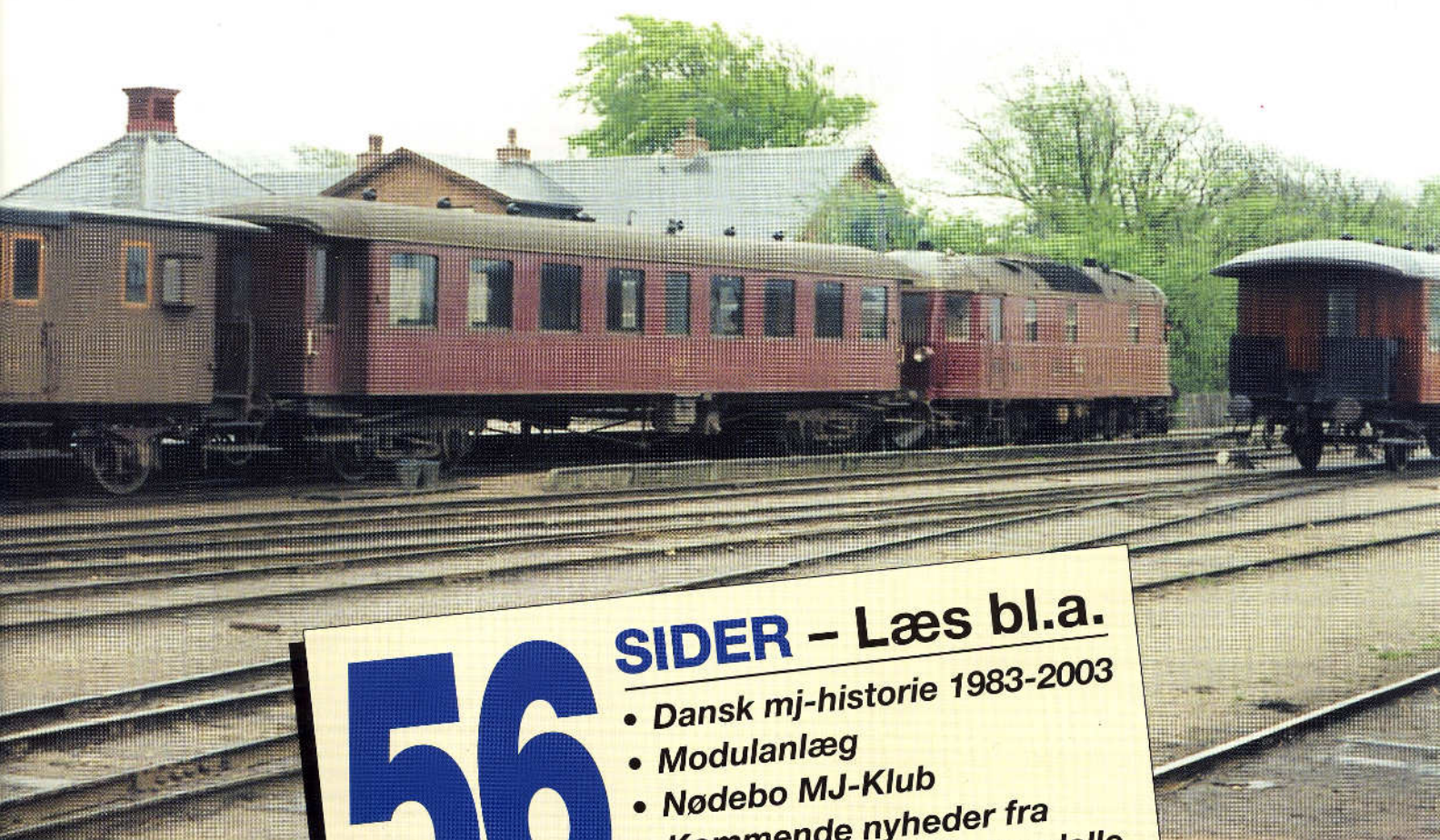


LOKO MOTIVET

JERNBANEHISTORISK TIDSSKRIFT OM
DANSKE JERNBANER I VIRKELIGHED OG MODEL



20 ÅR 



56

SIDER – Læs bl.a.

- Dansk mj-historie 1983-2003
- Modulanlæg
- Nødebo MJ-Klub
- Kommende nyheder fra Hobby Trade og Togmodelle

75

SEPTEMBER 2003 · 19. ÅRGANG

Løssalgspris kr. 85,-
incl. moms

ISSN 0108-9307



LOKOMOTIVET er et uafhængigt tidsskrift, udgivet af foreningsforlaget af samme navn stiftet den 22. april 1983. Formålet er at udbrede kendskabet til danske jernbaner i virkelighed og model ved hjælp af tidsskrifter, bøger o.lign. Arbejdet i redaktion m.v. er rent fritidsarbejde. Evt. overskud fra bladets drift skal i følge vedtægterne gå til fremme af jernbanehistorisk forskning og modeljernbaneinteressen.

LOKOMOTIVETS officielle adresse:

LOKOMOTIVET
Postbox 477
4700 Næstved
Fax 54 94 50 45
Giro-nr. 3 38 55 07
BG Bank
Konto-nr. 0612-33 873
Hjultorvet 18, DK-4700 Næstved
Hjemmeside: www.lokomotivet.dk
E-post: lokomotivet@lokomotivet.dk

Redaktion:

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

Faste medarbejdere:

Claus Jensen
 H.W. Karlsson
 E.V. Pedersen
 Torben Bejerholm
 Erling Nederland
 H. Nygaard-Jensen
 Jens Bruun-Petersen
 Flemming Meisner

Sats, montage og repro:

Lollands Postens Bogtrykkeri
 4930 Maribo

Oplag

1350 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 i en årgang: Ultimo september, medio december, primo marts og medio maj. Et abonnementsår løber fra september til maj efterfølgende år.

Abonnement:

Danmark: kr. 340,- helårlig = 4 numre på giro 338 55 07 eller check til ovennævnte adresse.

Udlandet: kr. 420,- helårlig = 4 numre incl. gebyrer på dansk check til ovennævnte adresse.

På fodpladen

Goddag! Så kan vi med denne udgivelse af LOKOMOTIVET nr. 75 fejre et lille rundt jubilæum på 20 år. Siden vi startede i august 1983 med et lille A5-blad i fototryk/offset er der sket en stor udvikling, ikke alene bladmæssigt, men også holdningsmæssigt i mj-verdenen.

Vi startede som nævnt i 1983 med et blad i A5-format på 24 sider + omslag, kun trykt i sort-hvid (oplæg 800). Sideantallet voksede, og i 1985 kom bladet - nr. 10 - op på 72 sider, og i nr. 14 forsøgte vi os for første gang med forenklet 4-farvetryk.

I august 1993 skiftede vi bladformat til A4 i sort/hvid, der på 40 sider incl. omslag gav mere plads at boltre sig på. Bladet virkede lidt tyndt for mange, men reelt stod der mere tekst i bladet end hidtil, idet den satte tekst + billeder svarede til ca. 90 A5-sider.

Men udviklingen sluttede ikke her. Fra og med nr. 41 gik vi over til benytte 4-farvetryk på 16 af de 32-40 sider, og vi er nu - med dette nummer, som læseren holder i hånden - nået op på 56 A4-sider med 32 sider i 4-farve.

Oplagstallet har i tidens løb vekslet meget. Men for et blad som LOKOMOTIVET, der målretter sig efter de seriøse jernbaneentusiaster og udelukkende skriver om danske jernbaner, vil oplaget næppe nogensinde overstige 1500 eksemplarer. Men dette oplag er vi heldigvis ved at nå nu.

LOKOMOTIVETS formål var - og er - at udbrede kendskabet til danske jernbaner i virkelighed og model. Har vi så egentlig overholdt denne formålsparagraf og har vi betydet noget for dansk modeljernbane? Ja, det håber vi sandelig... men det tilkommer ikke os at vurdere det, det må andre gøre. Men uden fagblade til at udbrede kendskabet til forbillede og model, nyheder o.s.v. så sker der "garantrisse" ingen udvikling.

Men kort og godt har vi siden 1983 bragt et utal af artikler om modeljernbane og de virkelige jernbaner, og vi har bragt nogle væsentlige bidrag til dansk jernbanehistorie, bl.a. med tegninger af det rullende materiel og datatabeller. Det er på 20 år blevet til over 400 skala-tegninger, hvoraf langt de fleste aldrig tidligere er set (eller ældre tegninger er tegnet påny), heriblandt er også mange tegninger af faste anlæg som stationsbygninger, småhuse, remiser m.v.

Og noget helt enestående - synes vi selv - er vore tiltag med at bringe farveplancher af det rullende materiel fra DSB og privatbanerne. Disse plancher er - trods computerteknologien - yderst komplicerede at fremstille, dels tegningsmæssigt, dels researchmæssigt, men det vil i fremtiden slet ikke afskrække os fra at bringe flere af slagsen. Der er således planlagt farveplancher med bl.a. marcipanbrød fra privatbanerne og de farverige beholdervogne litra ZE fra DSB.

Endelig er vi også - lige fra starten - gået "hårdt" ind for at køre dansk epokekørsel, og i dag tænker ingen på, at der i sin tid (1983) var en stor ligeegyldighed omkring dette emne...i dag taler alle som den naturligste ting i verden om epoke II, III, IV og V.

Ud over LOKOMOTIVET har vi siden 1983 udgivet ikke mindre end 25 bøger og særskrifter, hvilket i alt - d.v.s. LOKOMOTIVET + særskrifter - er blevet til ca. 100 udgivelser på 20 år, altså i gennemsnit 6 udgivelser pr. år. Her ud over har vi også produceret Jernbanemuseets årsskrifter gennem næsten ti år, hvilket giver en ekstra tidsmæssig krævende udgivelse "oven i posen".

★

Vi har planlagt 19. årgang som et superLOKOMOTIVET med masser af tekster omkring danske jernbaner i virkelighed og model. Der vil blive bragt stof om alt, lige fra det rullende materiel til modeljernbanens sceneri, skrevet og fotograferet af de bedste kapaciteter, som dels er tilknyttet LOKOMOTIVET som medarbejdere, dels er "løsgængere".

Til gengæld ligger vi i øjeblikket lidt stille med hensyn til bøger og særskrifter, idet vi helt og holdent tager hånd om LOKOMOTIVET ... og også fordi PostDanmark har gjort det lidt mere besværligt at udsende bøger. Vi laver dog til november et genoptryk af bogen om litra MX, men det får man mere at vide om i kommende nummer.

Så til sidst: Ka' I ha' det godt, allesammen, og tak til alle for den store hjælp gennem årene, ikke mindst til fotografer, tegnere, skribenter og den trofaste lille skare af annoncører og forhandlere uden hvis støtte, det slet, slet ikke havde været økonomisk muligt at udsende LOKOMOTIVET.

... Vi ses til december!

TA

DEADLINE for nr. 76:

Tekst: 17. oktober 2003
Annoncer: 17. oktober 2003

Forsiden: Vi har gennem flere år bragt specielle tekster om motormateriellet (minus skinnebusser) hos de danske privatbaner, og nu er tiden kommet til omtale af dette hos en privatbane helt mod vest i Danmark, nemlig VLTJ, der i folkeviddet også kaldes "Væmmelig Lang Trist Jernbane". Billedet viser materiel på Lemvig station i 1961, hvor et blandetog er ved at gøre klar til afgang mod Vemb. Det er VLTJ M 12, der er trækraft for det lille tog, som består af personvognen A2 og rejsegodsvognen G 46. Til højre i billedet skimtes den to-akslede personvogn D 24. Foto: HGC.

INDHOLD

Dansk modeljernbane i 20 år	3
<i>Af Torben Andersen</i>	
Noget om MODUL ANLÆG	14
<i>Af Torben Andersen</i>	
MJ-digital:	
Installation af dekoder uden NEM-stik	21
Rutebiler til modeljernbanen	22
<i>Af Steffen Dresler</i>	
LOKOMOTIVETS konkurrence:	
Hvem bliver LOKOMOTIV-mester 2003?	24
<i>Af Claus</i>	
Hobby Trade og Tog&Teknos program 2003-2004	26
<i>Af Torben Andersen og Steffen Dresler</i>	

ARNOLDS Hjørne:	
DSB godsvogne til epoke IV	28
<i>Af Carsten Bo Andersen og Torben Andersen</i>	
Fra danske mj-klubber:	
Sporet går til Nødebo	30
<i>Af Torben Andersen</i>	
Gribskovbanen	
Vi bygger et trinbræt	34
<i>Af Erik V. Pedersen</i>	
Litra Q for Qvæg	38
Lidt om DSB store Q-vogne	
Vi har HØRT&SET	40
Sommerens danske mj-nyheder - <i>Af Torben Andersen</i>	
Motortrækraft hos VLTJ/Lemvigbanen	48
<i>Af Torben Andersen</i>	

Det rullende materiel fra 1983

Dansk modeljernbanes store skridt fremad begyndte - industrimæssigt - i 1978. Her tænkes på det rullende materiel, der fik en god start ved oprettelsen af firmaet U.K. Modeller i 1978, for det var faktisk fra dette tidspunkt at udviklingen af dansk modeljernbane rigtig tog fart. Det var englænderen Ian Hampton, der startede U.K. Modeller i kompagniskab med Leif Lise. Firmaet havde hovedsæde i Albertslund.

I slutningen af 1970'erne og begyndelsen af 80'erne lancerede UK-modeller ikke mindre end fire modeller af damplokomotiverne DSB litra E, P og C samt den 2-akslede motorvogn litra ME, hvor litra C og ME blev de første modeller, udsendt i 1978.

Modellerne, der alle var i skala 1:87, blev solgt som byggesæt i hvidmetal, og var produceret hos den engelske modeltogfabrikant Keyser. Desværre lod sætterne teknisk meget tilbage at ønske, især med hensyn til hjul og motor, der var Keyseres eget koncept og produkt, en trepolet 12 V motor med åbent hus (ramme-motor) til to-skinne jævnstrøm. Førerhuse, undervogn m.v. bestod af flere dele, mens kedlen leveredes i ét stykke. Alt tilbehør medfulgte, også gangtøj i ætset nysvøl, hjulsæt i plast med metalkrans, håndbøjler, motor, tandhjul, ledninger, transferark samt udførlig byggevejledning.

De enkelte modeller produceredes i et oplag på ca. 1000 stk. E-maskinen blev også sendt på markedet i Sverige som svensk litra F. Det skete i et samarbejde med et svensk modelfirma, og derfor kom kun halvdelen af modellerne i handelen herhjemme. Nogle vendte dog senere tilbage til Danmark, da en del ikke blev solgt i Sverige.

Sideløbende udsendte UK flere andre danske modeller, bl.a. af godsvogne litra Q og PC i et oplag på ikke mindre end 2500 stk. af hver. Disse samlesæt i skala 1:87 blev fremstillet i lysegrå polystyrenplast.

I 1983 og 1984 kom turen til modeller af DSB litra MH og MO, sidstnævnte i 1800-serien. Litra MH blev fremstillet i hvidmetal, mens MO-vognen leveredes i hård plast. MO-vognen, der produceredes hos HELJAN, blev solgt under handelsnavnet HampLi, en forkortelse for de to initiativtagers navne Ian Hampton og Leif Lise. MO-vognen udsendtes bl.a. "køreklar", og i alt fremstillede 1500 eksemplarer inklusive en dummy-model til selvbyg. Formen solgtes senere til HC-models, der udviklede modellen med flere detaljer, især med hensyn til undervognen, og forsynede den med ny motor (Bühler). Modellen er senere igen overtaget af Lars Weidick, TOGDILLEN.

MH-lokomotivet, der også produceredes under handelsnavnet HampLi fremstilledes i et oplag på 1000 eks., men solgte ikke helt så godt, selv om den leveredes færdigsamlet. Restoplaget af modellen solgtes senere til PÅ SPORET, der fremstillede en ny undervogn til den.

UK-modeller/HampLi Model lukkede i 1986, men en del af firmaet videreførtes af Leif Lise under navnet mj-tek.

MR og MZ fra LIMA

I 1983 kom der mere dansk idet LIMA fremstillede en model af DSBs togsæt litra MR. Også denne model - og de efterfølgende - var i skala 1:87. MR-sættet havde været undervejs siden 1980, og da det endelig var til at få i handelen havde tiden overhalet det, idet DSB i mellemtiden havde anskaffet vogne med rejsegodsgodsrum litra MRD. Det betød at modellen kun lignede sit forbillede i et begrænset tidsrum, nemlig i årene 1978-1979. Sættet var udstyret med en svag motor, en såkaldt G-motor, den samme som i modellen af litra MZ nævnt i efterfølgende afsnit.

Inden da havde LIMA i 1977 lanceret den rød/sorte model af DSBs diesellokomotiv litra MZ 1401, og kort tid efter i 1980 fulgte modellen i vinrød af MZ 1408. Modellerne var meget præcise i mål og udseende, men desværre benyttede man en forældet motor, en såkaldt type G, der gav "slinger i valsen" og en høj gearing. Desuden var den ikke driftssikker, da den kun havde træk på to aksler og dårligt strømoptag.

Ikke desto mindre blev grundmodellen benyttet til flere genoptryk, d.v.s. med andre numre. I 1993 udgav man en rød/sort MZ 1404 med ny overdel, idet man gav den lukkede førerumshjørner som forbilledet. Den fik som noget nyt monteret en plov i stedet for skorte. Selv om motoren var den samme som hidtil, så fik den dog ny gearing. I 1995 fulgte endnu en model, denne gang MZ 1403, der for øvrigt fik en hæslig rødmalet plov! MZ 1403 blev også leveret til system Märklin med elektronisk omskifter, men kørselsmæssigt levede den ikke op til forventningerne. Den underhængte plov var i øvrigt også designet uheldigt, idet den stødte på tredjeskinns punktkontakter.

Undervejs udsendte LIMA flere danske modeller (skala 1:87) baseret på de grundmodeller, der i forvejen var i programmet, og derfor var forbilligheden ikke altid i top. Det gjaldt således modeller af selvømmende blå kulvogn-

ne fra VESTKRAFT og en lavsidede godsvogn litra Rs. Men nogle fine modeller kom der alligevel ud af forsøgene, bl.a. moderne godsvogne litra Hbis fra DSB, ikke mindst de særpægede malede "kunstvogne" med klaver- og saksemotiver, der blev til på initiativ af Trinbrættet Teknik i Vejle. Da LIMA fik en ny agent i Danmark, Rolf Poulsen, udsendtes flere vellignende modeller, bl.a. af DSBs farverige blå liggevogne med mønstre litra Bcm til epoke IV, der trods småfejl og svagt trykt blev nogle af de mest vellignende af denne type vogne.

I slutningen af 1990'erne udsendte man reviderede modeller af DSBs motortogsæt litra MR-MRD i både røde og hvide udgaver med underhængte plove. Initiativtager var igen LIMAs nye agent i Danmark, men desværre brugte man stadig den gamle G-motor, hvorfor sætterne rent køremæssigt ikke levede op til moderne modeljernbane. Man forsøgte også at efterligne de underhængte plove, men dette faldt lidt uheldigt ud til trods for at LIMA havde fået fine optegninger og mål.

I 1997 ønskede LIMA at lancere DSB diesellokomotiver litra MX og MZ III, men det blev ikke til noget, idet HELJAN overhalede projektet inden om, og i de sidste par år har man ikke rigtig hørt noget fra LIMA, der synes at have mistet interessen for dansk modeljernbane.

KLEIN

En producent der også satte sine - undskyld - spor op gennem 1980'erne og 90'erne var DIN&MIN Hobby, Søborg. Det var bl.a. Leif Lise fra det indgåede U.K. modeller, som fik et samarbejde i gang med det østrigske firma KLEIN. I 1987 fremstillede man en næsten helt korrekt model af DSBs lukkede godsvogn litra Hbikks-tt. Det var første gang nogensinde, at man fik en godsvognmodel, der 100% passede til forbilledet.

I løbet af 1980'erne og 90'erne sendte KLEIN flere og flere nye modeller på markedet, bl.a. meget korrekte udgaver af den lukkede godsvogn litra Hims/His og den åbne højsidede litra E. Begge blev udsendt i et utal af varianter med litra og numre til flere epoker. Undervejs suppleredes disse med en række modeller af beholdervogne fra danske olieselskaber SHELL, ESSO m.fl. Til fremstilling af disse fik man bl.a. hjælp af godsvogneksperter Søren Monies, der tegnede skriftsnittene, placeringen m.v., men desværre fulgte KLEIN - ukendt af hvilken grund - ikke altid oplæggene, hvorfor de ikke helt kom til at ligne forbilledet. Havde man fulgt anvisningerne kunne de blive 100% korrekte.

Senest har KLEIN udsendt en gul beholdervogn fra SHELL i efteråret 2002, men ellers har man ligget ret stille med hensyn til dansk modeljernbane de sidste par år.

ROCO

Det østrigske firma ROCO blandede sig også i "det gode selskab", og gik i gang med at producere dansk rullende materiel, baseret på sine tyske grundmodeller. I 1987 udsendte man den første af en dansk godsvogn DSB litra Ks med støtter til epoke IV. Dermed var grunden lagt til en større produktion til det danske mj-marked. Der gik ikke lang tid før de næste modeller kom i handelen, hvilket vil sige i 1988, hvor ROCO lancerede et par modeller til DSB epoke IV, nemlig en selvømmende godsvogn litra Tdgs og en lukket godsvogn med forskydelige sidevægge litra Hbillns. Begge var meget nøjagtige efterligninger, men på det tidspunkt havde man ikke helt tjek på DSBs farver, hvorved den lukkede godsvogn fik forkerte brunfarvede felter og Tdgs-vogne ligeledes en noget anden DSB-brun end forbilledet. Men der var "åbnet for ballet", som et

DANSK modeljernbane

20ⁱ ÅR

- en udvikling
med stormskridt

Ikke på noget tidspunkt i den danske mj-historie er der sket så meget som i de forgangne tyve år, mens LOKOMOTIVET har eksisteret. Vort blad kom på markedet i august 1983, så derfor er det vel naturligt med et tilbageblik for at se på, hvad der i hændt i denne periode frem til i dag. Ønsker man at vide noget generelt om dansk modeljernbanes historie m.v. før 1983 kan man læse den historiske redegørelse i vor lille håndbog "Dansk Modeljernbane Hobby For Alle nr. 3", der blev udgivet på vort forlag i 1995.

Af Torben Andersen



F-maskine-Gruppen, Vejle, fremstillede i 1997 et yderst detaljeret byggesæt af det klassiske DSB-lokomotiv litra F. Hoveddelene var i ætset nysølv med diverse løsdele, bl.a. støbt i hvidmetal og messing.

forslidt udtryk siger, og fejlene blev rettet på senere udgaver, ligesom flere og flere modeller fulgte efter.

ROCO ved den danske agent Claus Aaltonen fik efterhånden mere hjælp af danske mj-ere, bl.a. Mogens Nielsen, Vejle, der sendte detaljerede tegninger af påskrifter, placering m.v., fotos af forbilleder, farveangivelser o.s.v. til fabrikken, således at man havde noget mere konkret at arbejde med.

I begyndelsen havde man i øvrigt lidt vanskeligt med at bestemme den rigtige bemaling, idet DSB ikke brugte RAL-normerne som mj-fabrikkerne helst ønskede at arbejde ud fra. DSB havde sin egen bemalingsstandard "klassificeret" med farvenumre, der blev indført i 1929 og løbende blev suppleret med nye farver i 1951 hhv. 1972. Det voldte bl.a. en del problemer at finde den rigtige ældre brune til godsvogne og røde til de moderne B-vogne, og Mogens kontaktede bl.a. undertegnede redaktør af LOKOMOTIVET for hjælp. Vi fandt frem til en RAL-farve (RAL 8015), der lå meget tæt på DSBs, og denne er siden benyttet på alle ROCOs modeller af DSBs godsvogne fra epoke III.

ROCO har op gennem 1990'erne og her i begyndelsen af årtusindskiftet udsendt mange modeller af dansk rullende materiel, nogle mere vellignende end andre, idet man altid har baseret på modellerne på typer, der i forvejen var i programmet.

I de senere år har kvaliteten været høj med udsendelse af meget fine og nøjagtige modeller af bl.a. de åbne godsvogne fra DSB, litra E, Ks/Kbs...og et dansk damplokomotiv litra N 202.

ROCO har selvfølgelig undervejs - som antydnet - trukket på danske mj-eres viden og ekspertise, og i de senere år har bl.a. Flemming Søeborg været en stor hjælp for ROCO. Initiativtager og formidler er i alle tilfælde ROCOs agent Claus Aaltonen, der har vist stor interesse for dansk modeljernbane, og har gjort

en stor indsats for at få rigtigt dansk på sporene. Senest har man således sendt en model af DSB litra MY på markedet, fremstillet med helt nye værktøjer, og flere nyudviklede danske modeller er på vej, bl.a. MA-lyntoget fra 1960'erne.

ROCOs modeller udsendes ligesom hos andre fabrikanter i varieret oplag alt efter type og "speciel edition", sidstnævnte kun i meget begrænset oplag.

I øvrigt har ROCO som en af de få fabrikanter også produceret danske modeller i skala 1:160. Disse er blevet udgivet med mellemrum over en årrække, og er ligesom skala 1:87 baseret på firmaets grundprogram. De har derfor været af vekslende kvalitet med hensyn til forbilledigheden, nogle har været i top, mens andre må betegnes som simple fantasimodeller.

Märklin

Den tyske fabrikant i Göppingen var en af de første med forbilleder i dansk materiel, nemlig den velkendte MY 1106, der udkom allerede i 1963. Den kostede den gang 99,- kr. ifølge en annonce i Anders And&Co. Siden da er der sket meget, ikke mindst med hensyn til prisudviklingen.

Märklin har i tidens løb udsendt mange danske modeller, ingen har dog været helt præcise, men alligevel ganske vellignende. Mange modeller var forkortede udgaver i forhold til forbilledet af hensyn til den sparsomme plads, som de fleste mj-ere råder over, hvilket gælder førnævnte litra MY. Desuden har man udsendt flere B-vogne fra DSB baseret på en tysk grundmodel. Disse har været fremstillet i både vinrød og rød, men alt dette hændte før 1983.

Senere har man udsendt godsvogne DSB litra Hbis, der kvalitets- og troværdighedsmæssigt lå i den bedre ende. Denne vogntype er kommet i flere bemalingsvarianter, bl.a. som miljøvogne, der var yderst flotte og næsten korrekte, ligesom der er kommet varianter af litra MY, her også i den gule målevognsbemaling.



Endvidere har man udsendt modeller af de blå selvømmende kulvogne og oliebeholdervogne fra VESTKRAFT, også baseret på tyske grundmodeller.

I slutningen af 1990'erne blev det til et begrænset oplag af et DSB damplokomotiv, nemlig en T-maskine, og denne model var faktisk "ikke så ringe endda". Den blev i øvrigt hurtigt udsolgt.

Senest har man også udsendt et par "ækesæt", et med det gule målevognstog og et med person- og postvogne, begge med en MY som trækraft og et patineret sæt af de selvømmende kulvogne fra VESTKRAFT/HERNINGVÆRKET, og for nylig har man annonceret udsendelse af en næsten korrekt dansk N-maskine (N 209).

Fleischmann

Også Fleischmann forsøgte sig med danske modeller baseret på tyske grundmodeller. Her havde man med succes tidligere udgivet damplokomotivet litra N og diesellokomotivet litra MY, men det blev ikke til så meget nyt.

Man udsendte i 1991 en litra Gs, der var en vellykket model. I 1992 forsøgte man sig med et par lukkede godsvogne litra Hbis, den ene fra DSB med Grand Danois-påtryk, den anden med Albani-logo. De vakte en del utilfredshed hos mj-erne, idet skydedørene ikke havde rigtige profilerede døre, men var trykt kunstigt på nogle løse plane plasticlæger sammen med motiverne. Det fik dem til at se noget kunstige ud, og da de samtidig var rimelig kostbare, så brokkede mange sig over resultatet. Men i dag er de kostbare samlerobjekter.

Den muligvis manglende succes med de Hbis-to vogne har tilsyneladende ikke givet Fleischmann mod på at udgive mere dansk, for man har i mange år ikke rigtigt set noget dansk nyt fra denne fabrikant.

TRINBRÆTTERNE i Århus og Vejle

Op gennem 1980'erne og 90'erne foregik et tæt samarbejde mellem Mads Sjøner, Århus og V.F. Hejlesen, Vejle. Man fik et udenlandsk firma (LASER) til at producere en række modeller af danske godsvogne i skala 1:87, alle fremstillet med vognkasse og undervogn i resin. Det blev i tiden - generelt - til en række flotte og korrekte modeller af lidt usædvanlige godsvogntyper, bl.a. DSB litra Hios-v, den lukkede lange godsvogn litra Gbs, den hvide litra I/Hks og den ældre lukkede vogn litra HJ. Vognene blev fremstillet i flere varianter, bl.a. blev Hks også leveret som ølvogn fra Carlsberg, idet man vedlagte ætsede, påtrykte dele i metal af Carlsberg-øletiketter m.v. til påsætning af sider og gavle, og det blev meget flotte modeller, der stadig kan se spå de danske anlæg med epoke IV som speciale. Alle er fremstillet i begrænset oplag.

Efterhånden skiltes vandene for de to samarbejdspartnere, og mens Mads fortsatte udviklingen af 1:87-modeller, så gik Hejlesen

(fortsættes side 6)

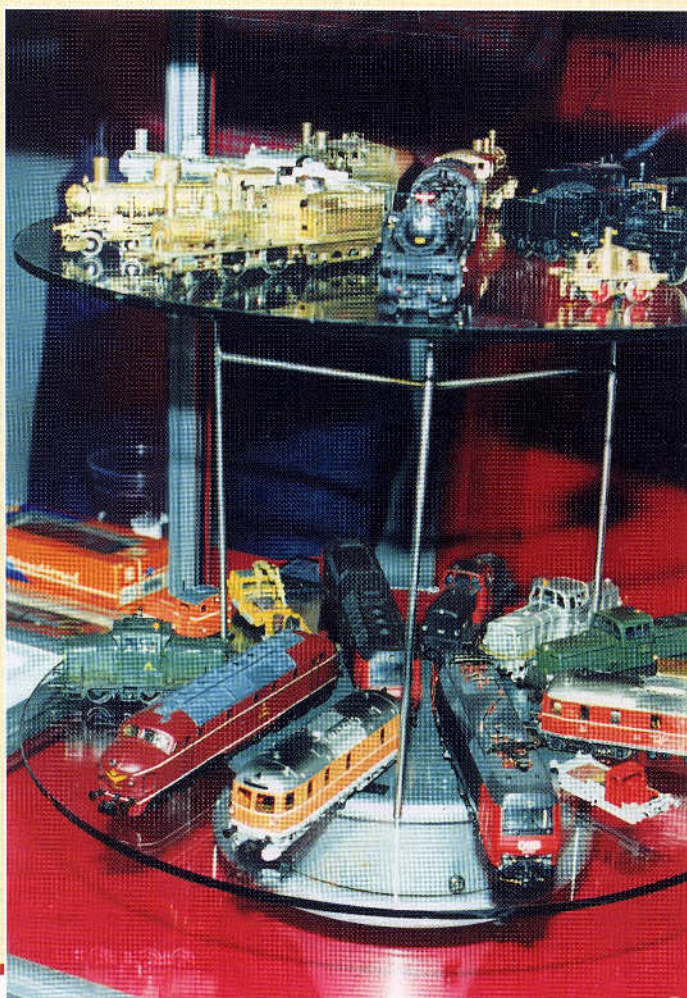
HELJANs første produktion af de lukkede godsvogne litra HD/IA og varianter deraf til KFK, dlg, FAF m.v. blev fremstillet som samlesæt. Vognen til dlg blev fejlfarvet i grå. Fejlen blev dog hurtigt rettet, så vognen fik sin gule vognkasse.

Til højre: LASER og Trinbrættet, Vejle har i tidens løb fremstillet et utal af danske modeller af moderne og ældre godsvogne med vognkasse i resin (1:87). Nogle af de bedste er den høje ølvogn DSB litra Hios-v og den lidt ældre DSB litra Hkks, der i perioder var udlejet til Carlsberg.

Herunder: Den åbne godsvogn DSB litra E (1:87) fra ROCO er en af de meget smukke og yderst korrekte industrimodeller, der nogensinde er fremstillet til det danske marked.



Herunder: Køkkenbordsfabrikanten FREJA H0 Modeltog i Silkeborg fremstiller utrolig flotte, korrekte og velkørende modeller. En af disse var den korte treakslede FRICHS firkantede M 10 fra HFHJ. Men også de øvrige FRICHS'er, skinnebuser fra Scandia m.v. har man fremstillet i model, skala 1:87.



I 1998 udsendte LIMA renoverede modeller af DSB litra MR-MR, nu som MR-MRD. Det var meget fine modeller, men desværre benyttede man fortsat den gamle G-motor. Her ses den røde udgave.



Til venstre: TIKØB Hobby startede som andre køkkenbordsfabrikanter i det små, men har efterhånden vokset sig stor og leveret mange modeller af dansk rullende materiel. Billedet viser en udstillingsmontre med et lille udvalg af Tikøbs mange produkter, diesel såvel som damp.



mere og mere over til at fremstille modeller i skala 1:160. Her eksisterede i forvejen kun en meget begrænset produktion af danske modeller, primært leveret på basis af ARNOLD N (via Williams Modeltog), ROCCO og TIKØB.

Hejlesens skala 1:160-modeller er alle fremstillet med vognkasse i resin på færdigkørende industriundervogne. Forbillederne er alle danske, og det er efterhånden blevet til DSB godsvogne til både epoke III og IV, bl.a. godsvogne litra HJ og Hims...og produktionen ser heldigvis ikke ud til at stoppe om end salget ikke er helt så tilfredsstillende som man kunne ønske. Det er dog også blevet til et par enkelte modeller i skala 1:87 af DSB litra HJ (type I) og DSB litra Q.

TRINBRÆTTET i Århus har i tidens løb fremstillet et utal af egne - meget flotte - produktioner i skala 1:87, der sælges i begrænset oplag, bl.a. postvogne litra DB/Pbh fra DSB, Olsen-Bande traktor nr. 57, DSB køf rangertraktorer, S-tog, MZ serie IV m.v. Man udvikler også specielle løsedele til industrimateriel, fx til HELJANS MO-vogn, d.v.s. overgangsgeælender, frontgitter m.v., ligesom man fremstiller smådele til dioramaer og landskab. Senest er man begyndt at udvikle huse i nøjagtig skala 1:87. Disse fremstilles som samlesæt i udfræsede plastplader, og et eksempel her på er bl.a. den flotte model af Ebeltoft brandstation.

TRINBRÆTTET i Århus har altid meget travlt, og de seneste år har Mads' hustru Sanne effektivt bistået med at betjene kunderne, dels i butikken, dels pr. telefon. Mads er for øvrigt handelsuddannet, og startede oprindelig sin butik som fritidsbeskæftigelse i Lystrup ved Århus. Det greb imidlertid om sig, og han valgte for år tilbage at gøre hobbyen til sin levevej, og åbnede derfor en forretning i Århus tæt ved stationen.

PÅ SPORET

PÅ SPORET ved Bjørn Schultz fremstillede i flere år op gennem 1980'erne små serier af vogne med danske forbilleder. Modellerne skulle i alle tilfælde selvbygges helt fra grunden, idet man kun leverede råmaterialer i form af udfræsede vognkasser, undervogn, diverse løsedele og udførlig bygge- og malevejledning. Det færdige udseende af modellen afhang altså af byggerens færdigheder, men man blev altså hjulpet godt på vej med de enkelte dele. Nogle af disse modeller var bl.a. DSB godsvogne litra IS, udsendt 1984, IKP, Hims m.fl., og senere udsendes et sæt efter samme byggeprincip af DSBs personvogn litra CP, den samme vogntype som HELJAN senere har udgivet.

I efteråret 1990 gik man i gang med udviklingen af en dansk personvogn DSB litra CL i skala 1:87. Man kontraherede med et lokalt firma, der entusiastisk gik i gang med udviklingen af formene. Men det var åbenbart for stor en mundfuld, for projektet trak voldsomt ud til irritation for producenten og mj-ere, der havde forudbestilt og indbetalt i forventning om snarlig levering af modellerne. Fabrikanten leverede undervejs støbninger, der bl.a. var unøjagtige og skæve, ja, faktisk fulgte man ikke de leverede tegninger, så det hele måtte gøres om. Det var først i foråret 1993 at de første modeller lå til salg i forretningen. De blev leveret som byggesæt med færdiglakeret vognkasse og litreringer, men endskønt man selv skulle bygge mestendels af modellen, så blev den stor succes. For første gang fik mj-erne mulighed for at anskaffe og køre med en rigtig model af en personvogn med dansk forbillede. Modellen kunne også fås med ulakeret lysegrå vognkasse med tilhørende løsedele, og i alt fremstillede man ca. 2000 eksemplarer.

I 1995 gik PÅ SPORET i gang med udviklingen af en anden typisk DSB personvogn litra

Den første model af dansk rullende materiel som HELJAN fremstillede var af DSBs hvide IC-tog, der blev udgivet i 1992. Modellen blev leveret i flot æske, men desværre levede den ikke helt op til forventningerne på grund af bl.a. for lille motor (Tenshodo-bogie). Modellen er senere genudsendt i forbedret udgave med ny motor.

CC til epoke III. For at mindske produktionstiden m.v. entrerede man med et andet dansk firma med speciale i fremstilling af plaststøbeforme, men også her løb tiden fra projektet grundet smøleri fra fabrikantens side. PÅ SPORET måtte derfor undervejs skifte producent og søge til Sverige for at få modellen færdiggjort hos det velrenomerede mj-firma UGJ. Skiftet forsinkede naturligvis produktionen, og man nåede helt frem til 1999 før modellen så ud til at blive færdig. I år 2000 kom den så langt om længe i handelen i en noget mere skrabet udgave end PÅ SPORET havde håbet, bl.a. uden indmad. Desuden måtte man efterlevere trin m.v., der blev produceret som løsedele i ætset nysølv. I alt har PÅ SPORET fremstillet 1200 eksemplarer af litra CC, hvoraf kun nogle få er tilbage.

I mellemtiden meddelte HELJAN i 1999 at man også ville fremstille en CC-vogn til levering i år 2000, men også her trak produktionen ud, og den kommer først på markedet her i efteråret 2003.

DWA-Hobby

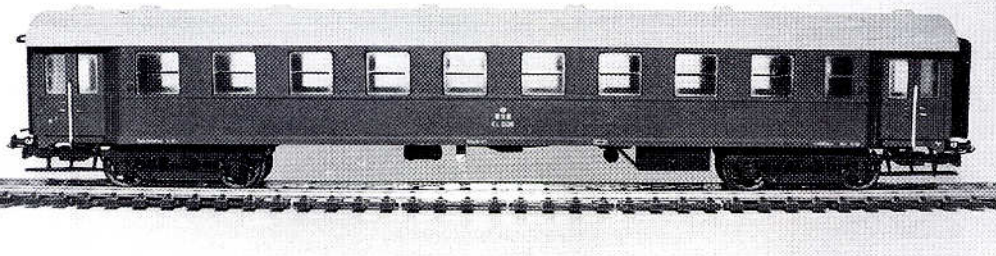
En anden "køkkenbordsfabrikant", der dukkede op i begyndelsen af 1990'erne var DWA-Hobby. Den lille virksomhed drives på fritidsbasis af Viggo Falkenstrøm, og den har hjemsted i Fredericia. Egentlig startede man med at lave modeller af danske lastbiler (1990), og navnet DWA stammer fra denne tid, idet man skulle finde på et registreret navn, der især kunne benyttes til markedsføring i Tyskland. Det blev så til Dänische Werke Autos (Danske Reklame Biler), forkortet DWA, men efterhånden gik man bort fra bilmodellerne, idet interessen mere og mere samlede sig om køretøjerne på skinnerne.

Det førte til at man i 1991 udsendte en model af DSB godsvogn veksellad på Sdgmns-undervogn (epoke IV/V), og siden har det gået slag i slag med udsendelse af mange typer vogne. Især har man koncentreret sig omkring de åbne og lukkede vogne hos DSB og privatbanerne litra PE/PER, PT/PTR, PU/PUR og IE, beholdervogne fra private olie- og benzinselskaber SHELL, ESSO, Gulf, Caltex m.fl. Alle er baseret på modeller, man kan finde i industrikatalogerne, primært fra Fleischmann, og er produceret til den populære epoke III.

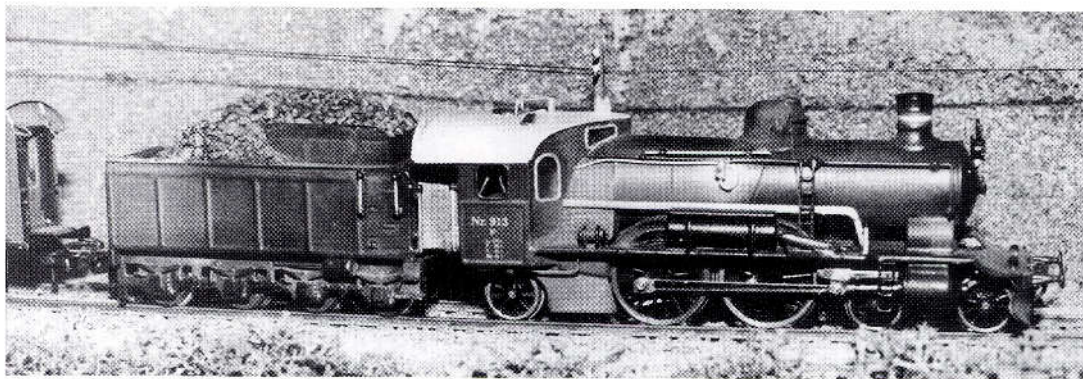
Undervejs har DWA også samarbejdet med HELJAN, og har på baggrund af firmaets HD- og IA-modeller fremstillet bl.a. lysegrå og sorte specialvogne fra DSB og private vogne litra ZF fra diverse dambrugselskaber m.fl., også til epoke III.

DWA går stærkt op at modellen skal have et så korrekt forbillede som muligt, og at påskrifter, d.v.s. firmalogo, tekniske påskrifter, litreringer m.v. skal være rigtige... ellers vil man ikke udgive modellerne. Man har derfor fået specialtegnet flere af DSBs alfabeter til brug for modellerne.

Det er dog ikke helt muligt at producere 100% optimale danske modeller ud fra industrikatalogerne, idet der ofte er forskelle med hensyn til puffertype, hjulsæt, domestørrelse på tankvogne m.v., men det er retkljer, der ofte ligger inden for den tolerancegrænse, som mange mj-ere kan leve med og selv man forbedrer. Grundmodellerne er 90 procent korrekte.



Herover: Nærtrafikvognen litra CL var en af de vigtigste hos DSB, og den er mærkværdigvis kun kommet i model fra en enkelt fabrikant, nemlig PÅ SPORET. I 1993 udsendte man en flot model som samlesæt af denne meget almindelige vogntype, der slet ikke kan undværes på et dansk anlæg. Senere har PÅ SPORET produceret DSB personvognen litra CC.



UK-modeller frembragte en af de første rigtige danske trækraftmodeller, nemlig modeller af DSB litra C og den lille motorvogn litra ME. Senere fulgte en model af litra P og E. Alle var fremstillet som byggesæt i hvidmetal af det engelske fabrikat Keyser. På billedet ses en forbedret UK-model af litra P, bl.a. har den fået monteret en ny og bedre Faulhaber-motor, og der er tilføjet ekstra detaljer.

Vognene lakeres på DWAs eget værksted med professionelt udstyr, mens påtryk af logo og andre påskrifter foregår på et lokalt trykkeri, der har specialiseret sig i tryk på irregulære emner. Trykningen af DWAs modeller foregår ved hjælp af tampontryk, d.v.s. en slags pudetryk.

Oplagene på DWAs modeller er ikke så store, idet der produceres kun godt 100 til ca. 250 af hver model. Og de produceres kun ad to omgange, første gang i lille oplag ved introduktion af modellen og dernæst i lidt større oplag ved efterbestillinger, derefter udgår modellen, så nye kan produceres.

HELJAN på scenen

Op igennem 1980'erne og 90'erne accelererede udgivelserne af materiel med dansk forbillede til det dansk mj-marked, og flere og flere fabrikanter tog del "i festen". I 1992 begyndte den danske producent HELJAN, der indtil da hovedsageligt - med danske forbillede - producerede huse og andre løsdele til mj-hobbyen, også at fremstille dansk rullende materiel. Man startede med DSBs hvide IC3-togsæt i samarbejde med legetøjsgrossisten K.E. Mathiesen (KE-Leg).

HELJANs navn er en sammensætning af forstavelserne af navnene Helle og Jan, der er datter hhv. søn af grundlæggeren Niels Christian Nannestad. Firmaet hørte oprindeligt hjemme på Frederiksberg (oprettet 1957), hvor man startede med en enkel produktion af tilbehør til modeljernbanen, bl.a. træer, buske, mindre hussamlesæt m.v., men produktionen flyttede senere til Odense.

I 1986 rykkede HELJAN ind i moderne fabriklokaler i Sønder sø på Fyn. Firmaet ledes i dag af direktør Jan Nannestad med hjælp fra sønnerne Kim og Bo. Kim er salgsschef, mens Bo er produktionschef. Der er i dag (juni 2003) omkring i alt 50 ansatte på HELJAN.

Alle modeller designes i dag ved hjælp af computerbaserede programmer CAD, som er hjernen bag formfremstillingen. Alle data bliver derefter elektronisk overført til CAM-bearbejdning. Formene fræses elektronisk med stor nøjagtighed i specielle CNC-fræsemaskiner med palette-skift, d.v.s. at der kan fræses i én form, mens en ny bliver monteret. Det betyder at man har øget kapaciteten betydeligt, og dermed har opnået bedre konkurrencebetin gelser. Fræsningerne foregår med en hastighed af omkring 25.000 omdr./min.

HELJAN benytter ligeledes gnistbearbejdning, som også er en meget præcis metode til formfremstilling.

Der benyttes to slags materialer til forme: Messing og aluminium. Tidligere brugtes også hærdet stål. Messing er den billigste, men kan til gengæld ikke tåle så mange støbninger. Hærdet stål er den dyreste, men holder til

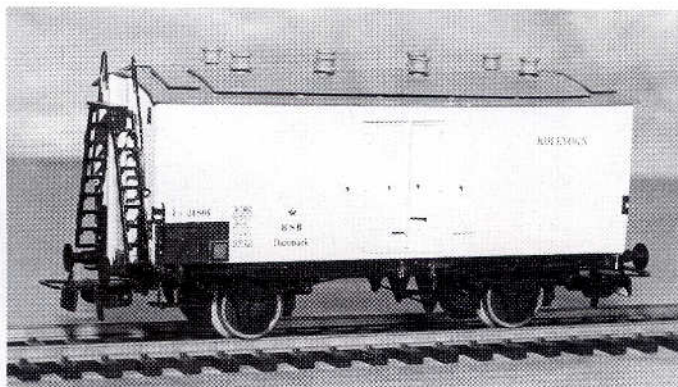
gengæld til over en halv million støbninger, mens alm. stål pris- og produktionsmæssigt ligger midt i mellem.

Bemaling og tryk bliver udført i Kina i den driftige industri-canton Shen-Chen, hvor der op gennem 1990'erne er udviklet en større industri til fremstilling af professionelle modeller og legetøj til hele verden. De rå overdele (kaldet body i fagsproget), undervogn m.v. til modellerne produceres i Sønder sø, og flyves efter nøje godkendelse og evt. ændringer til Hong Kong, hvorfra de videresendes til Shen-Chen. Her foretages den påkrævede lakering, påtryk m.v. hvorefter turen går tilbage til HELJAN. Her samles modellerne, d.v.s. vognkasse, undervogn - evt. med motor - til kørende enheder, og distribueres herfra til forhandlerne m.v.

Oplagene på de enkelte modeller er en fabriks hemmelighed, men varierer selvfølgelig i antal alt efter type og bemaling.

HELJAN fremstiller ikke alene egne produk-

Herunder: PÅ SPORET var en af de første køkkenbordsfabrikanter, der sendte danske modeller på markedet. Alle var i begyndelsen fremstillet som byggesæt, og leveredes med udfræsedes sider og diverse løsdele i hvidmetal, plast eller messing. Man begyndte i 1984 bl.a. med en hvid DSB kølevogn litra IKP, der havde en færdigkørende undervogn fra PIKO.



I løbet af 1980'erne og 90'erne blev KLEIN en vigtig leverandør af danske godsvogne, hvor især modellerne af DSB litra Hims/Hs-t og E udsendtes i mange varianter. Billedet til højre viser litra Hs-t uden højtsiddende bremseplatform, der udsendtes i 1991.



ter til det danske marked, men arbejder også for udenlandske firmaer som Märklin, Trix, Revell, ikke mindst for det amerikanske Walthers, som er flittig bruger af den fynske virksomhed.

HELJAN begyndte som allerede nævnt "i det små" med hensyn til dansk rullende materiel med introduktionen af IC3-toget i 1992. Det var teknisk ikke helt på højde med materiel fra andre fabrikanter, bl.a. benyttede man en motorbogier fra Tenshodo, der var træksvag og let afspreddes, og der ankedes fra mange sider bl.a. over at der ikke var lys i fronterne.

Derefter gik man i 1996 i gang med at fremstille DSBs røde trevognlyntog MS-MB-MS. Det dukkede op i efteråret 1997, og var lidt bedre end IC3-toget, idet man bl.a. benyttede en helt ny motortype og et træk, der gav bedre kørsel end Tenshodoen. Ved mj-ernes egne småombygninger og -forbedringer kunne man få en meget fin og velkørende model ud af sættet. HELJAN blev dog kritiseret for at lave bodyen i gennemsigtig plast, der blev efterlakeret i rød, således at lyset i sættet (frontlanternerne) skinnede igennem.

Undervejs havde HELJAN fået større interesse for dansk rullende materiel, og der begyndte at ske ting og sager i Sønder sø. Man ville gerne fremstille DSBs P-maskine i forbindelse med åbningen af Storebæltforbindelsen i 1997, og bad mj-erne via mj-forhandlerne tilkendegive deres interesse for projektet. Det viste sig imidlertid at kun få reagerede på HELJANs planer, hvilket man meget naturligt tolkede som manglende interesse, og man tog derfor projektet af bordet.

I stedet begyndte man at udvikle en personvogn litra CP og varianter deraf, men undervejs startede man alligevel op på P-maskineprojektet, og den kom så på markedet med to numre - P 917 og 931 - i år 2000. Den blev så stor en succes, og blev hurtigt udsolgt, så man måtte i gang med at lave et genoptryk med nye numre.

Personvognen litra CP fulgte

op af en postvogn litra DH - i øvrigt første gang nogensinde at mj-erne fik en korrekt dansk postvogn i model - og en styrevogn til MO litra CPS. Mærkværdigvis kom litra CPS - med fire numre - på markedet før MO-vognen, så man egentlig ikke havde noget at bruge den til indtil litra MO sendtes i handelen, men alligevel blev modellen hurtigt solgt.

Litra MO var i øvrigt noget lang tid om at dukke op, idet det tog et par år fra igangsætningen i foråret 2000 til den endelig kom i drift på de danske anlæg i eftersommeren 2002. Årsagen til forsinkelserne var bl.a. at man fik opgaver udefra med fremstilling af DSBs nærtrafikvogne litra Bn, hvis produktion blev skudt ind mellem MO-vognens.

Undervejs dukkede fra efteråret 1998 fine modeller af DSBs diesellokomotiver litra MX og MY op, og disse er nu udsendt i mange forskellige bemalinger og numre, så alle interesser og epoker er tilgodeset, ja, selv de meget specielle bemalinger på MY 1126 og MX 1021 kan man få. Og så galt også den ultraspecielle "filmstjerne", nemlig det svenske MY-lokomotiv, der blev ommalet i gule og grønne US-farver "Great Northern" til brug i Lars von Triers film "Dancer In the Dark".

Der er også blevet plads til at producere danske godsvogne. Nogle af de første blev lukkede vogne fra DSB litra HD og IA og varianter deraf, fx private silovogne fra dlg, KFK og FAF. Disse serier, der udsendtes i 1994, var dog ikke helt så vellykkede, selv om de ikke var så ringe endda. Der var nogle detaljefejl, bl.a. med manglende trækstænger ved jalousier, for kraftige støbte bremseplatforme og gelændere. Modsat senere udgivne vogne, så skulle man selv samle modellerne, d.v.s. montere undervogn, koblinger, hjul m.v., hvilket generelt dog ikke voldte kvaler.

Modellen af den førnævnte lukkede godsvogn fra dlg blev i øvrigt i første omgang fremstillet med grå vognkasse i stedet for gul. Nogle meget, meget få af disse nåede vist endda at komme ud til publikum (?), men fejlen blev lynhurtigt rettet. I dag er disse fejl bemalede grå vogne store samlerobjekter og utroligt kostbare.

Senere i foråret 1996 udsendte HELJAN modeller af moderne tankvogne fra Kommunekemi i Nyborg, der var køreklare lige til at sætte på sporene. Disse var i fin kvalitet, selv om man også her havde en tendens til fremstilling af alt for kraftige støbte detaljer.

Det er også blevet til de kendte ølvogne fra Carlsberg og Tuborg-bryggerierne, endda i flere varianter og numre. Disse modeller, udsendt efterår 1998, leveredes næsten køreklare, men mj-erne skulle selv montere bremseplatforme, håndbøjler m.v. hvilket ikke var helt så nemt som man kunne ønske.

Undervejs entrerede HELJAN med diverse forhandlere om fremstilling af DSBs moderne nærtrafikvogne litra Bn, Bns m.fl. Det var Trinbrættet, Århus, Togdillen og Felderbanen, der sammen med HELJAN gik i gang med projektet, hvilket i sommeren 2001 resulterede i flotte vogne i mange versioner.



DWA Hobby har været på markedet siden 1991, hvor man udsendte den første model, nemlig en vekselladvogn fra DSB. Men firmaet er mere kendt for sin produktion af benzinvogne fra danske olieselskaber for uden de åbne og lukkede godsvogne fra privatbanerne. Den flotte og næsten korrekte model af den sorte beholdervogn fra olieselskabet ESSO blev udsendt i 1999.

I dag omfatter HELJANs modeller af danske rullende materiel i skala 1:87 et stort program, der nok burde oplistes, men det vil kræve godt med plads, så det får vente. De nyeste tiltag fremgår af tekster i dette og sidste nummer af bladet.

Dansk rullende materiel i skala 1:160 mener HELJAN ikke, der er marked for, og holder sig derfor udelukkende til modeller i skala 1:87.

Køkkenbordsfabrikanternes tidsalder

Fra midten af 1980'erne begyndte små private entusiastiske mj-ere og forhandlere at fremstille mindre serier af dansk rullende materiel og tilbehør. Nogle af de første var 87-gruppen ved Niels Erik Norsker og Vagn Holstein. I første omgang producerede man nogle ætsede løsdele til forbedring af eksisterende industrimateriel.

En anden producent, der kortvarigt dukkede op medio 1980'erne var DAN-TRAIN i Århus, der fremstillede en DSB litra CC i metal.

TIKØB HOBBY ved Kim Møller var også tidligt på færde. I 1985 fremstillede han et hvidmetalbyggesæt af LJs traktor M 8. Den var inspireret af tegninger og forslag til bygning i LOKOMOTIVET.

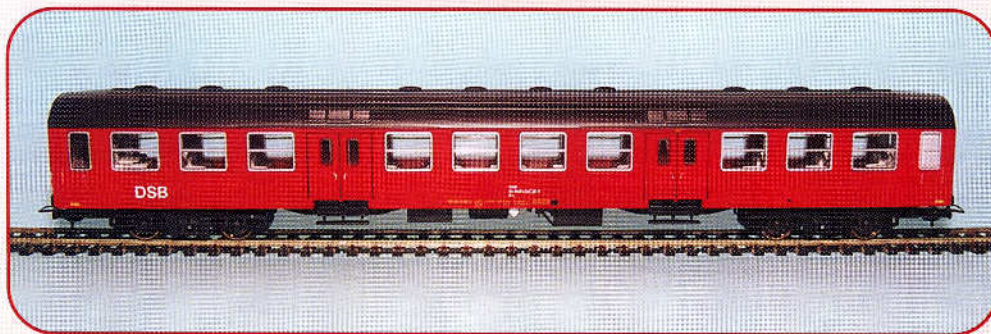
Det er efterhånden blevet til så mange danske modeller fra TIKØB, at det vil være umuligt at opremse dem alle her. Men ud over at fremstille modeller i skala 1:87, så "pusler" Kim også med lidt 1:160.

Mens de første modeller til H0 blev fremstillet i hvidmetal ud fra håndbyggede masters, så er alle nyere modeller fremstillet ved hjælp af præcise computerstyrede fræsemaskiner. Hvidmetal er langsomt droppet som materiale til støbning af vognkasser, og der anvendes efterhånden udelukkende resin. Oplagene er ikke store, men til gengæld produceres et utal af vogne og lokomotiver, primært til epoke III, bl.a. personvogne med tagrytter af litra CM, nærtrafikvogne litra CLE og rejsegodsvogne litra DJ og EH. Af moderne lokomotiver er det blevet til bl.a. litra EA fra DSB. Der er også blevet plads til privatbanemateriel, fx det navnkundige marcipanbrød og Y-togene.

FREJA H0 Modeltog ved civilingeniør Peter Brøndum startede sin produktion af bl.a. FRICHS fikantede i 1993. Navnet FREJA kom af den daværende adresse på Frejasvej i Silkeborg. Modellerne var alle fremstillet - og bliver det stadig - i en fremragende kvalitet i ætset metal med støbte løsdele. Det er meget præci-



En af de nyeste fabrikanter inden for dansk modeljernbane er Hobby Trade i Fredericia, der har produceret det moderne diesellokomotiv DSB litra ME, og andre modeller er på vej.



TOGMODELLE/Tog&Tekno i Aalborg leverede i mange år dansk materiel - især spor N - baseret på udenlandske grundmodeller, men udsendte fra år 2001 rigtige danske modeller i exact skala 1:87. De fremstilles på udenlandske fabrikker. Den første model var den klassiske litra Bn fra DSB i rød med Helvetica-litring.

se modeller, man sender i handelen, og selv om man skal selvbygge det meste, er sættene meget populære, og produktionen er undervejs udvidet med mange andre modeller, bl.a. den gamle DSB litra MX og løsdeler af alskens slags. Alt er fremstillet i præcis skala 1:87 med masser af detaljer og gode køreegenskaber.

Blandt de mange køkkenbordsfabrikanter er også OKT, København, der i 1986 sendte sine første produkter på markedet. Indehaveren er Ove Kirk Thomsen, der fortsat er aktiv med fremstilling af danske modeller, der ofte indbefatter noget meget specielt rullende materiel, fx til roebaner, små DSB traktorer og inspektionsvogne, moderne privatbane motorvogne o.s.v. Der er også blevet plads til danske jernbanebygninger, fx trinbrætter og remiser.

TOG&TEKNO

I slutningen af 1980'erne dukkede helt nye fabrikanter op. En af disse var TOG&TEKNO i Aalborg ved John Routhe Olsen. Han er uddannet shipping-mand, men slog sig i 1990 på produktion af modeljernbane, idet han lancerede en DSB litra Bk på basis af ROCOs tyske 1. klasse-vogn. Disse modeller var ganske veltillende med hvide catering-striber, men målestokforholdet var i skala 1:92.

Derefter udsendtes andre mindre serier af dansk modeltog baseret på industrimateriel, i første omgang primært N- materiel. De valgte grundmodeller var dog ikke helt så anvendelige som man kunne ønske, men det var jo en altid en start.

I slutningen af 1990'erne gik firmaet i gang med et projekt omkring modeller af DSBs nærtrafikvogne litra Bns, Bn, ABns, ADns m.fl. I første omgang kuldelejede projektet, idet den valgte fabrikant Sachsenmodelle gik konkurs, og i det så relativt håbløst ud. Men TOG&TEKNO gav ikke op, og fik i stedet flyttet sin produktion til Kina, hvor modellerne så produceredes under navnet HERIS. Dette firma er en seriøs tysk mj-fabrikant, der er hjemmehørende i Münchengladbach.

I 2001 kom de første Bn-modeller på markedet, og serien er efterhånden fulgt op med andre typer, foruden at man også har lanceret en række DSB godsvogne fra epoke IV, dels vogne af litra lbipls, dels private vogne fra Fynsk Mælk, MAYO m.fl. Alle disse modeller er produceret af førnævnte HERIS Modelleisenbahn og er optaget i dette program/katalog, som markedsføres under navnet TOGMODELLE.

Oplagene for de enkelte vogne varierer, men oplagstallet kendes ikke, da det er en fabriks-hemmelighed.

Senest har TOG&TEKNO/TOGMODELLE annonceret udsendelse af A- og B-vogne fra DSB foruden de karakteristiske beholdervogne litra Ucs til epoke IV m.v., alle i samarbejde med den førnævnte tyske mj-fabrikant HERIS (se side 26).

Hobby Trade

En anden initiativrig mj-producent, der dukkede op i slutningen af 1990'erne var Hobby Trade ved Karsten Pedersen, Fredericia, der efter at have studeret LOKOMOTIVETS mj-analyse i nr. 54 fik ideen til at udvikle en personvogn til DSB litra CM, en såkaldt spids C-Mads.

Karsten Pedersen er oprindeligt uddannet maskinmester og har set det meste af verden til søs, men har fra sidst i 1980'erne ejet et vognmands-firma i Fredericia. Han kører bl.a. langture til udlandet. Men dansk modeljernbane har altid interesseret ham, og da han undervejs forgæves forsøgte at få fat i rullende materiel med danske forbilleder, så mente han, det var på tide, der skulle ske noget...og fik så - som allerede nævnt - ideen til at fremstille en model af litra CM.

Han søgte med lys og lygte efter en fabri-



Som nævnt så udsendte Hobby Trade i 2001 en model i skala 1:87 af DSBs personvogn litra CM i to hovedudgaver, teak og vinrød. Teak-udgaven ses her på Hobby Trades eget udstillingsanlæg i patineret udgave. Kolonnehusene i forgrunden er også en Hobby Trade produktion.



Det trak ud for HELJAN at få sin MO-vogn sendt på markedet, men den var værd at vente på. Det er en rigtig skøn model. Den har mange detaljer, og kører fremragende... men trækraften er svag ligesom hos forbilledet. HELJAN har også udgivet modeller af DSBs diesellokomotiver litra MY og MX, men dem har vi slet ikke plads til at vise.

vanskeligheder, idet fabrikken i Ungarn ikke kunne levere så hurtigt som modellerne blev solgt, så da Hobby Trade i efteråret 2002 besluttede at fremstille modeller af DSBs dieselmaskiner litra MZ i alle varianter, så valgte man en helt ny producent, nemlig førnævnte HERIS.

Og flere ting er på tapetet fra Hobby Trade, hvilket fremgår af vor særskilte tekst side 26 i dette nummer. I øvrigt er Hobby Trade i 2003 blevet omdannet til et anpartselskab, idet Karstens bror Flemming er trådt ind i firmaet for at være med til at styre udvikling, økonomi m.v.

kant, der på samme tid var seriøs og rimelig billig, og skulle helt til Ungarn for at finde en egnet producent. I 1999 begyndte udviklingsarbejdet til DSB litra CM med hjælp af danske jernbanevenner, især var Jens Bruun-Petersen en stor hjælp ved udviklingen. Senere er Martin Wilde også blevet en fast støtte for Hobby Trade.

Efter en relativ kort produktionstid kom de første CM-modeller på markedet i efteråret 2000. Typen blev fremstillet i to hovedudgaver, teak og vinrød med forskellige numre. Oplaget på CM-vognens første serier er indtil nu løbet op i 3000 eksemplarer for samtlige udgaver. Dette tal er nu øget med de nye forbedrede modeller, der kom på markedet i maj 2003.

Men her standsede Karsten/Hobby Trade ikke, idet han straks derefter gik i gang med at udvikle moderne trækraft til DSB, og i 2002 kunne man levere de første modeller af DSBs diesellokomotiv litra ME i skala 1:87. Samtidig med disse fremstillede Hobby Trade også tilbehør, bl.a. de små kolonnehuse, der i sin tid kunne ses over alt langs DSBs strækninger. Endvidere er det blevet til signalskabe, meldeklokker og transformertårne, som er dejlig nipstillebeholdt til modeljernbanen.

Modellen af litra ME er indtil nu fremstillet i godt 1500 eksemplarer i rød/sort, men flere er på vej i helrød og mørkeblå lakering, denne gang fabrikeret af HERIS Modelleisenbahn.

ME-modellen voldte i øvrigt undervejs nogle

TOGDILLEN

Endelig har vi også TOGDILLEN ved Lars Weidick, der er en af de sidste - men særdeles flittige - køkkenbordsfabrikanter, som er dukket op på det danske marked.

Lars startede sin forretning sidst i 1990'erne, hvor han overtog en elektronikforretning på Jyllingevej. Lars var i forvejen beskæftiget i elektronikbranchen, bl.a. som underviser, men ønskede at der skulle "ske noget mere", så forretningen blev ryddet for elektronik og indrettet til modeljernbane til alle skalaer. Derefter gik han - sammen med sin kone Gitte, der assisterer ham i det daglige - i gang med salget, og begyndte hurtigt at opkøbe løsdeler fra diverse mj-fabrikanter, hvorpå han startede en produktion af dansk rullende materiel i model.

Han stod bl.a. sammen med nogle andre danske mj-forhandlere (Trinbrættet, Århus og Felderbanen) bag produktionen af HELJANS nærtrafikvogne litra Bn m.fl., der for et par år siden blev udsendt i mange varianter.

Lars går ikke alene op i skala 1:87, men gør især meget i dansk materiel i den lille skala, altså i spor N, dels som færdigmodeller, dels som ombygningskaller.

...og her står vi så i dag. Udviklingen er gået rigtig stærk inden for de sidste tyve år. Mon vi kan forvente det samme i de næste tyve år? Lad os håbe og ønske det! Der er rigeligt at tage fat på.

**Rettelser til bogen om
»Tyske krigslokomotiver
på danske spor«,
DSB litra N og T, udgivet 1996**

Side 41, 3. spalte linie 30 ændres til:

"Nr. 201 og 202 sat i drift således, mens 203-204 har fået forlænget fodpladen fremefter".

Side 41, skema "Oversigt over forskelligheder BR 50 ÜK ved DSB":

Nr.	Kedeltype	Førerhustype	Truck	Røgekammerdør
202	SDS, St-47 2)	50, 4 vinduer 3)	BR 50/ÜK	BR 50
Rettes til:				
202	DSDS, St-47 2)	50, 4 vinduer 3)	ÜK	BR 52
209	SDDS, St-34 6,7)	ÜK, 4 vinduer	ÜK/BR 50	BR 52
Rettes til:				
209	SDS, St-34 6,7)	ÜK, 4 vinduer	ÜK	BR 52

I forbindelse med gennemgang af nyt materiale til brug for bladet, er der fremkommet supplerende informationer, der medfører rettelser til ovennævnte bog.

Note 7: Sætning slettes og erstattes med: Får ved S-revision i midten af 1950'erne tidligere kedel fra litra N nr. 202 (DSDS).

NB: Skema side 41 gælder kun for lokomotiverne ved deres indsættelse ved DSB.

SDDS rettes til **DSDS** ud for nr. 205 og 206.

Billedtekst side 45:

Foto: Ukendt/arkiv Jørgen Lindevall
Rettes til: Foto: Erik Hellesen, arkiv Jørgen Lindevall.

Billedtekst side 47:

Sætning slettes og erstattes med: Nr. 205 bliver vendt i Aarhus 4. juni 1960.

Tegninger side 49 rettes således: DSB litra N nr. 203.

Rettes til: DSB litra N nr. 203 og 204.

DSB litra N nr. 206 og 209.

Rettes til: DSB litra N nr. 206 og nr. 209 efter ilægning af kedel fra nr. 202.

Tegninger side 50 rettes således:

DSB litra N nr. 202.

Rettes til: DSB litra N nr. 202 efter ilægning af kedel fra nr. 203.

DSB litra N 204 ved leveringen samt front 202 og 203.

Rettes til: DSB litra N 204 ved leveringen samt front 203.

DSB litra N 201 ved leveringen i 1952.

Rettes til: DSB litra N 201 og samt front N 202 ved leveringen. Det skal dog bemærkes, at N 202 ved leveringen havde frostsikringskasse monteret oven på cylindrene i begge sider.

Det med fed skrift er herefter gældende:

devandsforvarmer. Forvarmer fjernet under krigen.

Note 2 rettes til: Fredstidskedel med fødevandsdom og Knorr fø-

Note 6: Sidste sætning "Optræder dog ved levering...", slettes.

LOKOMOTIVET

- nu også moderne JERNBANEHISTORIE på VIDEO

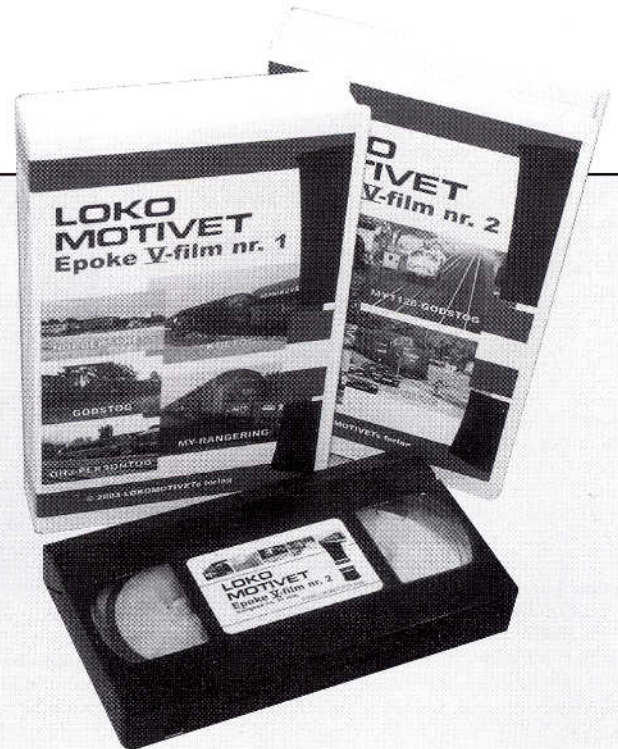
På jernbanen er udviklingen gået ekstra hurtig i 1990'erne med Ic3-togsæt, der afløste de gamle røde lokomotivtrukne Ic-tog, og privatbanerne opkøbte mange af DSB diesellokomotiver litra MX. Og allerede her i starten af det nye årtusinde er der sket endnu en jernbanemæssig ændring i form af nedlæggelse af DSB gods, udlicitering af jernbanedriften m.v.

LOKOMOTIVET har med baggrund i ovennævnte valgt at udsende en række videofilm fra tidlig epoke V med optagelser, der i dag allerede er historiske. Hver film varer ca. 30 minutter og består af korte sekvenser af 2-5 minutter varighed. Filmene er opdelt i seks afsnit, altid i samme rækkefølge:

1 Eksprestog, 2 Førerrum, 3 Godstog, 4 Rangering eller bonus (d.v.s. specielle klip), 5 Regionaltog og 6 Privatbaner.

- **Epoke V film nr. 1** indeholder klip med bl.a. MZ IV med IP 482 (Nordwest-Express), i ME-førerrum på Gedserbanen, aftengodstog på Sydbanen, MY 1151 under rangering i Vojens, regionaltog på Sjælland (ME) med styrevogn forrest, GDS og HFHJ Y-tog og OHJ persontog med MX.

- **Epoke V film nr. 2** indeholder klip med bl.a. MZ IV med Eurocity-tog i Rødby F., i ME-førerrum over Fyn, godstog med MY 1126, ME med godstog på Lille Syd, MZI med persontog i Herning og Børkop, MY med papirtog på



Næstved havnebane, ME med regionaltog med ME forrest, LJ Y-tog samt HFHJ Stålexpress med tre MX.

Se trailer på internet på www.lokomotivet.dk

Alle film er optaget på VHS og desværre ikke på digital video. Heldigvis har computerteknologien gjort sit til at filmene kan redigeres og masteres på computer, hvilket betyder minimalt kvalitetstab i forhold til de oprindelige optagelser. Endnu er det ikke økonomisk og teknisk muligt at udgive film i så få eksemplarer på DVD-mediet.

Filmene koster **kr. 130,- stk.** incl. forsendelse og porto. De to første film kan købes samlet til en **introduktionspris på kr. 200,-** incl. forsendelse og porto.

Filmene kan bestilles ved at indsende beløbet på **giro 3 38 55 07** eller til **BG-bank konto-nr. 0612-33 873, Hjulfortvet 18 DK-77 Næstved** eller sende en **check til LOKOMOTIVET, Postboks 477, 4700 Næstved.**

Bemærk, at grundet portomæssige årsager sælges filmene ikke til udlandet og at ekspeditions tid fra indbetaling til forsendelse kan vare godt 3 uger.

Glem litra AV og CD?

For "længe siden" lovede HELJAN at udgive modeller af DSBs personvognene litra AV og CD, men endnu er intet sket. Det har fået Christian Cederberg, Valby, til at sende os et par ord:

"Tilbage i nr. 59-60 lavede I en tilsvarende gennemgang af HELJANs 2000-2001-planer som den I bragte i nr. 74. Herfra mangler endnu litra CC, AV og CD - og rystvognen litra CU er fuldstændig udgået af planerne, hvilket aldrig er blevet forklaret. Hvad er årsagen? Er modellerne droppet?"

LOKOMOTIVET: Vi har spurgt Kim Nannestad fra HELJAN om de nævnte vogne. Han svarer at vognene ikke er glemt eller droppet. Årsagen - eller årsagerne - til udskyldelsen skyldes to ting: Først og fremmest gælder det for litra AVs og CDs vedkommende at modellen af litra CC først skal udgives, idet denne skal danne grundlag (modul) for fremstilling af litra AV og CD, der begge er søstervogne til litra CC.

Dernæst er der ikke - p.t. ihvertfald - stor opbakning fra forhandlerne side til projekterne omkring litra AC og CD. Derfor udsendes disse modeller måske først sent i år 2005, afhængig af opbakning. Det samme gælder litra CU, som forhandlerne heller ikke rigtig har vist stor interesse for.

Udgivelsen af litra CC ligger lige om hjørnet, så førnævnte betingelse for udsendelse af AV og CD skulle snart være i orden - hvis altså opbakningen er stor nok. Så det gælder om at løbe sin forhandler på dørene, hvis man ønsker disse modeller.

Godt ord igen om Engesvang station

Ja, sådan kan det gå! Vi "nedrev" den go'le gamle Engesvang station, vist på tegninger i nr. 74. Men den står såmænd endnu. Morten Fiindt Larsen, har sendt os en lille mail, hvori han skriver:

"I oplyser at stationsbygningen blev nedrevet i 1992, hvilket heldigvis ikke er korrekt. Med dyb skam og blodende hjerte må jeg meddele, at fejlinformationen helt og aldeles skyldes undertegnede, idet jeg i min artikel om Silkeborg-Herning banen i Jernbanehistorisk Årbog '02' groft har misinformeret danskerne og den øvrige verden herom. Stationsbygningen var i 1991 nedrivningstruet p.g.a. manglende vedligeholdelse, og DSB søgte om tilladelse til at nedrive den. Det blev dog - heldigvis - ikke til noget - hvilket venlige mennesker da også senere har fortalt mig."

LOKOMOTIVET: Godt ord igen! Vi har ganske rigtigt benyttet Mortens artikel som delvis kilde - men vi laver jo alle fejl, se bare mange af vore øvrige tekster. Men nu er fejlen altså indrømmet og rettet, så det må være OK. I øvrigt lavede en af vore største historikere, nemlig Palle Lauring også fejl, endda - trods stor omhyggelighed - meget graverende af slagsen, hvilket han bl.a. skriver om i sin bog "Hvad skal vi med historien". Så hvis han kan, så kan vi andre vel også?

En rystet epoke IV-kører

Jens Rodenkam Eriksen er igen "faret i E-mail-blækkhuset" for at sende os et par ord omkring teksterne til epoke IV i nr. 74. Han skriver (forkortet af redaktionen):

"Jeg er noget rystet over påstanden om mangel på epoke IV-materiel til epoke IV, hvis vi altså kan blive enige om at epoke IV går fra 1970 til 1990. Det var perioden med Y-tog og svenske skinnebusser, og hvor privatbanerne endnu ikke (bortset fra OHJ) havde fået MX'ere.

Mig bekendt findes der bl.a. næsten alle typer Y-tog fra TIKØB, et svensk firma laver en flot, velkørende (men dyr) model af svenske skinnebusser, mens løse overdele til motorvogne, bivogne m.v. incl. vinduer stadig fås fra Trinbrætterne i Århus og Vejle. Fra TOGDILLEN i Vanløse fås oven i købet malede og litrerede overdele, endda efter eget ønske. Disse kan motoriseres på flere måder, bl.a. med Mehanos sporvogn. Den er billig, men kører ikke specielt godt. ROCOs sporvogne kan anvendes, og både TIKØB og Trinbrættet Århus kan være behjælpelig med tilpasset bund, motor m.v.

Marcipanbrødene fås fra TIKØB, mens FRICHS firkantede - 4 - såvel som 5-akslede - fås fra FREJA modeltog, LJ M 11 rangertraktor fås fra TIKØB, OHJ og LJ-køf fås fra Trinbrættet, Århus o.s.v.

Med hensyn til personvogne, så brugte flere privatbaner CC-vogne, der jo nu kommer fra HELJAN o.s.v.

Det er altså blot et spørgsmål om at "gribe til lommerne, man kan købe stort set alt".

LOKOMOTIVET: Tak til Erik for mail. Det kniber åbenbart gevaldigt for forfatteren TA at forklare, hvad han mener, for samme "tankeors" lavede han med en tekst (INTERFRIGO) i nr. 73.

Nå, men i al korthed gik teksten ud på, at man ikke kan få seriefremstillet privatbanemateriel til epoke IV. Alt det forannævnte er materiel, der skal selvbygges og derfor er afhængig af selvbyggerens evner.

I TAs tekst er nævnt DSB køf fra Trinbrættet; den er ganske vist ikke seriefremstillet, men leveres færdigbygget og bemalet m.v. Derfor burde Trinbrættets privatbane-køf også være omtalt i teksten under privatbane.

Har andre læsere kommentarer til emnet?

MY og MZ til Märklin m.m.

Fra Claus Berg, Rødovre, har vi fået følgende kommentarer til vor tekst omkring mj-trækkraft til epoke IV, bragt i LOKOMOTIVET nr. 74. Han skriver:

"Jeg har med stor interesse læst jeres artikel om dieseltrækkraft i epoke IV, men der er nogle fejl og udeladelser:

Electrotren fremstillede et MZ-lignende diesellokomotiv med nummer 1405, muligvis også med andet nummer, til både AC og DC. Det var ret almindeligt at skifte overdelen ud med en fra LIMA, så havde man en rimelig velkørende model, især til AC.

SPOR SKIFTET

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. omkring danske jernbaner, så skriv til

LOKOMOTIVET
Postboks 477, 4700 Næstved
eller send en mail til

www.lokomotivet@lokomotivet.dk

Märklin fremstillede også en MY 1112 i rød/sort, der blev udgivet med sættet 28 524.

I skriver også at de nyere MY'ere er forbedret med Delta elektronik. Om det er en forbedring når man kører analog kan diskuteres, men mine erfaringer er dårlige med den. Der er ilagt en ny motor, som er mere velkørende, men desværre stadig kun 3-polet, og den har en svagere trækraft.

LIMAs MZ findes i rød/sort med numrene 1401-1402-1403-1404 og 1407 og i vinrød med nummeret 1408.

MZ 1407 blev kun leveret til AC, mens 1401, 1403 og 1408 kun leveredes til DC. Til begge systemer har LIMA udsendt MZ 1402 og 1404, men forhandlerne byttede rundt på de forskellige overdele, så i praksis findes alle numre i AC og DC.

Ang. tabellen side 45, så er katalognumrene 3067 for alle Märklins ældre MY (det nævnte nr. 3045 er den gamle N-maskine).

LIMAs MZ og MR kan få en betydelig bedre kørsel, idet der kun er 2x2 hjul til strømoptag. Hvis man monterer strømoptag på alle hjul, bliver vægtskiftet i stedet for jern og bedre hæfteringe (Fleischmann) så får man en meget velkørende model især til DC".

LOKOMOTIVET: Ang. Electrotrens model, så måtte forfatteren vurdere om den kunne gå for at være en rimelig dansk færdigmodel af MZ. Men den blev udeladt, da den måtte betragtes som værende "MZ-lignende". Men den burde måske lige være nævnt i vor tekst. Se i øvrigt omtale af modellen i LOKOMOTIVET nr. 42, side 19.

Tak for rettelserne ang. MY 1112 til Märklin. Den var beklageligvis glemt.

Og så til LIMAs MZ 1403, der ikke alene blev udgivet til DC (2-skinne-drift), mens også til AC (Märklin), ihvertfald har vi fået den fra importøren til anmeldelse med netop dette ID-nummer. Se LOKOMOTIVET nr. 42 side 41.

Hvad MZ 1402 og 1407 angår, så er det rigtigt at LIMA forud annoncerede disse to maskiner i efteråret 1996. MZ 1402 skulle fremstilles til DC-drift, mens MZ 1407 skulle være til Märklin. Men

er modellerne overhovedet udsendt? I så fald: Hvornår er de udgivet og med hvilke katalognumre? Er de teknisk forbedret el.lign.? Skriv til os og send gerne fotos af modellerne.

Til slut: Tak til Claus for kommentarerne.

En MO-"fejl"

HGC, Odense, har kigget lidt nøjere på vore tidligere tekster omkring MO-vogne og skriver bl.a.:

"Ang. omtalen af MO-vogne i LOKOMOTIVET nr. 71 påstår forfatteren i afsnittet om "MO-vogne i 1800-serien" at motorbogien på 1800-vognene havde større akselafstand end på 500-vognene. Det synes jeg ikke fremgår af tegningerne i Driftmateriellet, og det har jeg aldrig hørt om før. Hvor har forfatteren det fra?"

LOKOMOTIVET: Vi beklager! Det er en fejl, idet skitsen i Driftmateriellet har spillet forfatteren et puds. Man har på nogle af 500-tegningerne angivet bogieafstanden værende som 1600 mm, mens bogiens slack er noteret særskilt med 230 mm. Det giver tilsammen 1830 mm, der altså er den samme som til MO 1800-vognenes bogier. Er vi så enige?

Læserne imellem

Købes: Spor 0-skiner og sporskifter (32 mm). Alt har interesse.

Henning Hansen
Tlf. 24 68 15 24
helohan@vip.cybercity.dk

Søges: GULF tankvogn fra DWA Hobby (Lokomotivet nr. 72, side 34).

Georg Nielsen
6000 Kolding
Tlf. 20 83 92 98

Rettelser til Lokomotivet nr. 73

Side 4, 1. spalte, 3. afsnit: Bemærkningen om at litra B ombyggedes til litra BD skal slettes, idet alle sidstnævnte blev leveret færdigkonstrueret fra Scandia.

Side 15, billedteksten øverst: Modulnælægget er fra SVJMJK (Sydvestjysk Modeljernbane Klub), ikke fra VOM.

Side 16, tabel: CALTEX: Halvt vognnummer mangler. Det skal være ZE 503 042.

GULF: Vognnummeret ZE 503 042 er forkert. Det skal retteligt være ZE 503 256.

Side 29, 3. spalte: Numre for litra KS i årene 1961 til 1965 skal være 60 000-60 449, ikke 60 100 (i alt 500 vogne blev anskaffet).

Side 32: Litra SAD
Vognen skal retteligt hedde Sad.

Litra SD
Vognen skal retteligt hedde Sd (altså lille d), og nummeret efter 1965 var 929 2 000 (litra Uai).

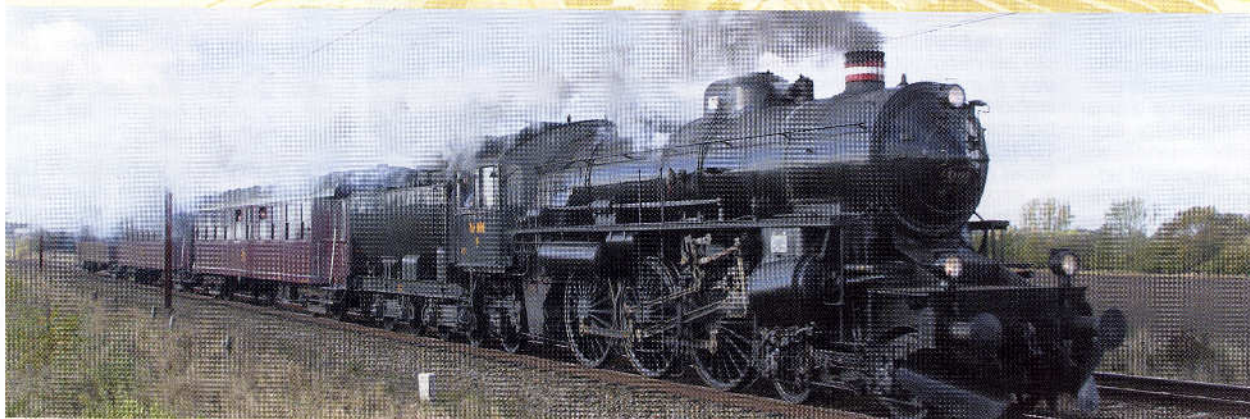
Litra TK
Vognens nummer efter 1965 var 929 3 000 (litra Uai).

(Sd- og TK-nummerrettelser venligst af Dansk Jernbane Arkiv - flere supplement og rettelser omkring T-vogne i næste nummer).

(Sporskiftet fortsætter side 13)

→ Efterårsferie [13.-19. oktober]

Hver dag: • **Stort damptog kører daglig to ture til Nyborg.** Veterantoget afg. Odense kl. 10.25 og 14.25, Nyborg afg.: kl. 11.16 og 15.16. Billet købes i toget eller på museet og gælder også som adgang til museet. Voksne kr. 80, børn kr. 40. Al veterantogskørsel sker med forbehold for ændringer. • **Lille veterantog kører ved museet kl. ca. 11-16.** • **Minitog kl. ca. 11-16 og børneaktiviteter kl. 10-16.**



→ Modelbanetræf [18.-19. oktober]

Weekenden 18.-19. oktober: • Sidste weekend af efterårsferien bliver Jernbanemuseet fyldt næsten til bristepunktet af transportable anlæg og materiel fra over 20 klubber og privatpersoner. • Oplev de mange baner opstillet blandt museets vogne og lokomotiver. F.eks.: Märklin, LGB og hjemmebyg, H0, 1:22,5, spor 0, moduler og enkeltbaner, forskellige epoker, landskabsopbygning og/eller kørsel med materiel, fri fantasi eller tro kopi, færgehavn, analog og digital. • **Træf ejerne og hør om deres erfaringer** - se dansk-hollandsk modelbygger og hans folk i funktion. I år også anlæg fra Holland og England!



DANMARKS JERNBANEMUSEUM

The Danish Railway Museum Das dänische Eisenbahnmuseum

Dannebrogsgade 24
DK - 5000 Odense C
Tel (+45) 6613 6630
✉ jbmuseum@dsb.dk
🌐 www.jernbanemuseum.dk

♿ 40 Kr. ♿ 16 Kr. ♿
♿♿♿ 100 Kr.

ATM 243 - fup eller fakta?

Flere mje-re er i gang med at ombygge HELJANS CP-vogne til brug for styrevognstog. Det gælder også Ulrik Denant, Hobro, som undervejs ved hjælp af LOKOMOTIVETs tekster dog er kommet i tvivl om udstyr for A-vognene. Han skriver:

"I artiklen om korte A-vogne i LOKOMOTIVET nr. 23 skriver I på side 29 at ATM 241 og 242 fik styreledninger A+B, men I nævner ikke noget omkring ATM 243-245.

I LOKOMOTIVET nr. 53, side 13, skriver I, at ATM 242 i 1953 fik styreledning C, at ATM 244 og 245 styreledninger A+B+C, men ATM 243 ikke fik nogen form for styreledninger. I LOKOMOTIVET nr. 63 side 9 bringes dog et billede af ATM 243 med styreledninger. Hvad er fup og hvad er fakta?

Var det i øvrigt ikke en ide med en artikel om styrevognstog med oversigt over hvilke vogne, der havde styreledninger?"

LOKOMOTIVET: Ja, det er noget værre rod, men lad os se om vi kan rette fortidens synder. Først vil vi lige fortælle Ulrik, at vor chefredaktør Steffen Dresler allerede har skrevet en artikel om styrevogne. Teksten blev bragt i Jernbanemuseets Årsskrift år 2000, side 22. Sammen med artiklen findes en komplet oversigt over samtlige DSB-vogne med styreledninger på siderne 27-28.

Og så over til ATM 243: Fra år 1942 havde vognen litra AFM 75, og den blev allerede i 1937 udstyret med styreledninger A+B ligesom søstervognene AFM 76-77.

I 1951 fik ATM 243 og ATM 244 tilføjet C-ledning, og omilstreredes ved denne lejlighed til ATM 243 hhv. 244. ATM 245 fik ikke C-ledning. A+B+C-ledningerne blev demonteret på både ATM 243 og 244 i år 1963.

I øvrigt lukkedes hulrummet over dørene i gavlene på ATM 243 og 244 i 1951, mens det forblev åbent på ATM 245 (se tegning).

Vore nye oplysninger er bl.a. "støvet op" i gamle vognlister fra DSB maskinafdeling og UK-modellers TEMA-hæfte om MO-vogne. Sidstnævnte blev udgivet i 1983. Heri findes en liste over vogne med styreledninger udarbejdet af Per Topp Nielsen. Anbefales!

DSB litra ATM 243-245
(1951-1963)

DSB litra ATM 223-225
(1963-65)

Scandia 1908

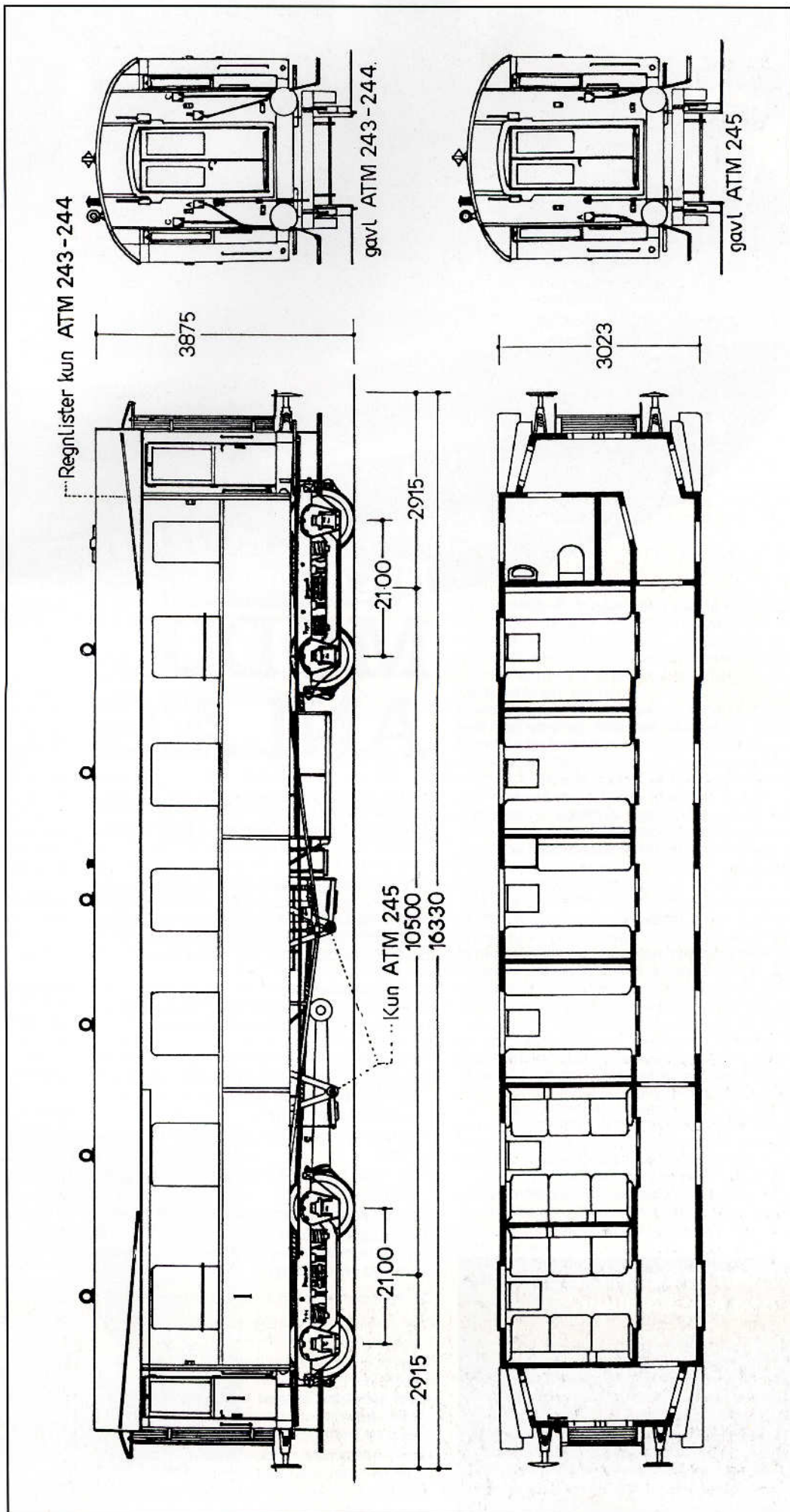
DSB litra AN 363-365 (1908-1935)

DSB litra BMM 363-365 (1935-1941)

DSB litra AFM 75-77 (1941-1951)
Ombygget til det viste udseende i 1937.

Skala 1:87

Tegning: HO/mjk Tagrytteren





Et hyggeligt privatbane-miljø fra et modulanlæg (udstillingsanlæg). Det er en nøjagtig minikopi (1:87) af Stakroge station på Troldhedebanen, bygget af Sydvestjysk Modeljernbaneklub (SVJ MJK).

Noget om

MODULANLÆG

På grund af bl.a. pladsmangel benytter nogle mj-ere, private såvel som klubber modulanlæg, d.v.s. anlæg, der er sammensat af enkeltvise sektioner med spor og landskab for bl.a. at få større flytbare anlæg til at køre på.

Til forskellige mj-udstillinger benytter mange mj-klubber anlæg, der er opbygget ved hjælp af nævnte moduler, ja, ofte har flere klubber slået sig sammen for at skabe et stort rundbaneanlæg, hvor der køres mange forskellige tog gennem landskaberne.

Vi har i Danmark også et par klubber, hvis formål er at opbygge driftbare modulanlæg med dansk forbillede (se senere).

Ideen med moduler er ikke ny. Den har været praktiseret i flere år i udlandet, og er beskrevet mange steder i udenlandsk faglitteratur. Ideen med moduler har dog - ihvertfald i Danmark - indtil nu været lidt behersket, især fordi det har voldt problemer at få elektronikken til at fungere. Men med introduktionen og udbredelsen af den digitale modeljernbane er det blevet noget lettere at opbygge moduler, hvorfor flere og flere påtænker - og har allerede gjort det - at benytte modulopbyggede anlæg.

Her vil vi bidrage til lidt mere oplysning og ideer omkring modulanlæg, og opfordrer læserne til at skrive til os om deres erfaringer, gode såvel som dårlige.

Modulanlæg er velegnet for mj-ere, der ikke har rådighed over et fast lokale, hvor det er muligt at opstille et stationært anlæg, det gælder både klubber og private.

Et modulanlæg består af flere sammensatte flytbare dioramaer, hver med sit separate land-

Tekst og fotos: Torben Andersen
Modulplaner: Torben Bejerholm

skab, spor m.v., der er - når det er stykket sammen til en større helhed - gør det muligt at køre med modeltog som var det et stationært anlæg.

Et modulanlæg dimensioneres derfor efter det mindste lokale som det skal opstilles i.

Fordele og ulemper

Ligesom ved alt andet er der fordele og ulemper ved opbygning af et modulanlæg.

Fordele ved et modulanlæg er bl.a. følgende:

- anlægget (modulerne) kan - som nævnt foran - flyttes derhen og benyttes, hvor man ønsker at benytte det
- optager generelt ikke plads, når det er ubenyttet
- flere kan bygge på anlægget, hver sit sted til hver sin tid
- anlægget kan udbygges i størrelse efter behov
- sporplanen kan ændres efter behov ved at udskifte modulerne, fx når en mand udebliver ved en køreafsnit

Ulemper ved modulanlæg kan bl.a. være:

- kan kræve lidt besværlig transport, (afhængig af modulstørrelserne)
- tager tid at stille op (samling, opsætning af bygninger m.v.)
- det elektriske system kan volde problemer med kontakt, tilslutning m.v., det gælder især de traditionelle analoge anlæg
- den maksimale modulstørrelse er begrænset, hvis det skal være rimeligt flytbart
- man kan - generelt - ikke bruge store kurver som hos forbilledet

- man kan generelt ikke lægge mange spor, der forbinder det ene modul med det næste af hensyn til strømforbindelserne.

Alt efter, hvordan anlægget er opbygget, så skal alle deltagere være til stede når man har aftale om køretid. Udebliver et medlem, der bygger på et mellemmodul, så kan man selvfølgelig ikke køre med tog med mindre man har udformet modulerne, så de indbyrdes uden videre kan ændres i placering.

Man kan også have et universal reservemodul stående det sted, hvor man hyppigst har køreafsnit. Dette reservemodul behøver ikke være så flot opbygget med landskab o.s.v., men så forsvinder lidt af nydelsen jo også.

Hvilke fordele og ulemper man til- og fravælger, må man afveje, således at man får det anlæg, der opfylder ens behov. Der er jo også fordele og ulemper ved et stationært anlæg.

Modulstørrelser m.v.

Størrelsen på de enkelte moduler kan variere i det uendelige, men man finder hurtigt både en minimum og maksimum størrelse, der passer til ens behov. For små moduler giver ikke plads til anlæg som maskindepoter, stationer m.v., mens for store moduler er vanskelige at håndtere under flytning m.v.

Mindre moduler er generelt ikke velegnet til DSB-anlæg. En sidebane kan man dog godt efterligne, for denne kan tilbyde fin kørsel m.v., hvilket også gælder en privatbane, ældre såvel som moderne.

På de efterfølgende modultegninger (se siderne 16-19) er benyttet modulstørrelser på 140x40 cm. Men dimensionerne kan selvfølgelig være anderledes i bredde såvel som længde, og det er ikke forbudt at benytte forskellige modulstørrelser indbyrdes, blot de opfylder ens behov. Det kan fx være ønskeligt at tilføje et lille sidemodul for anlæg af lille industrivirksomhed, og så benytter man et modul af mindre dimensioner. Det behøver ikke at have "egne ben", men kan fremstilles som et såkaldt "hollandsk udtræk" el. lign som vi kender det fra bordene i dagligstuen.

Nogle mj-klubber benytter i praksis modulstørrelser på 65x220 cm, hvilket ofte er maksimum for bl.a. transport i biler. Det giver mere plads til at lægge spor og opbygge landskab. Det betyder generelt færre plader/moduler, der

Hvad er ideen bag modulanlæg?

Hovedideen bag anlæg opbygget i moduler er at gøre det nemt og bekvemt at transportere et større anlæg til et bestemt lokale, hvor det ønskes opstillet midlertidigt for drift m.v. Endvidere at gøre det forholdsvis nemt at ændre anlæggets udformning ved ændring i størrelse og/eller sporplan samt at flere personer uafhængig af hinanden og sted kan bygge på anlægget.

skal samles ved opstilling, og dermed også færre spor- og elektriske forbindelser, som kan være modulernes svage led.

Husk, at såfremt modulerne danner U-form at gøre plads for betjening og gøre det muligt at bevæge sig ubesværet mellem sektionerne. En fri bredde på 60 cm er minimum, hvilket er benyttet på hosstående planer.

Plademodul

Modulerne kan opbygges på almindelige 10-16 mm spånplader. At bruge spånplader er en lidt ældre form, men den er stadig brugbar til visse danske landskaber, der ikke kræver større bakker m.v.

Jo mindre tykkelse - og størrelse - pladen har, jo lettere er den at flytte, men til gengæld er den mere tilbøjelig til at deformere. Dette kan dog forhindres ved at montere en mindre bæreramme med tværlisters under pladerne, opbygget af trælisters. Modulerne kan monteres med opklappelige ben, der låses med en knæk-arm i udslået tilstand, så anlægget ikke smækker sammen, når det hele er stillet op.

Under modulerne ender påsættes kraftige listers eller mindre plader, der benyttes for samling af de enkelte sektioner ved hjælp af skrue el.lign.

Da anlægget består af enkeltmoduler, så skal man ved samling sikre sig at de enkelte moduler ikke flexer (skrider) for meget i forhold til hinanden. Det kan man forhindre ved at bore huller i enderne af sektionerne og bruge små rundstokke (tappe), der som noter sættes ind i hullerne eller simpelthen ved at skrue delene sammen med vingemøtrikker el.lign. I nogle tilfælde må man benytte andre løsninger.

Rammemodul

En mere moderne form er at fremstille modulerne i såkaldte rammemoduler, d.v.s. sektioner opbygget med små kasser uden bund og - ofte - uden top, idet man her benytter særskilt fremstillede underlag (trace) for sporene og udfylder resten med kyllingenet el.lign., hvorpå landskabet opbygges. Fordelen ved disse er at man kan lave landskabsprofiler, så de ønskede former på bakker, dale, åløb m.v. kan eftergøres, og samtidig bliver de ikke så tunge som plademoduler.

En meget benyttet standard i Tyskland (FREMO) er et 50 cm bredt og 10-12 cm (gennemsnit) højt modul til sporstørrelse H0, mens længden kan variere. Oven på dette modul lægges en sportracé med 15 mm tykkelse. For smalspor og spor N er størrelsen ca. det halve, traceen dog 10 mm. Rammerne bygges i træstykker med passende tykkelse.

Understøttelsen af rammen afhænger igen af, hvordan modulet opbygges, men man kan fx benytte flytbare to-benede understøtninger, der i serier anbringes med passende mellemrum under modulerne. Disse parvise understøt-



Det kan også lade sig gøre at bygge gennemgravninger til spor med broer på modulanlæg. Her kører en FRICHS firkantet med godstog under en nøjagtig kopi af viadukten ved Skyttehuset, Vejle. Modul anlægget er bygget af Vejle og Omegns Modeljernbaneklub.

ninger skal naturligvis indbyrdes forbindes og forstærkes med skrålisters el.lign., og fastgøres til modulerne, så disse ikke smækker sammen.

Sporene

Ved modulanlæg kan man - alt andet lige - ikke benytte så store kurver, og dermed heller ikke så lange sporskifter, hvorved kørslen ikke bliver så glidende som hos forbilledet.

Her har sporfabrikater med lille radius en fordel. På de hosstående modultegninger er benyttet PECO spor. De er alle tegnet, således at de følger fabrikatets standard, d.v.s. at der er benyttet korte skifter med 12 grader vinkel.

På planerne fremgår det tydeligt at visse sporområder bliver noget pressede, og man ikke kan køre lange, moderne dieseltrukne tog med lange personvogne. Her skal der andre modulstørrelser til.

Scenerier

Der bliver ofte - som nævnt i indledningen - ikke plads til stor udfoldelse af sceneri, og mange stationsbygninger og andre huse må derfor opbygges som halve kulisser. Men det afhænger naturligvis af modulstørrelsen og valg af sportype. Alligevel findes på de eksisterende klubanlæg en stor iverdigdom med hensyn til opbygning landskab, se bl.a. hosstående illustrationer

Man skal i øvrigt være opmærksom på at større bygninger og træer ikke umiddelbart kan monteres fast, idet delene under transport ofte bliver defekte ved stød m.v. Men man kan evt. fremstille særlige løse fundamenter med huse og det omgivende sceneri, fx et havnemiljø, der under brug "nedsænkes" i de respektive - udskårne - områder i selve modules faste sceneri m.v.

Mindre træer, hegn m.v. kan man godt lime fast, således at det ikke bliver et kæmpearbej-

de at genplacere disse hver gang anlægget opstilles.

Brug letvægtmaterialer

Det gælder naturligvis om at benytte så mange letvægtmaterialer som muligt til opbygning af landskab, således at modulerne ikke bliver for tunge. Det fri spor lægges med bandedæmning, ballast og de tilhørende detaljer. Som underlag for sporet benyttes kork eller tynde flamingoplader. Kork fås i strimler fra mj-forhandlerne eller i plader hos farvehandlerne m.fl., mens flamingo fås i byggemarkeder. Begge dele dæmper i øvrigt evt. larm fra modeltoget under kørsel.

Ballast lægges med selvfremstillet ballast eller med det righoldige udvalg fra mj-fabrikkerne.

De områder, der skal illudere sand eller jord, kan lægges med langsomt tørrende scenerimateriale, kaldet plaster (clay/celloclay på engelsk). Der fås mange typer i handelen, og er normalt fremstillet i særligt plastmateriale. Her bør man - igen - benytte letvægtplast, hvoraf der findes mange fabrikater. Det røres op i vand, lugter ikke og synker ikke under tørring. Brug ikke Polyfilla, det er for tungt et materiale.

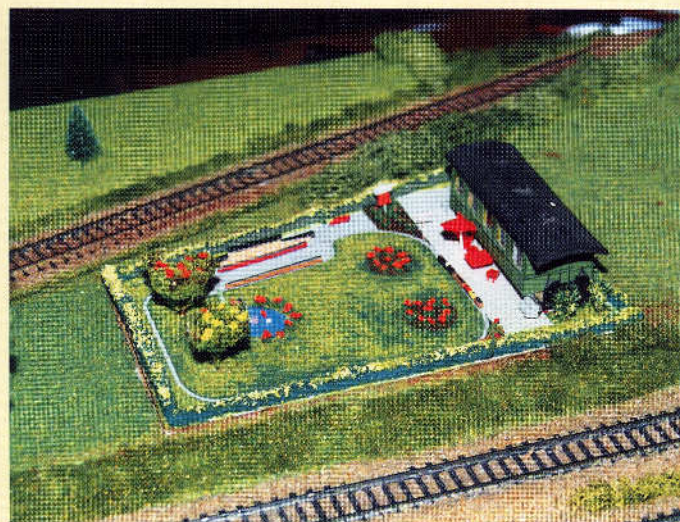
Det elektriske system

Ved de traditionelle analoge systemer bør de elektriske forbindelser til sporskifter, signaler og belysning m.v. grupperes i moduler og indbyrdes forbindes med multistik, således at strømmen kan "flyde" frit fra modul til modul. Ledningerne anbringes under anlægget, hvor de samles logisk i ledningsgrupper.

Signaler, der rækker i vejret, altså arm- eller daglyssignaler m.v. til styring af toggangen kan medtages som løse dele, såfremt man på anlægget camouflerer elektriske stik m.v. i buske, under huse m.v. eller fører ledningerne ned under anlægget via små huller, der ligeledes camoufleres ved hjælp af højt græs, buske m.v. Da signalerne dog skal stå fast under selve driften, må man anbringe dem på modulpladen med dobbeltklæbende tape eller finde på særlige "klipsemetoder", der fastholder signalerne. Sidstnævnte er at foretrække. Mindre signaler fx af dværg-typen kan godt fastmonteres.

Med hensyn til digitale anlæg stiller sagen sig anderledes, idet de mange ledningstræk for strømforsyning mellem sporsektioner, sporskifter m.v. ikke er nødvendige. Her er den digitale modeljernbane også klart overlegen. Men man slipper dog ikke helt for at trække ledninger, idet sporene over store afstande vil lide spændingstab, og derfor skal have fødeledninger.

Vælger man at samle anlægget i fast plan hver gang det opstilles, så er det også muligt at fremstille sportavler over stationsområder m.v. Hvis man derimod ændrer plan fra gang til gang bliver det vanskeligt at finde en fællesnævner for sportavler.



Bygninger m.v. til modulanlæg kan anbringes på mindre finer- eller spånplader, der efter opstilling af modulanlægget »nedfældes« i dertil indrettede sektioner på anlægget. Her er det en lille kolonihave med sommerhus (udrangeret personvogn), der pynter op på anlægget, der tilhører Fredensborg Modeljernbane Klub.

Alle hosstående eksempler på modulanlæg er vist i samme synsvinkel for at lette overskueligheden, men i praksis vil placering af anlægget selvfølgelig afhænge af lokalet, hvori det er opstillet.
Grundmodulerne er vist på side 19.

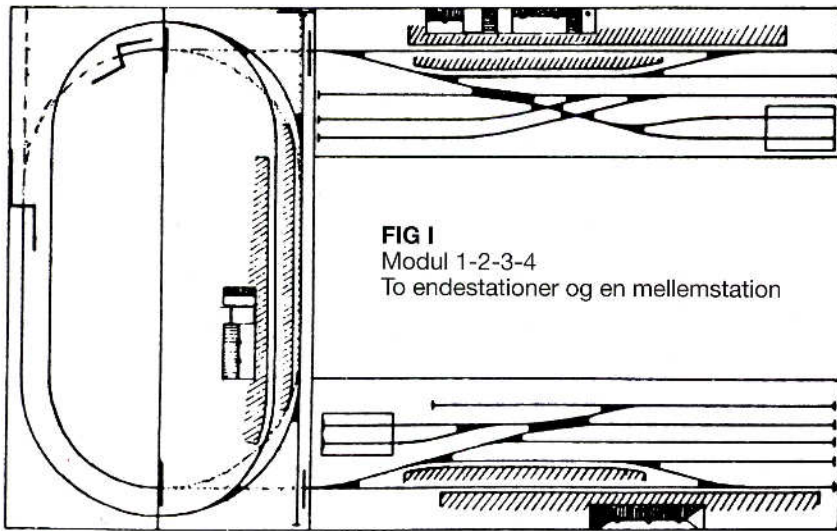


FIG I
Modul 1-2-3-4
To endestationer og en mellemstation

Eksempler på modulsammensætning

Fig I
Dette er udgangspunktet for et anlæg, der er sammensat som en rund- og punkt-til-punkt bane i U-form af modulerne 1-2-3-4. Dette anlæg får en størrelse på 220 cm i længden og 140 cm i bredden. Sidemodulerne med stationer er tilsluttet underste niveau af endemodulerne. Dette er den mindste form, der kan benyttes hensigtsmæssigt, når det gælder denne artikels modulplaner.

Fig II
Anlægget er fortsat det samme som i fig. I, men har nu fået tilføjet to ekstra moduler 5 og 6 med endestation (sækstation) og trinbræt. Sidstnævnte moduler er også forsænket og tilsluttet under tagens sporforbindelse fra modul 3. Det giver lidt mere køretid og muligheder for variation.

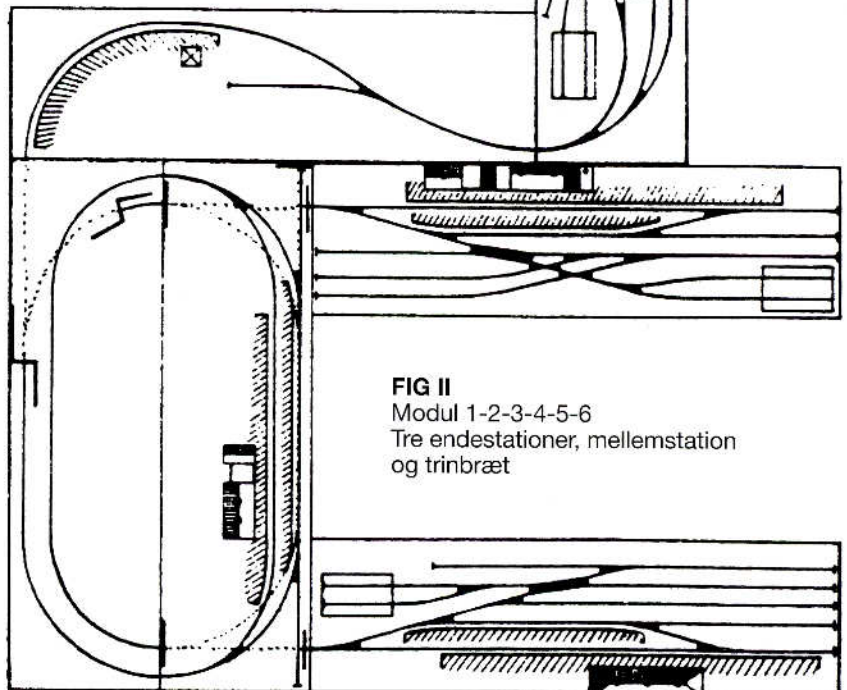


FIG II
Modul 1-2-3-4-5-6
Tre endestationer, mellemstation og trinbræt

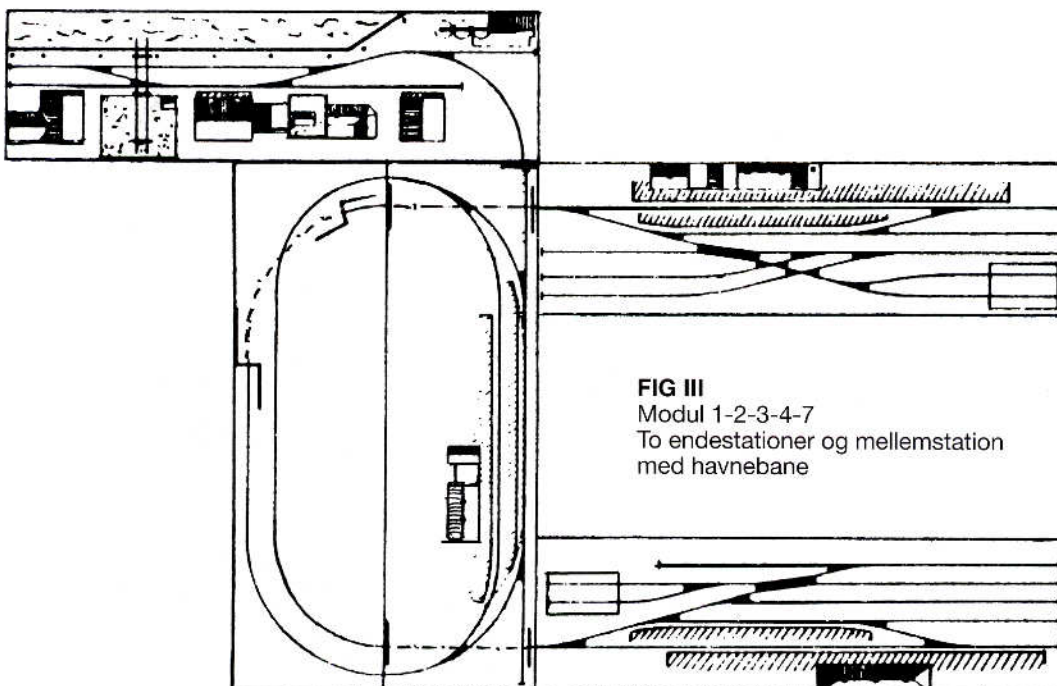


FIG III
Modul 1-2-3-4-7
To endestationer og mellemstation med havnebane

Fig III
Dette er det samme anlæg som i fig. I, men har fået tilføjet et havnemodul, der gør det muligt at køre med små godstog på havnen. Det er mellemstationen i modul 4, der får fornøjelsen af havnebanen.

Havnemodulet er tilsluttet sporforbindelsen i overretagen fra modul 4. Længden på dette anlæg er 280 cm, og der er generel fri bevægelighed omkring hele anlægget, hvis det fx placeres med modul 1-2-3 op mod en væg.

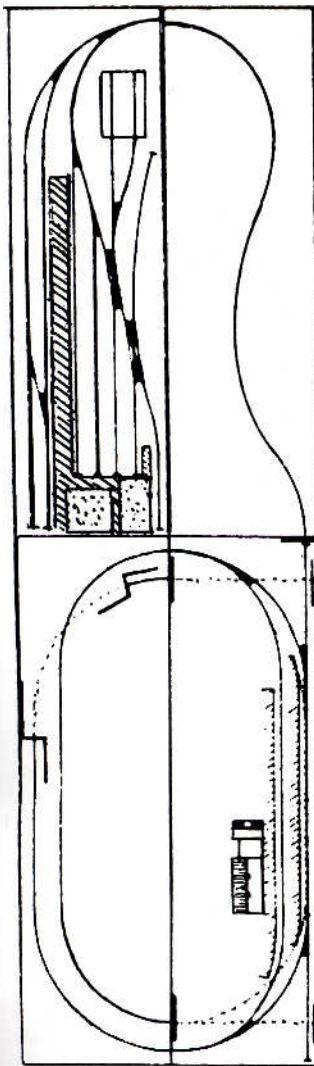


Fig IV

Dette anlæg benytter igen de fire grundmoduler 1-2-3-4, men der er tilføjet to nye moduler til som en sidebane, nemlig modulerne 8 og 5, hvor der er forgrening fra mellemstationen (modul 4) til sidebanen, som ender op i en sækstation.

Tilslutningen af modul 5 sker fra øverste etage af modul 4, mens det øvrige U-anlæg stadig er forbundet via de skjulte sporforløb. De to ekstra moduler giver muligheder for lidt mere trafik, men anlægget skal stå mere frit i rummet, således at der bliver tilgængelighed til alle områder.

Fig IV

Modul 1-2-3-4-5-8
Tre endestationer og
en mellemstation

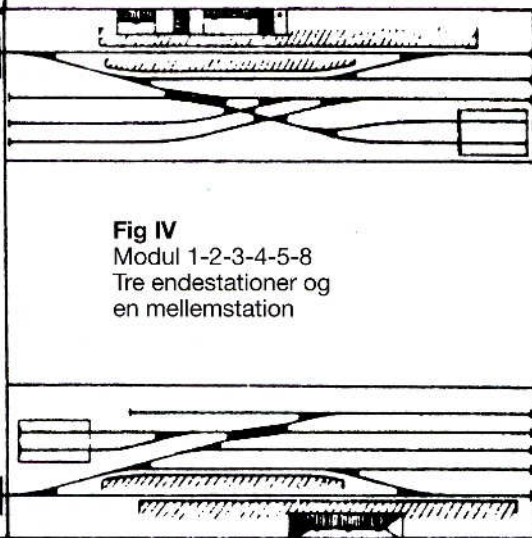


Fig V

Modul 1-3-4-5-7
To endestationer og mellemstation med havn

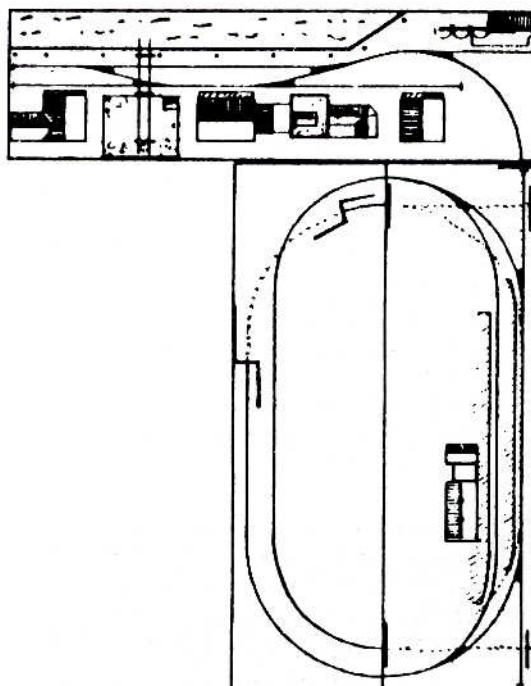


Fig V

(Se nederst på siden)

Her er byttet lidt rundt på modulerne, idet grundopbygningen er brudt. Der er benyttet fem moduler, og modul 2 er udskiftet med nr. 5, mens havnemodul 7 er tilsluttet mellemstationen modul 4.

Udformningen af anlægget i "vingeform" gør, at det kan uden videre kan anbringes i et hjørne med modul 1 i selve hjørnet og modulerne 3 og 4 op ad den ene væg, uden at det går ud over tilgængeligheden.

Fig VI

(Se næste side)

Så bruger vi alle otte moduler i en opstilling, der giver et langt og bredt anlæg af "gå-omkring"-typen af "amerikansk tilsnit", d.v.s. at man uden besvær kan bevæge sig ud og ind mellem modulerne uden at skulle dukke sig, og har uhindret adgang til alle områder på anlægget.

Men for at få modulerne til at passe sammen spormæssigt, er det nødvendigt at forskyde dem lidt i forhold til hinanden. Herved mindskes det fri rum ud for enden af U-formen til 30 cm, hvilket gør at denne side ikke kan anbringes op mod en væg, idet vi så ikke kan komme ind i U-formen...med mindre vi dukker os!

Ved brug af de otte moduler får vi et par sidebaner på anlægget, den ene med et lille trinbræt. Den anden sidebane er dog en havnebane. Kørselmulighederne bliver meget varieret.

TIPS

Når man vil planlægge et modulanlæg, så tegnes modulstørrelserne op på et stykke millimeterpapir. Lav størrelsen i skala 1:10. De sporforløb, man har tænkt sig, indtegnes på modulerne som derefter fotokopieres. Modulerne klippes nu ud, og man kan i fred og ro møblere om på de enkelte moduler for at se, hvordan de passer ind, og evt. må man tegne nye moduler, hvis de eksisterende ikke rækker eller ikke passer ind i sporforløbene.

I nogle tilfælde kan det svare sig først at lave en hel plan over det totale anlæg, hvorefter den deles op i moduler. Husk at bruge dimensioner, som kan deles op i de ønskede moduler.

FREMO

(Freundekreis Europäischer Modelleisenbahner)

Denne sammenslutning der har modeljernbane med opbygning og kørsel som speciale blev grundlagt i Tyskland i 1981.

Foreningen, der har medlemmer i hele Europa - også i Danmark - har opstillet normer og udsendt normblade, forslag til bygning m.v. for moduler i alle skalaer.

Foreningen arbejder med modulbredder på 50 cm i skala 1:87. Man benytter primært modulrammer for opbygning, og har bl.a. opstillet normer for gavle med landskabsprofiler til disse, inddelt efter behovene for plads til stationer, strækninger, godsbaner m.v. Desværre er disse normmoduler mest tiltænkt sydeuropæiske jernbaner med bjerge, og egner sig derfor ikke helt efterligning af det danske landskab. Alligevel kan man få megen inspiration ved at studere FREMOs ideer med moduler, løsning på det elektriske o.s.v. Læs bl.a. MIBA Spezial nr. 52.

Nogle vil nok ikke bryde sig om, at havnen ligger så tæt op af stationen, især fordi førstnævnte kommer til at ligge i et lidt højere niveau, men her kan man så benytte baggrundskulisser, så den synsmæssige adskillelse bliver "naturlig". Størrelsen på dette anlæg bliver i længde og bredde 420 cm x 250 cm, d.v.s. et fint anlæg, som kan placeres i et større kølderrum el.lign.

Danske modulklubber

Flere mj-klubber i Danmark opererer med faste anlæg, men har sideløbende hermed opbygget modulanlæg til udstillinger m.v. Der findes dog også klubber, der udelukkede arbejder med moduler. En af disse er

Modulsammenslutningen KVM Vejle-Kolding-Middelfart

Klubben arbejder sammen med Foreningen TOGET. Man samles 4-5 gange om året for at køre dansk modeljernbane i en gymnastiksal, som man fylder med moduler. Modulerne ejes af medlemmerne, og tilsammen har klubben rådighed over 50 stk.

Modulerne har en størrelse på 123x61,5 cm, men er lavet så de kan kobles sammen med andre moduler. Strækningen er dobbeltsporet med blokstyring af eget fabrikat.

Der køres både 2-skinne jævnstrøm og digitalt med Intellibox. Skinnerne er hovedsagelig code 100, da mange af klubbens medlemmer kører med ældre materiel. Den benyttede skala er 1:87 (H0). Man dyrker ingen bestemt epoke, men forsøger at køre med mange tog i en nogenlunde korrekt oprangering.

Klubberne har i øvrigt udarbejdet en mappe omkring modulbygning.

Nærmere oplysninger om klubben m.v. fås hos:

Henning Quitzau
tlf. 75 95 43 01
hhqh@mail.tele.dk

Tommy Lass
tlf. 75 52 72 91
tommy.lass@stofanet.dk

Arne Wachenschwanz
tlf. 44 97 72 03
arnew@get2net.dk

Andre modulforslag

Nogle af nedennævnte forslag kan fremstilles som sekundærmoduler, der kan tilsluttes hovedmodulerne:

- opstillingsbanegård
- containerterminal
- teglværk med smalspor
- godsterminal
- industriområde

- grus- eller stengrav
- maskindepot
- færgehavn

I nogle tilfælde kan det svare sig først at lave en hel plan over det totale anlæg, hvorefter den deles op i moduler. Husk at bruge dimensioner, som kan deles op i de ønskede moduler.

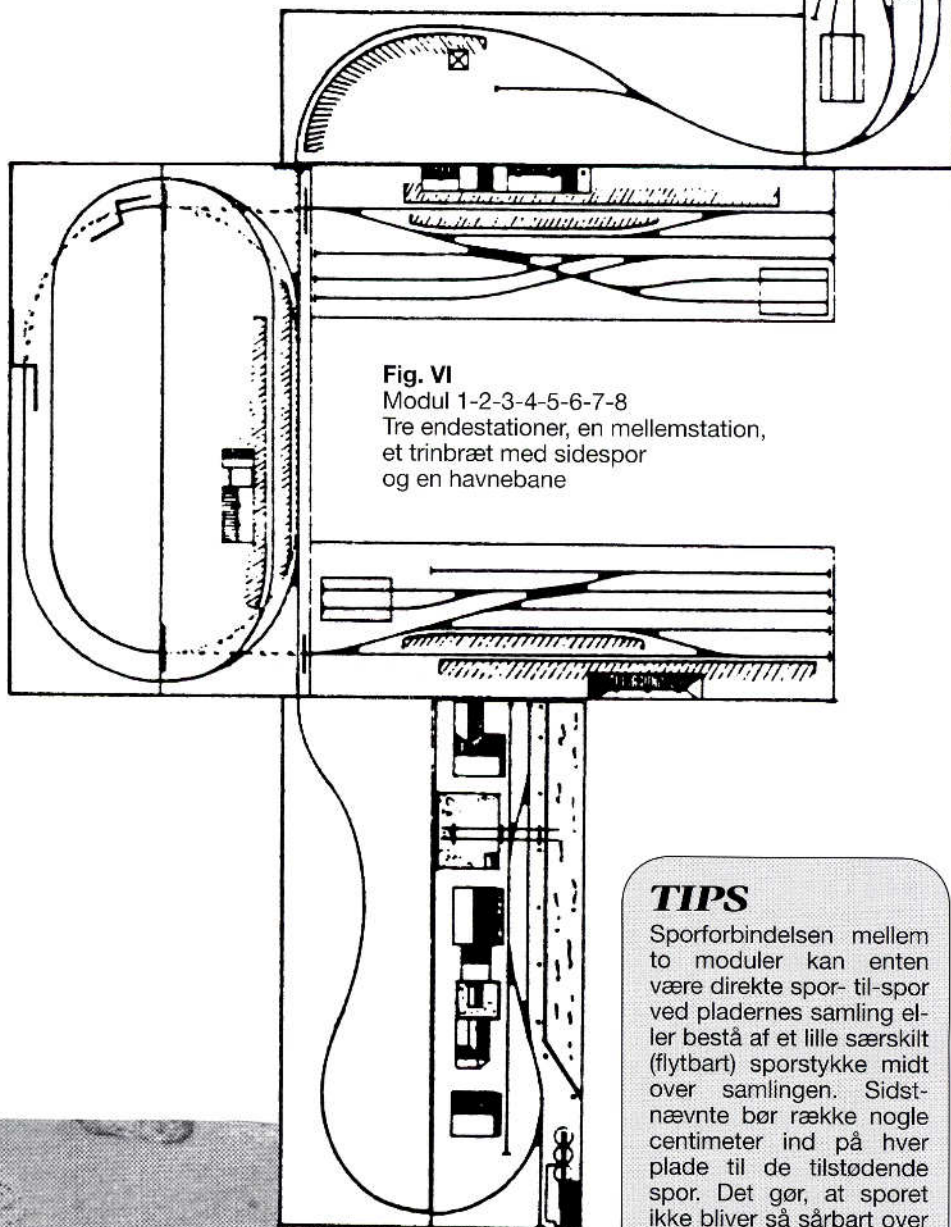
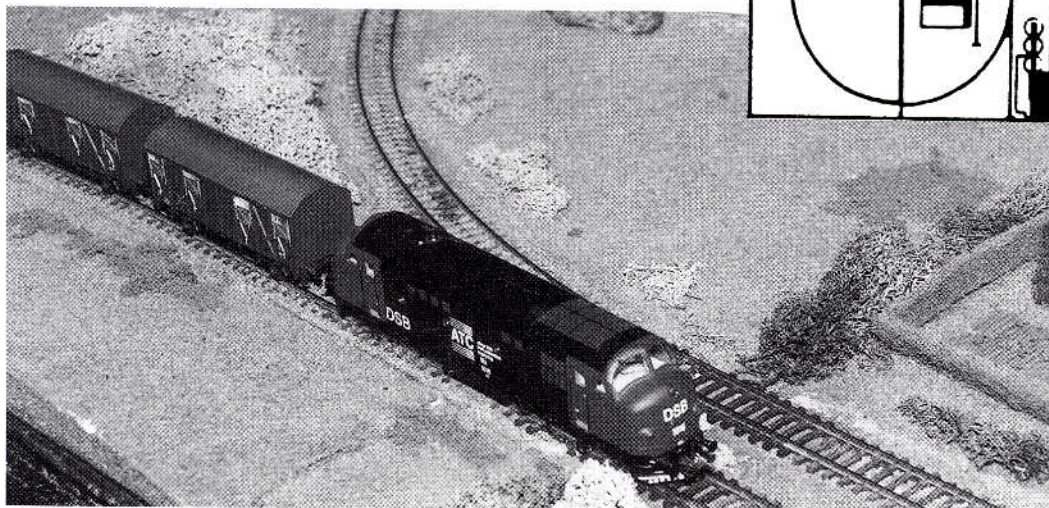


Fig. VI
Modul 1-2-3-4-5-6-7-8
Tre endestationer, en mellemstation,
et trinbræt med sidespor
og en havnebane

TIPS

Sporforbindelsen mellem to moduler kan enten være direkte spor-til-spor ved pladernes samling eller bestå af et lille særskilt (flytbart) sporstykke midt over samlingen. Sidstnævnte bør række nogle centimeter ind på hver plade til de tilstødende spor. Det gør, at sporet ikke bliver så sårbart over for strømsvigt, forskydninger i pladerne m.v.



Overgangen mellem de enkelte moduler kan let skjules ved hjælp af græsmåtter, buske m.v. som på det viste foto, der er fra Fredensborg Model Jernbane Klub.

MODULTYPER

Herunder har vi vist forslag til otte moduler, der kan sammensættes til anlæg. Modulerne har standardstørrelsen 40 x 140 cm, men andre mål kan selvfølgelig benyttes, blot de indbyrdes er til at placere, så sporforbindelser m.v. passer sammen.

Modultegningerne er alle indbyrdes dimensioneret til skala 1:87, oprindelig tegnet i skala 1:10, men er her nedfotograferet til passende størrelse, og er altså ikke gengivet i nogen bestemt skala.

Modul 1 Endestation 1

Der er der ikke råderum til en større opstillingsbanegård, men der er dog plads til et lille maskindepot med remisebygning. Der er benyttet en englænder for at spare plads, og planen gør det muligt for damplokomotiver at løbe om efter ankomst til stationen.

Stationsbygningen fremstilles i halvrelief for at spare plads, og sporet ved remisen kan evt. benyttes som varehusspor, læssespor el.lign.

Modul 2 Endestation 2

Denne station er i princippet opbygget som modul 1, men har fået to ekstra krydsspor for at lette vejen til opstillingsporene. Også her er det - som på modul 1 - muligt for damplokomotiverne at løbe om.

Modul 3 Kørestrækning 1

Dette modul, der bygges i to niveauer, anvendes som forbindelsessektion mellem de øvrige moduler. Et stykke af sporet lægges skjult for at give mere fleksibilitet, bl.a. kan man lægge et skifte på den skjulte strækning lige efter den bagerste nedkørsel, således at man også får en sporforbindelse, der fører langs bagkanten og ud i enden af sektionen.

Nedkørslerne skjules ved hjælp af broer el.lign.

Modul 4 Kørestrækning med mellemstation

Dette modul benyttes ligesom modul 3 som forbindelsessektion, og bygges også i to niveauer med underliggende skjulte spor, så tog kan passere mellem modulerne. Modulet anlægges dels med skjulte og synlige sporkurver, dels med forbindelsesspor for de øvrige sektioner.

På de skjulte spor lægges to skifter, ét i hver ende af modulet, markeret med kraftige sorte streger ("porte"). Skifterne der gør det muligt at forbinde sektionen med andre spor-moduler i plan med underste niveau.

På øverste niveau kan anlægges en lille mellemstation med et par perroner. For at spare plads er der lagt kurveskifter i begge ender ved indkørslen til stationen.

Modul nr. 5 Endestation 3

Modulet er opbygget som en nyere DSB endestation (sækstation). Her er benyttet to englændere for at spare plads.

Ankommende tog med damplokomotiver skal benytte sporet nærmest den lange perron for at kunne løbe om. De øvrige spor kan benyttes af styrevognstog.

Sporet ved den lille perrontunge kan bruges til postvogne, og en lille remise i modsatte ende er der også blevet plads til.

Ved den kurvede indkørsel bag remisen er der lagt to kurveskifter for at spare plads og give en glidende kørsel.

Modul nr. 6 Kørestrækning 2

For at kunne forbinde de enkelte stationsmoduler er det nødvendigt med sektioner for kørsel, der anbringes mellem disse. Modul 6 er således en kørestrækningsmodul med et enkelt kurvet spor, hvor der er anlagt et lille trinbræt med sidespor i den ene ende. Sidesporet kan benyttes til en lokal industrivirksomhed el.lign.

Modul nr. 7 Havnesektion

For at give mere rangering (og miljø) kan man opbygge et lille havnemodul som det viste. Sektionen indeholder kun et par havnespor, hvis forbindelsesspor kurver i den ene ende. Men som man kan se, så er der rigelig med plads til at opbygge et lille havnemiljø med parkhuse, kraner o.s.v.

Modul nr. 8. Kørestrækning 3

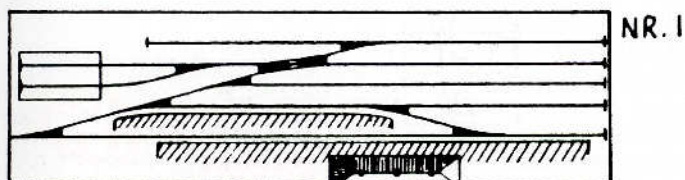
Et eller flere moduler må nødvendigvis fungere som forbindelses- og køresektioner mellem de øvrige moduler for at give køretid, og modul 8 er simpelthen opbygget af et enkelt spor, der har fået en "kosmetisk" kurve for at få "toget til at bugte sig lidt". Men her kan man så opbygge det landskab man ønsker sig omkring det.

TIPS

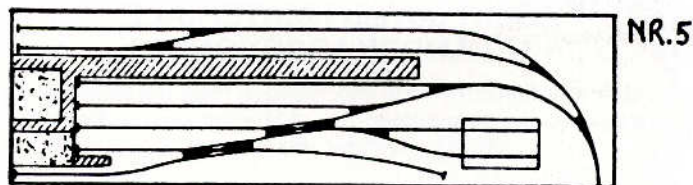
Vendesløjfe

Kører man med damp og ikke har plads til en drejeskive på endestationer, kan lokomotiverne vendes ved at lave en den almindelige kendte vendesløjfe på et endemodul.

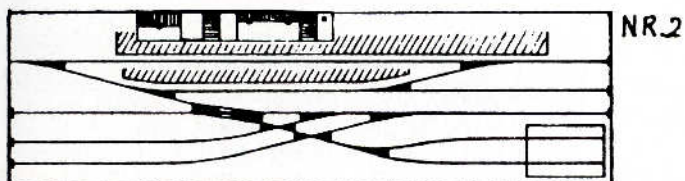
Sløjfen lægges med tilstrækkelig stor kurve, således at der kan opbygges landskab m.v. i og omkring den. Men den kan også laves som en "endestation" med ekstra opstillingspor inde i selve sløjfen, således at togstammer, der ikke benyttes, kan henstilles her og sættes i drift, når det ønskes, d.v.s. samme princip som på skjulte banegårde.



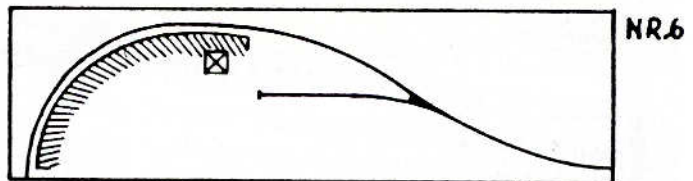
NR. 1



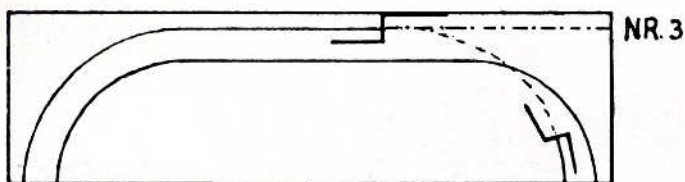
NR. 5



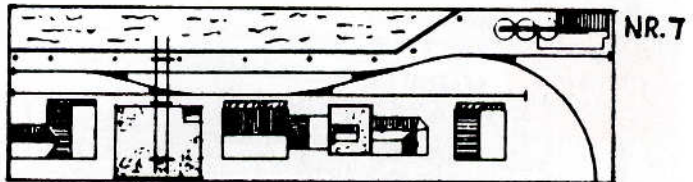
NR. 2



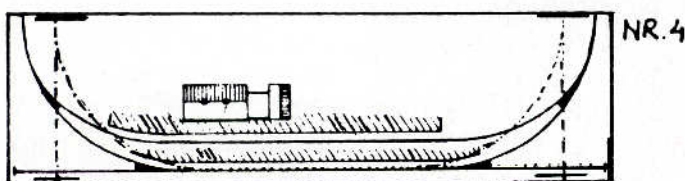
NR. 6



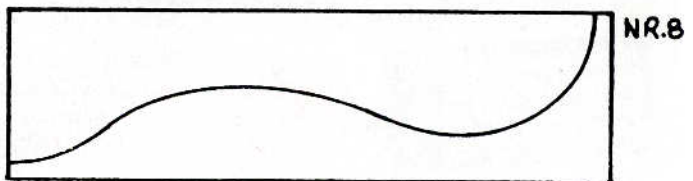
NR. 3



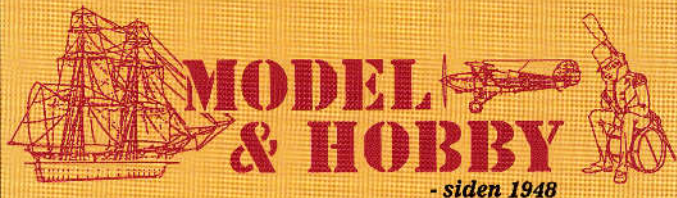
NR. 7



NR. 4



NR. 8



Kom og besøg os. - Kom og se udstillinger.

Kom og lad dig inspirere af de mange muligheder indenfor modelbygning.

*Landskabsmaterialer - huse - klipark
modelfigurer - profiler & plader i
plast og metal - rør - stænger - tråd
masser af trælister - aeroplanfiner - balsa
i plader og klodser - riflede plader m.v.
Togtegninger til 50'materiel - færger
byggesæt til fly, skibe & militær m.v. - Roco
Silicone til støbeforme - støbematerialer
dukkehuse - tinsoldater - bøger
.... og meget, meget mere*

Velkommen i det gamle familieforetagede

MODEL & HOBBY aps

Frederiksborggade 23

1360 København K

telef./fax 33 14 30 10

åbent ma, ti. to. fre 11-17, lø 10-13, ONSDAG LUKKET

www.model-hobby.dk

DANSKE MJ-KLUBBER! HVOR ER I HENNE?

Vi havde lovet at bringe en liste over danske modeljernbaneklubber i dette nummer. Vi opfordrede i nr. 74 klubberne til at maile eller skrive til os, men ved deadline medio august havde vi kun modtaget oplysninger fra ca. 25 klubber.

Det er lidt mystisk, idet vi ved, at der pr. 1. januar 2003 fandtes lidt over 60 klubber her i landet, så har vi har tænkt på om flere af klubberne måske er nedlagt imellemtiden? Om man har skiftet navn? Eller om man blot har glemt vort opråb? Eller man slet ikke har E-mail? Især sidstnævnte har vi en formodning om kan være årsagen til at man ikke får taget sig sammen til at sende os et brev eller postkort, men det kan næppe være hele forklaringen?

Så vi sætter en ny frist for indsendelse af data til 25. oktober, og håber at man får mailet eller skrevet til os inden da... ellers må vi simpelthen droppe listen (eller nøjes med at bringe de data, vi har fået), og det er vel lidt synd for os alle, da der altid er mange gode oplysninger at hente.

For vore ønskede data omkring klubben, se nr. 74, side 17.

Mail oplysningerne til lokomotivet@lokomotivet.dk, eller send et brev/postkort til Lokomotivet, box 477, 4700 Næstved.

På forhånd tak

LOKOMOTIVET



ALT TIL MODELJERNBANEN

Stort udvalg i MATERIALE til LANDSKABSBYGNING

Træer, færdigfremstillede eller selvbyg med træstammer og bladgrønt i mange nuancer m.v., buske, græs m.v. fra NOCH. Murstensplader, vejplader m.v.

Masser af forskellige bygninger fra HELJAN, Fallers, Vollmer m.fl., skala 1:87 og 1:160.

Vi sender overalt

DEKODER-INDBYGNING

Digital modeljernbane gør det hele lidt sjovere!

Har du svært ved selv at indbygge dekoder/NEM-stik i dine ældre trækraftmodeller, så lad os klare opgaverne.

Vort værksted indbygger de ønskede dekoder, stik m.v. i alle gængse fabrikater fra

MÄRKLIN, FLEISCHMANN, ROCO, LIMA, HELJAN m.v.

Vi indbygger flere typer lokomotiv- og funktionsdekodere i samtlige sporstørrelser fra LGB til Z, alt til en rimelig pris.

Ring og hør nærmere og få evt. et tilbud.

Alt i **LYS og LYD** fra **BUSCH**

Vi kan også indbygge digitale lydmoduler med damp- eller diesellid fra **LOKSOUND**.

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

STORT SPORSORTIMENT

fra **ROCO**-line, Fleischmann, Märklin K- og C-spor, **PECO** og **TILLIG**, også smalspor og tre-strengede spor.

PIKO



SACHSEN MODELLS

TILLIG



PECO

MODELTOG fra

Märklin, ROCO, Fleischmann, LIMA, Arnold, TRIX, PIKO HELJAN, KATO og LGB

Danske vogne er lagervare.

Kom ind og kig

FLYWOOD

MODELHOBBY

Ramsherred 27 · 4700 Næstved · Tlf. 55 73 66 22

Åbent mandag, tirsdag og torsdag 10.30-17.30

Onsdag lukket

Fredag 10.30-18.00 · Lørdag 10.00-13.00

- kun 200 m fra jernbanestationen

Ønsker man at installere en DCC-dekoder i trækraft uden NEM-stik, fx fra LENZ type LE 1025A, så kan det generelt foregå som nævnt i efterfølgende tekst. Der ikke er specifik taget hensyn til en bestemt type og fabrikat af trækraft, da de disse indbyrdes er meget forskellig konstrueret. Beskrivelsen er derfor kun en generel vejledning.

Hvorfor indbygge dekoder uden NEM-stik?

Dekoder uden NEM-stik indbygges især i ældre trækraft, hvor der fra fabrikantens side ikke er installeret NEM-stik, ofte i trækraft, der er fremstillet før den digitale kørsel blev almindelig udbredt.

Dekoder uden NEM-stik indbygges også i trækraft, hvor der kan være pladsmangel til både dekoder og NEM-stik, fx i en ombygget Fleischmann "sorte Anna" til HS, byggesæt af DSB litra F fra OKT eller Jydegruppen m.fl., damplokomotiver fra UK-modeller (C-maskinen) eller MH-rangerlokomotivet fra samme fabrikant, små rangertraktorer m.v.

I disse maskiner er der umiddelbart kun ringe plads til NEM-stik og som regel heller ikke til dekoderen, som så må søges anbragt andet sted, fx i kedel, førerhus, vandkasser el.lign. I nogle tilfælde er det nødvendigt at benytte mindre dekoder end den almindelige for spor H0, fx en N-dekoder. Husk at tjekke den valgte dekoder for max. strømstyrke.

Forberedelse

Først undersøges hvilken ledningsforbindelse, der på trækraften går fra motor til hjulene på højre side af lokomotivet (set fra førerhus i køreretning) og hvilken der er forbundet til venstre side. Har ledningerne samme farve, så afmærkes ledningerne med en lille label el.lign. Hvis man undersøger dette først, så er det ikke nødvendigt at afprøve hvilken ledning fra dekoderen, der skal loddes til hvilken forbindelse på motorerne for at opnå den ønskede retning af kørslen.

Efter at have fjernet/afloddet de originale forbindelser til motorens børster m.v., så skal alle motorbørster ligge frit og være komplet isoleret fra hjul i begge sider. Det betyder, at de på ingen måde må have forbindelse til chassiset eller lokomotivets hjul. Vær opmærksom på at utilsigtet forbindelse også kan opstå, når chassiset atter sættes på plads.

Montering af dekoder

Derefter monteres dekoderen.

MJ-DIGITAL

Vi fortsætter her med lidt flere spørgsmål og svar omkring digital modeljernbane, primært omkring LENZs' systemer. De første artikler i denne serie blev bragt i LOKOMOTIVET nr. 70, 72 og 74.

Installation af dekoder uden NEM-stik

Først forbindes dekoderens ledninger til strømoptag på lokomotivets hjul:

- Den **røde ledning** forbindes (loddes) til det strømoptag, der sidder på hjulene i højre side set i lokomotivets fremadrettede køreretning.

Hvis det er for besværligt at få loddet den røde dekoderledning direkte på strømoptaget, så kan den i stedet loddes til ledningen fra strømoptaget, men i så fald skal man huske at isolere samlingen.

- Den **sorte ledning** monteres på samme måde, men til venstre sides strømoptag af hjulene på lokomotivet

Derefter forbindes dekoderen til motoren:

- Ledningen fra strømoptaget loddes af, og den **orange ledning** fra dekoderen sættes til motoren. Her skal den monteres, så det svarer til højre hjulside (skinne-streng), set i køreretningen, altså således at lokomotivet kører fremad, når man drejer på regulatoren for fremadrettet kørsel.

- På samme måde loddes den **grå ledning** til motoren, så det svarer til venstre hjulside (venstre skinne-streng), også set i køreretningen.

Funktionsforbindelser (lysgivning m.v.)

Derpå forbindes ledningerne for andre funktioner, fx til lysgivning i front og hæk, røgenerering m.v. Default-værdierne for disse funktionerne, d.v.s. de værdier, som er fastsat fra fabrikantens side ved levering, er for funktionsudgange-

ne A og B retningsbestemte, d.v.s. lys i front hhv. hæk, og svarer til F0 (funktion 0). Denne konfiguration kan senere ændres, hvis det ønskes.

- funktions udgang A er den **hvide ledning**, der forbindes til pære, hvis lysgivning altså svarer til fremadrettet kørsel.

- funktions udgang B er den **gule ledning**, der forbindes til pære, hvis lysgivning så svarer til lys i hæk.

Hvis de indvendige funktioner ikke er elektrisk forbundet til chassiset, så forbindes den anden pol fra funktionen til den **blå ledning** som vist på illustrationen. Hvis der imidlertid findes en forbindelse mellem funktioner og chassis, så skal den blå ledning forblive ubenyttet. Når pærerne er forbundet til den blå ledning vil de lyse lidt klarere.

Den blå ledning er fælles for lys og ekstra funktioner. Ved forbindelsen til LEDs, så bemærk at den blå ledning er den positive pol (anodesiden på LED) og funktionsudgangen er den negative pol (katesiden på LED). Spændingen ved funktionsudgangen vil være ca. 16 V. Glem i øvrigt ikke den nødvendige beskyttende resistor.

Bemærk, at lysgivning ofte ikke er mulig i ældre trækraft fra fx UK-modeller (litra P, E, C, MH og Triangel), og derfor skal disse ledninger ikke benyttes (med mindre man selv vælger at indbygge lys), og derfor lukkes kabelenderne af med isolering.

Hvis din trækraft har mulighed for flere funktioner, kan udgange C og D forbindes således:

- funktionsudgang C er den **grønne ledning**, og forbindes til den ekstra funktion.

- funktionsudgang D er **violet ledning**, og forbindes ligeledes til en ekstra funktion.

Benytter man N-dekoder, så er disse funktioner generelt ikke mulige, idet dekoderne kun har seks forbindelser i stedet for otte mulige.

Test af installation

Så skulle lokomotivet være køreklar. Anbring lokomotivet på programsporet (uden overdel) og læs adressen. Fra fabrikantens side er denne valgt til at være "03" (default-værdi). Hvis dekoderen er forbundet korrekt, så skulle det nu ikke volde problemer at læse adressen. Hvis det ikke er muligt, så skyldes fejlen som regel at ledningerne er forkert forbundet.

Tving ikke lokomotivet til at køre for fuld kraft før det korrekte "03" ses i displayet. Tjek kabelforbindelserne og forbind dem korrekt. Derefter kan en testkørsel foretages. Husk, at andre lokomotiver på anlægget ikke må have adressen "03".

TA

Oversigt over nogle LENZ dekoder u/NEM-stik (pr. 1.marts 2003)

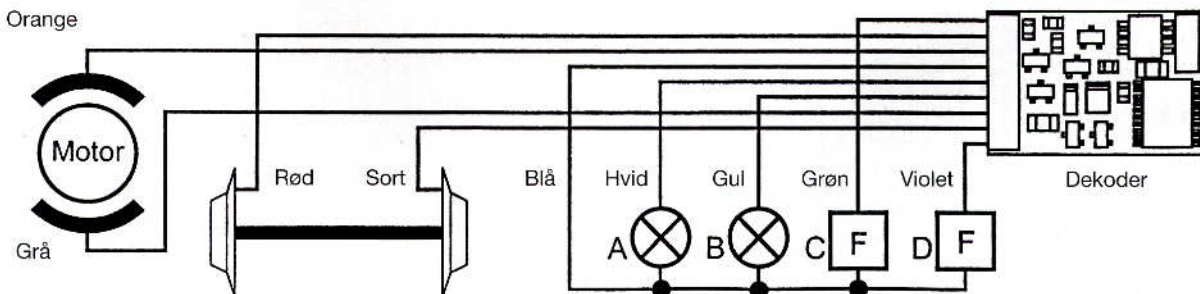
To skinne jævnstrøm DCC

LE 0521A
Spor N (NEM 651)
Motorbelastning 500 mA
Dimensioner 13,0x9,0x3,7 mm,
to-sidet lille konstruktion
Funktioner:
A+B retningsafhængig
Max-belastning:
A+B 100 mA

LE 1024A
Spor H0 (NEM 652)
Motorbelastning 1,0 A
Dimensioner 31,5x16x3,8 mm,
ensidig, ekstra flad konstruktion
Funktioner:
A+B retningsafhængig eller enkeltvis
skiftbar, C+D lyseffekter (fx blink) m.v.
Max-belastning:
A+B 150 mA, C 500 mA, D 150 mA

LE 1025A
Spor H0 (NEM 652)
Motorbelastning 1,0 A,
Dimensioner 22,5x16,2x5,3 mm,
kompakt, tosidet konstruktion
Funktioner:
A+B retningsafhængig eller enkeltvis
skiftbar, C+D lyseffekter m.v.
Max-belastning:
A+B 150 mA, C 500 mA, D 150 mA

Dekoder til Märklin/Motorola
LE 930
Spor H0 (NEM 652)
Motorbelastning 1,0 A,
Dimensioner 27,0x18,0x6,5 mm,
1-4 køretrin, 1-80 adresser
Funktioner:
Retningsafhængig skiftbar. To funktioner, begge max-belastning 300 mA



Rutebiler til modeljernbanen

Epoke II og III • Af Steffen Dresler



Vi har togene... men hvem skal køre passagererne til og fra stationen? Rutebilerne selvfølgelig! Men der er ingen danske rutebiler - eller omnibusser - i model, der passer til danske forhold på markedet, i hvert fald ikke epokerne II og III.

DSB rutebil

Der er fra TRINBRÆTTET, Århus, udgivet et resin-samlesæt af DSB-rutebil årgang 1934 i skala 1:87, men den har - så vidt jeg kan se - ikke noget forbillede. Fronten af rutebilen er OK, da det er en Opel Blitz, men vognkassen passer ingen steder. Jeg fremstillede derfor en fiktiv rutebil fra "Skælskør"-ruten i gul med rødt mavebælte. Den har også fået monteret et "bagage-net" på taget, så nu "kører den mellem Skælskør og Glumsø".

Men jeg ville ha' en rigtig DSB rutebil og hvad gør man så? Selvfølgelig som i "gamle dage" før end markedet flød med modeller af dansk jernbanemateriel: Man fremstiller den ved hjælp af "cross-kitting".

På udstillingen i Valby i sommer 2002 købte jeg en med modelbus type Mercedes Benz O-3500 af fabrikat BUSCH (kat.-nr. 41 039). Denne model har jeg studeret flere gange, mens jeg funderede over, hvad der dog skulle blive af den, for der er reelt ingen danske forbilleder til bussen. Men under skrivning af en artikel om netop DSB rutebiler fandt jeg nogle dejlige fabriksbilleder af DSB rutebiler og faldt for en DAB/Büssing-NAG model 1940 dieslrutebil til Valby-Køge ruten.

Og den ville jeg lave. Med lidt skæren, plastic-filler og frontgrillen fra en WIKING Büssing lastbil købt til formålet - her brugte jeg kun "grillen" - lykkedes det mig faktisk at fremstille en næsten 100 procent korrekt DSB-model.

Fremstilling

Mercedes Benz bussen blev skilt ad, bagenden forkortet og tilrettet - den skal være lige - og overdels panoramavinduer blev fyldt ud med plastic-filler. Frontvinduet blev lavet ret, og ved hjælp af plaststrip og filler fik jeg en ny tagkonstruktion ved skiltekassen. Mercedes-fronten blev skåret af

og WIKING Büssing-fronten monteret.

Taget fik den ekstra tagpladeforstærkning pålimet, og der blev monteret to taglemme. Det hele blev nu samlet: Den forkortede vognkasse sammen med den forkortede og tilrettede tagdel med vinduerne. Hertil brugtes tokomponent lim. Så var det tid til en omgang med at slibe og udspartle kanter mv.

Bemaling m.v.

Derefter fik modellen en gang tynd grå mat grunder, d.v.s. spray fra malerforretningen. Sluttelig blev modellen endnu en gang spartlet, slebet og finpudset med vandslibepapir. Så fik hele vognkassen et par gange lyntogsrød Humbrol 60-rød, hvorefter modellen sattes til at tørre.

I mellemtiden fik undervognen med skærmmaskerne monteret nogle gevaldige "flagstænger" på hver side af køleren. Her bruges afklippede nåle, således at man får knoppen øverst.

Da vognkassen var tør, blev taget masket af for bemaling og tagforstærkningen malet blyhvidt (Humbrol 130). Derefter blev siden af vognkassen afmasket, og det grå mavebælte malet med pensel (Humbrol 64). Da det var tørt, optegnede jeg de sorte striber med en tynd tusch, her brugte jeg en lille lineal på siden, mens jeg benyttede frihånd på rundingerne.

De tre billeder af den røde bus viser en ombygget DSB DAB/Büssing-NAG model 1940 set fra tre sider. Modellen er fremstillet fra en Busch model af Mercedes Benz O-3500. Bemærk reservehjulet på taget. I øvrigt er rundingen bag til ikke helt 100 procent som hos forbilledet, men er til at leve med.

Derefter borede jeg huller for afviserving og sidespejl, bukkede noget tråd, fæstede det på inder-siden og satte afviserving og spejle på med plasticstrip.

Undervejs foregik lidt udbedring af farven hist og pist. Derefter søgte jeg i rodekassen for at finde nogle ældre WM litreringer med "Krone" og "DSB". Da alt var meget tørt, så fik hele vognkassen et par gange med halvklar lak Humbrol 135.

Som vinduesruder benyttedes klar plastic limet med to-komponent lim. Sluttelig blev sæderne sat i undervognen, og det hele blev samlet.

Vær så god, en DSB DAB/Büssing-NAG dieslrutebil årgang 1940!

For resten, alle billeder viser at reservehjulet ligger på taget, så min bus fik også et reservehjul, det tog jeg fra Trinbrættets "Årgang 34"-bus, der havde et ekstra af samme årsag.

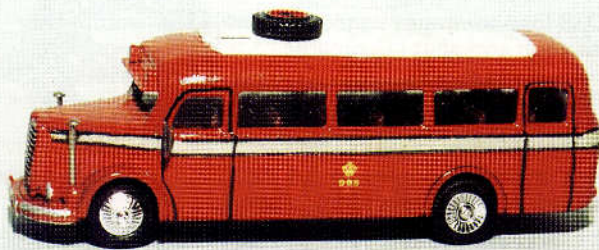
Jeg er lidt utilfreds med hjulkapslerne, idet de originale "Büssinghjul" er for store. Når jeg finder nogle rigtige uden de forsøvede hjulkapsler, bliver de skiftet ud.

Amagerbanens Omnibus Selskab

"Amagerbanens Omnibusselskab" DAB/Büssing-NAG model 1937/39/46. Bortset fra "snuden" er lidt for smal og tagrundingen lidt flad, passer den udmærket til forbilledet. Eneste anke er, at vognkassen er for høj over vejbanen på grund af hjulene, men de kan altid udskiftes senere.

Da der - efter min bedste viden - ikke er tegninger af en disse busser, så har jeg brugt billeder





fra Peer Goe Jacobsens fine bog "Amagerbanens Omnibusruter" udgivet af Sporvejshistorisk Selskab i 2001. På bl.a. siderne 154 og 155 ses udmærkede sidebilleder af køretøjerne.

Modelbygning

Selve vognkassen skal have for- og bagdør i plan med siden. Det gøres ved hjælp af 1 mm plasticard samt plastic-filler. Derefter slibes hele vognkassen "flad" og jævn i begge sider, altså skal markeringer af pladesamlinger files væk.

Snudens "Opel-køler" files ligeledes flad, hvilket også gælder markeringerne på siden af snuden. Büssing køleribberne er lavet i 0,5 mm tråd, det er jo lidt dyrt at købe en lastvogn, skære køleren af og smide resten bort, ikke sandt? "Flagstængerne" forrest på skærmene er lavet med den øverste del af en tynd nål med hoved.

Afstanden fra underste vindueskant til nederste kant er for stor, og der er for mange sprosser. Derfor fjernes forsigtigt alle sidesprosser helt frem til og med frontvinduet, således at taget nu "svæver", og kun holdes på plads af rundingen bagest samt midterste vinduessprosse i frontvinduet. En 1,5 mm firkantet plaststrip limes nu i begge sider under øverste tagkant - minus frontvindue - således at afstanden bliver mindre i vindueshøjden. Det gøres ved hjælp af tokomponentlim, da vognkassen er af resin-plast. Når det er tørt indsættes - igen med 1,5 mm plaststrip - de lodrette vinduessprosser, se billederne. Øverst fæstes de med almindelig plastlim og nederst med tokomponent.

Frontvinduets sidesprosser indsættes nu. Desværre kan man ikke helt undgå at de bliver "lidt skæve" indad, men vognkassens

udformning gør andet umuligt. De midterste sprosser fjernes nu. I bagvinduet files midterste sprosse væk og bagvinduet files rektangulært.

På forkanten af taget bortskæres under skiltekassen ca. én mm, og herefter påsættes øverst på frontvinduets overkant en solskærm i hele vinduets bredde. Når alt er tørt, så udskæres den bageste dør helt. Den stod tilsyneladende altid åben - hvis der da var en dør?

Til taget udskæres nu i 0,5 mm plastplade en tagforstærkning, der pålimes taget med tokomponentlim. Ligeledes udskæres en lille plastfirkant for at illudere udluftningsklappen på taget. Den pålimes oven på forstærkningen med plastlim.

Hele vognen slibes nu grundigt med fint smergellærred indtil lim-

resterne er væk, og den fremtræder glat over alt.

Bemaling

Vognkassen sprayes nu med grå grunder. På denne måde hæfter den rigtige maling bedre, og man kan bedre se unøjagtigheder, der nu kan rettes med evt. plastfiller el.lign., hvorefter der igen finslibes.

Vognens farver er lidt vanskelige at bestemme, men heldigvis er der angivet nogle farver i førnævnte bog. Jeg er dog 100 procent sikker på at kombinationerne skiftede lidt, især de gråtonede. Jeg mener at huske fra min tid i Dragør/Magleby at farverne var en anelse mere mørke end Sporvejenes ditto, men jeg er altså ikke helt sikker.

Hele underdelen af vognkassen har fået en gang solgul Humbrol 99 med lidt grøn (Humbrol 30). Farven er blandet separat i en tidligere fotofilm lufttæt beholder. Herefter er tag malet med en almindelig grå (Humbrol 64).

Når det er tørt, så afmaskes tag og vognside. Med almindelig hvid er området mellem tagrunding og vognkasse under vinduerne malet. Se billederne i førnævnte bog. Det samme er sket med skiltekassen.

Tagforstærkningen har fået en lysere grå. Her har jeg benyttet blyhvidt (Humbrol 34). Forreste skærmkasser, køleren og rundingen ved baghjulene har fået en gang Humbrol 195-grøn.

Når det hele er tørt markeres forreste dør med en 0,5 mm sort vandfast tushpen (brug lineal). Malingen er herefter blevet udbedret.

På hver side af skiltekassen har jeg markeret kendingslys, der blot er en lille blå klat (Humbrol 14-blå) i hver side.

Påskrifter

Nu ville det have været rart med nogle overføringskrifter (transfers). Man kan ganske vist selv fremstille skilte på PC'en ved at skrive AMAGERBANENS OMNIBUSSER (Fed Times 5 pkt, farven skal være brun), klippe dem ud og lime dem på siden under vinduerne, men de forbandede kanter "lyser jo op". Jeg har derfor i første omgang undladt påskrifter, og afventer naivt at en producent går i gang. Vognkassen er nu sprayet med klar lak. Ønskes lidt slidt udseende, så skal man benytte halvblank eller mat.

Færdiggørelse

Vinduer indsættes og underdelen med hjulene indsættes og limes. Navene skal males Humbrol 195-grøn, mens dækkene skal være 27- grå, idet en helt sort bliver alt for optisk mørk.

Jeg fandt for resten nogle mindre hjul i en "rodepose" med reserve-løsele hos en forhandler. Disse er anvendt, så vognen har fået sin korrekte højde over vejen. Derfor ser den lavere ud end den burde, men vognen var lav af hensyn til indstigning. Se billederne i den refererede bog.

Slutning

Til sidst en lille bøn: Er der ikke nogle af fabrikanterne, der kan lave en busskal, fx efter den tegning i LOKOMOTIVET nr. 66 side 13? Den er nemlig typisk dansk. Med nogle få modifikationer (bl.a. kølerattrapper) har man så også busser til privatbanerne, de private vognmænd og de overtagne DSB ruter. DSB "snude"- busserne er jo allerede beskrevet, hvordan de laves.

Der må da for resten også være nogle initiativrige personer, der kan fremstille transfers til sådanne busser eller..?

God fornøjelse. ■



Omnibus fra Amagerbanen side om side med selvopfundet bus fra Skælskør Omnibus Trafik. Begge er ombygget fra Trinbrættets samlesæt/skaller af DSB-bus årgang 1934. AB-bussen er endnu uden påskrifter, da jeg afventer en løsning på disse.

LOKOMOTIVETS konkurrence:

HVEM BLIVER LOKOMOTIV- MESTER 2003?

Af Claus

Følgende lille konkurrence er en stor prøve på jeres viden omkring danske jernbaneforhold. Det er ikke nogen let opgave, men som belønning udsætter vi store præmier for dem, der kan svare på alle spørgsmålene. Nogle af spørgsmålene er ganske tricky, så derfor har vi som hjælp angivet det rigtige svar sammen med to falske.

Vi udlover følgende premier:

1. præmie
Gavekort kr. 2500,-

2. præmie
Gavekort kr. 1500,-

3. præmie
Gavekort kr. 1000,-

Gavekortene udstedes til den mj-forhandler som man selv ønsker.

Tag kopi af siden og besvar spørgsmålene. Skriv svaret på linien nedenunder spørgsmålene ved at angive spørgsmålets nummer (1-10) efterfulgt af bogstaverne a, b eller c.

Udfyld kuponen med navn, adresse m.v. Løsningen sendes til

LOKOMOTIVET
Postboks 477
4700 Næstved

Sidste frist for indsendelse er 1. november 2003. Vindere og løsninger bringes i julenummeret nr. 76, som udsendes i december 2003.

Bemærk, kun én løsning i hvert brev.

OPGAVER

- I år 2002 indsatte DSB igen to-etages vogne i togene, men hvornår blev den første to-etages vogn anskaffet i Danmark?
1a) 1868 1b) 1878 1c) 1888
Svar _____
- DSB og privatbanerne anvender forkortelser på stations- og trinbrætnavne på to eller tre bogstaver. Hvad betyder forkortelsen Td?
2a) Tønder H 2b) Troldhede 2c) Trunderup
Svar _____
- Ang. spørgsmål nr. 1 med dobbeltdækkervogne hos DSB, er det så tænkeligt at privatbanerne også har benyttet dobbeltdækkervogne?
3a) Nej 3b) Ja, hos GDS 3c) Ja, hos SFJ
Svar _____
- DSBs sikkerhedssystem for tog og signaler hedder ATC (Automatic Train Control). Hvad hedder det tilsvarende system hos privatbanerne?
4a) ATS 4b) ATP 4c) ATT
Svar _____
- Hvor lang var Ringkøbing-Nørre Omme Jernbane?
5a) 22,7 km 5b) 25,7 km 5c) 30,7 km
Svar _____
- Har andre jernbaner end SJS benyttet navne fra den nordiske mytologi til navne på deres lokomotiver?
6a) Ja, SFJ 6b) Ja, ØSJS 6c) Nej
Svar _____
- DSB benytter særlige bogstavkombinationer til sine vogne og lokomotiver for at navngive typerne. Hvilken vogntype gemmer sig bag DSB litra AZMP?
7a) Komb. 1. og fællesklasse personvogn med postkupe
7b) Komb. 1. og fællesklasse personvogn med rejsegodsrum
7c) Komb. 1. og fællesklasse personvogn
Svar _____
- Hvad er taravægten (ca.) for et af privatbanernes nye IC2- togsæt?
8a) 50-53 tons 8b) 60-63 tons 8c) 70-73 tons
Svar _____
- Hvornår blev Horsens Juelsminde Banen nedlagt?
9a) 1953 9b) 1955 9c) 1957
Svar _____
- I april 1947 begyndte Scandia at levere de kendte danske skinnebusser til danske privatbaner. Hvilken privatbane fik det første sæt?
10a) HFHJ 10b) NPMB 10c) APB
Svar _____

KUPON:

Opgaveløserns navn _____

Vej/Gade _____

Postnummer _____ By _____

Gavekortet ønskes udstedt til følgende forhandler:

Forretningens navn _____

Vej/Gade _____

Postnummer _____ By _____



SMALLEGADE 8
DK-2000 FREDERIKSBERG
TLF. 38 88 38 54
FAX 38 88 39 54
www.stoppel.dk

Stort udvalg i VÅDTRANSFERS

Epoke III

Falck/Zonen:

- gul, hvid og flammerød
- gul, rød og hvid incl. VEJSER-VICE og BUGSERER
- hvid, gamle specialkøretøjer

Falck/Zonen ca. 1960:

- hvid incl. stationsnavne
- gul incl. stationsnavne

Zonen:

- hvid, sølv incl. Røde Kors-mærker

RDFAF:

- VW T1 ambulance

- VW Sharan stationsleder
- VW T4 sygetransport
- VW T4 redningsleder
- VW T4 lægehold Khhvns Amt

Politi:

- VW T4 Kbhvn. PP med gult bånd
- grønt bånd, sort politi, persvg.
- blått dobbeltbånd, persvg.
- hvidt dobbeltbånd, persvg.
- blått dobbeltbånd, kassevg.
- VW T4, Kbhvn. hvid anholdelsesvg.
- VW T4, blått dobbeltbånd, hundevg.

Epoke IV/V

DSB:

- LT rød hjælpevogn

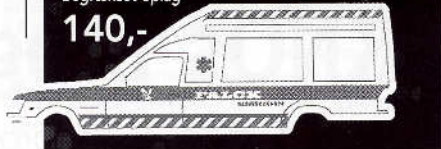
Falck:

- Mondeo Akutbil
- MB M, læge

HERPA ambulance FALCK MB 124

Begrænset oplag

140,-



ÅBENT:

Man-tor 12.00-18.00, fre 12.00-19.00, lør 10.00-14.00

FELDERBANEN

MODELTOG TIL STORE OG SMÅ.

Video Danmark rundt nr. 5 er lige udkommet
Kr. 230,00. Bestillinger du nr. 1 – 5 kr. 998,00
Strejftog VIII med bla. Lollands-, Hirtshals-, Skagens-, Østbanen og marcipanbrød kr. 285,00
Nye biler:

FALCK læge ambulance Mercedes M-klasse, Danske farve- og lakfabrikker VW transporter, Det Danske Kulkompani Ford V 8 m/lad Kulsække 6 stk. pr. pose til Kulkompaniget Volvo Amazon Politi, limousine eller alm. 2/4 døre. Fallers vejtrømler med motor, kører frem og tilbage. Fallers Garage m/3 vippeporte el betjente kr. 481,00 Fallers perron med 6 bevægelige figurer kr. 456,00 Kalender 2004 med motiver af Myér eller S-tog. Märklin

Kuglevogns sæt Aalborg Portland – ICO PAL er nu på lager. Damplok litra N forventes leveret medio november.

Nye Me lok og CM vogne fra Hobbytrade i flere varianter, kontakt os for flere informationer.

Kig ind, ring, fax, eller mail – vi sender gerne!

Vejlevej 349, Bramdrupdam

DK-6000 Kolding Tlf. 74560808, fax. 74560201

www.felderbanen.dk – e-mail: info@felderbanen.dk

mandag lukket. tirsdag-torsdag 10.00-17.30, fredag 10.00-18.00, lørdag 9.00-13.00

PÅ SPORET



Skandinaviens største udvalg af modeljernbaner og tilbehør

TILBUD



ROCO Rødt lyntog fra DSB 4-vognsæt MA-AM-BM-BS

Korrekt dansk model i skala 1:87
63 060 jævnstrøm DC, normalpris 2575,00
SPAR kr. 590,00

NU kr. 1985,-

63 061 jævnstrøm digital DCC-format med lyd og lastafhængig dekoder, normalpris 3535,-

SPAR kr. 770,00 NU kr. 2765,-

69 061 vekselstrøm AC, digital Motorola format med lyd og lastafhængig dekoder normalpris 3535,-

SPAR kr. 770,00 NU kr. 2765,-

HELJAN

DSB godstoglokomotiv litra EG

Skala 1:87, jævnstrøm DC
Vælg mellem EG 3101, 3102, 3106, 3110 og 3116
Normalpris kr. 1600,-
SPAR kr. 215,00

NU kr. 1385,-

Skala 1:87, vekselstrøm AC
Vælg mellem EG 3101, 3102, 3106, 3110 og 3116
Normalpris kr. 1850,-
SPAR kr. 275,00

NU kr. 1575,-



KIBRI

Rundremise (B-9452)

i stil med Struer remise, skala 1:87
Før kr. 495,-

NU kr. 249,-

Farvefabrik (B-9788)

Flot stor model til industriområdet, skala 1:87
Før kr. 620

NU kr. 310,-

- og mange andre KIBRI-modeller

Alle ovennævnte tilbud gælder så længe lager haves, dog er seneste frist for bestilling den 1. november 2003.

Største udvalg af løsdele til selvbygning.

Forbehold for fejl, prisstigninger og oplagstal.

Vesterbrogade 165
1800 Frederiksberg C
Tlf. 33 23 16 17 . Giro 649-9376

E-mail: paaspor@mail.danbbs.dk
Hjemmeside: <http://www.paa-sporet.com>
Husk at tillægge PORTO kr. 56,- ved forsendelser

Åbent:

Mandag-fredag 14.00-17.30
Lørdag 10.00-13.00

Den 15. juni 2003 havde HOBBYTRADE og TOGMODELLE i fællesskab inviteret en række forhandlere over hele landet til orienterede sammenkomst på restaurant Havblik i Fredericia omkring kommende nyheder fra de to fabrikanter. I seminaret blandt de godt 35 fremmødte gæster deltog også jeres udsendte skriverskare fra LOKOMOTIVET, der således kan aflægge rapport om de planlagte nyheder.

Først og fremmest skal vi lige slå fast at HOBBY TRADE Aps og TOG&TEKNO er to særskilte selskaber med egne indehavere. Der foregår kun et samarbejde mellem de to virksomheder med hensyn til distribution, udstillinger og lejlighedsvis med reklame, men de begge benytter det tyske HERIS Modell-eisenbahn som fabrikant af modeller.

Det er brødrene Karsten og Flemming Pedersen, der er indehaver af HOBBY TRADE Aps, der er hjemmehørende i Fredericia, mens John Routh Olsen er ejer af TOG&TEKNO, Aalborg. Sidstnævnte udsender sine modeller under navnet TOGMODELLE. Så skulle det være på plads.

TOG&TEKNO/TOGMODELLE

Først og fremmest udsender firmaet en række DSB UIC-personvogne af forskellige typer til oktober. Det drejer sig om vogne af litra A, AB, B og BD.

I oktober udsendes de første 30 modeller af nedennævnte vogne, hvorefter resten løbende kommer i handelen. Hos forbilledet har undervognene forskelligt udseende med hensyn til detaljer som store og små batterikasser m.v., mens disse forskelle vil ikke blive synlige inden for modeller i samme litra/gruppe af hensyn til produktionsomkostninger. Dog vil der blive forskel på antallet af trin, ligesom forbilledets løbende ændringer ved vognkassen selvfølgelig kommer med, altså om der findes dobbelt- eller enkeltjør i gavlene, slutlys, trekantnedhæng ved gavlv o.s.v. Modellerne fremstilles i samme kvalitet som nærtrafikvognene litra Bns, Bn m.fl., d.v.s. med mange detaljer, flot lakering, tydeligt tryk og korrekt typografi m.v.

Da nogle læsere mener, vi ikke bør bruge sparsomt plads på at angive katalog-numre og individnumre på de enkelte vogne, så undlader vi de nævnte data i denne omgang, og venter i stedet med dem til modellerne udsendes. Er man interesseret i numrene kan man få disse at vide på Internet (www.togmodelle.dk) el.lign.

Litra B

Men der er planlagt en række vinrøde B-vogne til epoke III med i alt 12 forskellige numre,



Fra TOGMODELLE kommer snart en række epoke IV-vogne fra DSB, således at man kan oprangere et helt Ic-tog fra "de go'e gamle dag". Her er vi i Korsør februar 1983, hvor en ME slæber afsted med et Ic-tog, oprangeret af A-, Bk- og B-vogne.

HOBBY TRADE og TOG&TEKNOs program 2003 og 2004

Af Torben Andersen og Steffen Dresler

heraf 8 med oprindelig kongekrone og antikvalitra, mens de øvrige 4 bliver med kongekrone og UIC- numre i DIN 1451-skriftsnit.

Til epoke IV udsendes 10 litra B med ændret gavldør, slutlygter m.v., mens der tilsvarende fremstilles tre litra Bk kioskvogne, alle i rød bemaling med stort DSB-logo og litrering i Helvetica. Vognene produceres også til epoke V som litra Bk-x, B-t og Bc i rød og litra Bc-t i blå, altså som liggevogn. Her bliver der plads til i alt fem vogne.

Litra A og AB

På samme måde leveres litra A i vinrød med to numre i antikva og to numre med DIN 1451, d.v.s. epoke IIIc. I rødt design til epoke IV og V

udsendes to forskellige litra A og én litra Ba, altså en nedklasseret vogn (fra 1991).

Litra AB udsendes med fire numre fordelt med én vinrød (epoke III) og tre røde til de efterfølgende epoker, den ene dog som nedklasseret til litra Bab (fra 1991).

Litra BD

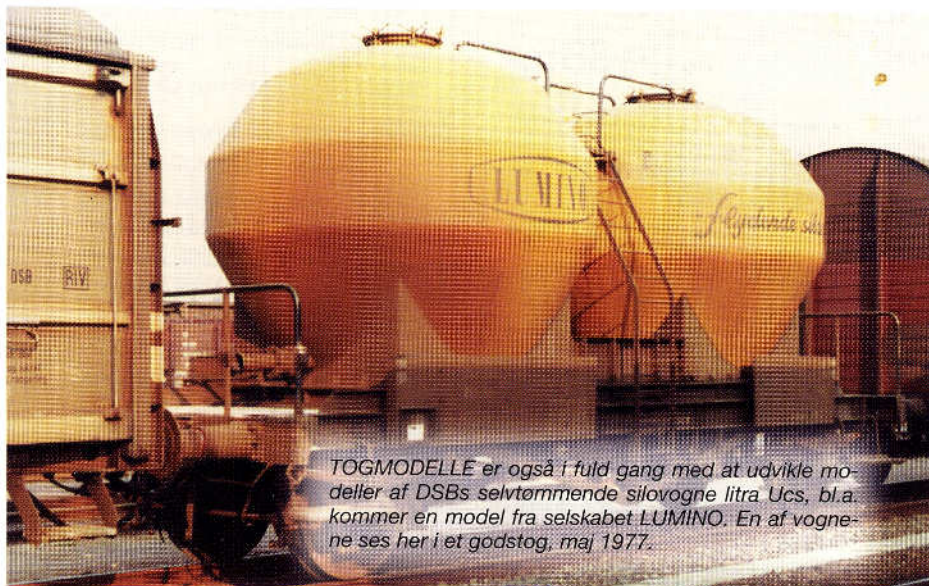
Rejsegodsvognen litra BD bliver udsendt med 10 numre fordelt på to vinrøde vogne med computerskrift DIN 1451, én fremstilles i rød som litra BD til epoke IV (med stort hvidt DSB-logo), mens de øvrige syv fordeles på litra BDK, WRD m.fl. til epoke IV og V. De fleste af de røde vogne får det kendte hvide DSB-logo, men et par WRD og WSD får dog det nye DSB-logo.

DSB silovogn litra Ucs

Også den specielle godsvogn litra Ucs med to keglebeholdere kommer i model fra TOG&TEKNO. Selv om typen allerede dukkede op i slutningen af 1960'erne, så er det en typisk epoke IV-vogn, der oprådte i utallige firmabemalinger. De fleste af disse vil blive fremstillet i model, dog desværre ikke vognen fra PHØNIX, idet selskabet i Vejen ikke har givet tilladelse til at benytte dets logo m.v. Det er lidt ærgerligt, men det kan måske ændre sig efterhånden.

Vi får alligevel rigeligt at gøre godt med, nemlig vogne fra DSB, LUMINO, De Danske Sukkerfabrikker, DAOPLAST, Kartoffelmelcentralen o.s.v., og dermed et rigtigt, farverigt og tidstypisk islæt på vor modeljernbane i løbet af det kommende år.

Da typen undervejs ændredes detaljemæssigt med hensyn til rørforinger, studser m.v., så har TOG&TEKNO valgt at lade samtlige vogne fremstille ens af hensyn til omkostninger, salgspris o.s.v., og det er hel OK, for ingen kan alligevel se forskel på disse detaljer.



TOGMODELLE er også i fuld gang med at udvikle modeller af DSBs selvømmende silovogne litra Ucs, bl.a. kommer en model fra selskabet LUMINO. En af vognene ses her i et godstog, maj 1977.

Kunne vi ikke godt tænke os en alternativ ølvogn på anlægget? HOBBY TRADE er villig til at fremstille en DSB litra IB og varianter deraf, bl.a. en litra ZB ølvogn fra ALBANI, hvis der er tilstrækkelig med opbakning. Her ses ZB 99 690, Odense 1965. Foto: AK/OMJK.



HOBBY TRADE

Her skal vi ikke omtale firmaets nye ME-lokomotiver i røde og blå farver, men blot henviser til anmeldelse under HØRT&SET side 40. I stedet vil vi fortælle de nye planer, der lover godt for dansk modeljernbane i epoke III og IV. Sidstnævnte især med hensyn til litra MZ IV, der er under stadig udvikling, og påregnes at være på markedet i år 2004. Dernæst vil følge en vinrød MZ serie II, denne er dog endnu ikke programsat. Om man vil lave en MZ serie III er endnu usikkert, det afhænger af opbakning fra forhandlerne (læs jer!).

Der vil også komme - hvis der er opbakning - en række spædende godsvogne til epoke III, der aldrig tidligere er blevet serieproduceret.

Først og fremmest er man langt fremme med et projekt af en stor Q-vogn med 4500 mm akselafstand fra DSB. Den står først for, vel at mærke, hvis mj-eren er interesseret i den. Derfor bringer vi på siderne 38-39 en lille gennemgang af vogntypen, så man evt. kan få smag for den. Den kan simpelt hen ikke undværes på et epoke III-anlæg.

Der tænkes også på fremstilling af en række hvide kølevogne fra IK-gruppen, altså IKB, IKT, IKP, IKG o.s.v. Disse kan fremstilles i et utal af varianter, herunder også isvogne fra Premier Is (litra IKG), vogne med rød påskrift KØLEVOGN o.s.v.

En hvid vogn litra IB er ligeledes på bedding. Forbilledet til denne vogntype kom frem i

1954, og var i drift helt til 1969, hvor den afløstes af litra Iblps. Vognen brugtes også som INTERFRIGO-vogn, og ikke mindre end fem af dem bar Albanis logo, idet de i en periode i 1960'erne var lejet ud til Odense bryggeriet.

Endelig har HOBBY TRADE også en lukket brunmalet godsvogn litra HJ type II i tankerne, selvfølgelig fordi dens forgænger - læs undervogn - nemlig var den fornævnte Q-vogn, således at en økonomisk produktion af modellen er mulig.

DSB rystevogn litra CU?

HOBBY TRADE er meget opsat på at fremstille en toakslet rystevogn litra CU. Denne vogntype med teaktræbeklædning, lang akselafstand og åbne endeperroner kørte primært i epoke II, men der var såmænd også mange i drift op gennem 1950'erne, bl.a. i DSBs ferietog, højtidsstog, udflugtstog, weekendtog, sidstnævnte især i gennemgående DSB tog til privatbanerne,

hvor trækraften næsten altid var en dampmaskine litra P (HELJAN, you know!). Her benyttede DSB ofte op til 11 litra CU i et enkelt tog.

I 1960'erne blev en stor del CU brugt som togvogn i godstog fremført med damplokomotiver. Senere igen endte mange vogne som specialvogne på sporene rundt omkring på landets stationer, hvor de kunne ses i grå bemaling helt op til begyndelsen af 1980'erne.

Men blandt mødedeltagerne på foranævnte seminar var der delte meninger omkring modellen, idet nogle mente, det ikke var muligt at sælge vognen, især fordi den ville lige så dyr som en bogievogn. HOBBY TRADE ville derfor vente med en evt. produktion indtil der kom klare tilbagemeldinger fra forhandlerne, så ønsker man netop denne vogntype på modeljernbanen, så skal man hurtigt muligt fortælle sin forhandler det. Læs i øvrigt mere om CU-vognen m.fl. i LOKOMOTIVET nr. 70. ■

Masser af nyheder til din modelbane...

Litra CM 1:87 - nu 9 varianter

Hobbytrade har fået produceret et begrænset oplag af CM-vognene i et nyt eksklusivt design. Se og køb dem hos din hobbyforhandler.

Vinrøde udgaver af CM:

- 2143 Vinrød - vest
- 2169 Vinrød - vest
- 2174 Vinrød - vest

Teak udgaver af CM:

- 2141 vest
- 2159 øst
- 2168 øst
- 2180 vest
- 2185 øst
- 1868 Museumsvogn

Er hos din hobbyforhandler i maj/juni 2003.

Byg og mal selv...

- 2201 Komplet Cm vogn i byggesæt

Begrænset oplag!



Så er de her!

Sort/rød design

- 1501 ME DC/AC
- 1506 ME DC/AC
- 1509 ME DC/AC
- 1528 ME DC/AC
- 1530 ME DC/AC

Helrød design

- 1511 ME DC/AC

Blå design

- 1523 ME DC/AC
- 1527 ME DC/AC

hobby trade

Tværvvej 1 - 7000 Fredericia
Tlf. +45 2261 9473
Fax +45 7594 0106

www.hobbytrade.dk e-mail: hobbytrade@mail.tele.dk

DSB godsvogne til epoke IV

1. del: Åbne og lukkede vogne

Af CBA og TA

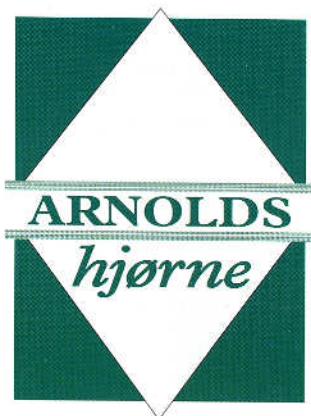
Det er fortsat sparsomt, hvad der findes af dansk rullende materiel i spor N leveret af industrien og køkkenbordsfabrikanterne. Udbuddet har aldrig været stort, bl.a. fordi der er for få mj-ere, som dyrker rigtig dansk. I dag findes næppe over 200 seriøse mj-ere, der mener at dansk modeljernbane er spændende. En enkelt køkkenbordsproducent har således ladet os vide (forår 2003), at han kun sælger omkring 75-100 danske modeller af godsvogne i spor N. Og det er jo ikke ret meget. Det skyldes at N-folk især kører med udenlandsk forbillede og - generelt - er ligeglade med korrektheden med hensyn til dansk. Det er måske rigtig nok, men det sagde man også om H0-folket i mange år, så lad os håbe at holdningen til spor N også ændrer sig.

Trods dette, så er der i tidens løb udgivet en del, bl.a. godsvogne for mj-ere, som dyrker epoke IV, især farverige private godsvogne.

Producenterne

Grundet den fornævnte manglende interesse hvad dansk angår, så findes derfor kun et mindre udvalg af (rimelig) korrekte industrielt udgivne modeller. De er primært baseret på ARNOLD- N, hvor især Williams Modeltog (WM) i sin tid var flittig producent og udbyder af disse.

ROCO har - og er - også en god producent af dansk modeljernbane, men er - ligesom ARNOLDs modeller - "kun" illusionmodeller, d.v.s. ikke helt korrekte i forhold til forbilledet. I dag findes kun Trinbrættet, Vejle, der fremstiller rigtige danske modeller af godsvogne til epoke IV, mens



Togdillen i Vanløse koncentrerer sig om trækraft, person- og postvogne m.v. Modellerne fra Trinbrættet er baseret på udenlandske industrivogne med vognkasse i resin, og er yderst vellignende med fine og nøjagtige påtryk.

DWA-Hobby udgav for flere år siden en del N-modeller med dansk forbillede. Alle var i fin kvalitet med hensyn til bemaling, men haltede lidt med hensyn til påtryk, der bl.a. dublerede i trykket. Årsagen var at DWA var pioner inden for denne skala, og derfor måtte eksperimentere sig frem. Alle var dog i acceptabel kvalitet.

Hejlesen fra Trinbrættet i Vejle har også udsendt en enkelt godsvogn i model til epoke IV DSB litra Hims. Den er fremstillet med flere forskellige numre, og er baseret på en industriundervogn med resinvognkasse.

Med hensyn til personvogne til epoke IV, så er udvalget endnu mere sparsomt, og det ser kun ud til at ændre sig langsomt ved at nogle få producenter ihærdigt forsøger at sende danske person- og postvogne i handelen, bl.a. Togdillen i Vanløse.

Følgende er en lille hjælp for dem, som vil søge efter disse modeller som "brugtogs", fx på de kendte legetøjsmarkeder, der fin-

der sted hvert år rundt omkring i landet.

Næste gang ser vi på modeller af vekselladvogne i spor N.

Lukkede vogne

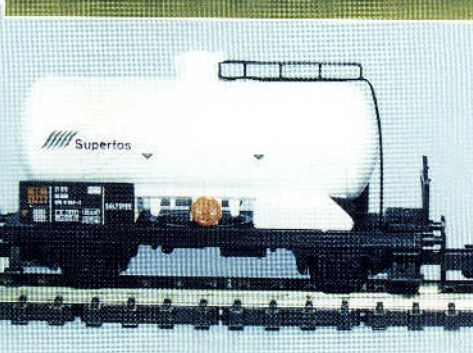
Der er produceret et par modeller af universalgodsvognen DSB litra Gs til epoke IV. Det er først og fremmest ROCO, der har udgivet denne type, hvilket skete første gang i 1991. Modellen, der har forbillede i Gs-gruppe III uden bremseplatform har katalognummer er 25 079. Den er udført i rødbrun DB-lakering med fine små og tydelige påskrifter, men desværre er det hvide DSB-logo alt for lille. Vognens løbenummer kendes ikke. Modellen er dimensionsmæssigt m.v. helt som sit forbillede.

ROCO har også udgivet den såkaldte Gs-kunstvogn i den specielle bemaling med rød cirkel på døren og røde/blå felter på sider og gavle. Vognen har samme katalognummer som de øvrige Gs-modeller. Modellen bærer løbenummer 120 2 299-9, hvilket står meget tydeligt, men desværre hen over brødderillerne. Også her er DSB-logoet for lille. Modellen er en sjældenhed og særdeles kostbar blandt N-kørerne. Forbilledet - også en gruppe III-vogn - var i øvrigt en ener med hensyn til bemaling hos DSB.

Endelig har DWA også udgivet en Gs-model, der er baseret på forannævnte ROCO grundmodel. Den er helt korrekt med stort hvidt DSB-logo. Den har fået løbe-nr. 123 0 152-4. Vognen er lakeret i den nye godsvognbrune RAL 8025, hvilket også er korrekt, men de små påskrifter er desværre ikke helt så tydelige.

Fleischmann har udgivet en enkelt Hbis, der passer til epoke IV, i øvrigt i vellignende kvalitet, ja, den er så at sige 100% mod forbilledet, bortset fra en lidt for kraftig underliggende vange, så

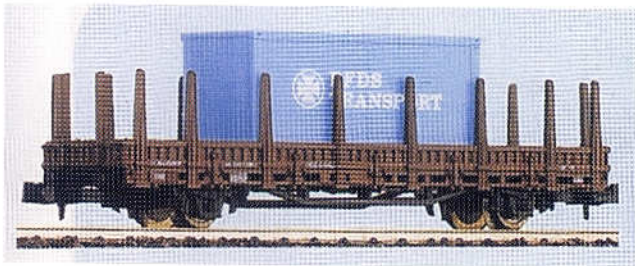
Litra	Udgivet af/	år	Bem.
Lukkede vogne			
Gs	DWA	1994	Gruppe III-vogn, baseret på model fra ROCO
Gs	ROCO	1991	Flere varianter
Hbis	Fleischmann	1992	To varianter; med og uden logo af posthorn (G-post)
Hims	Trinbrættet	2001	Resin, flere forsk. numre
Hios-v	Trinbrættet	1998	Resin
Åbne vogne			
E	DWA	1994	Baseret på ROCO
Kbs	ROCO	1996	Åben vogn med sidestøtter
Diverse private vogne			
DANEFROST	WM/ARNOLD	1987	Hvidmalet med DANEFROST-logo
SAJYKA	ROCO	2002	Hvidmalet lukket vogn med rød logo
Carlsberg	WM/ARNOLD	1988	Hvidmalet lukket vogn med grønt logo
Kosangas	WM/ARNOLD	1991	4-akslet beholdervogn, gul med blå logo
Statoil	WM/ARNOLD	1991	2-akslet beholdervogn, hvid med blå/orange logo
Superfos	WM/ARNOLD	1986	2-akslet beholdervogn, hvid med grønt logo
VESTKRAFT	Fleischmann	1991	Selvtømmende blåmalet kulvogn litra Fals



DANEFROST-vognen fra ARNOLD/WM er en næsten korrekt model med hensyn til type og påskrifter, men mangler bl.a. kølemaskine i den ene gavl.

Beholdervognen fra Superfos var typisk for epoke IV.

Åben godsvogn med støtter litra kbs, lastet med container fra DFDS. En fin lille vogn til epoke IV fra ROCO.



den model kan man godt gå på jagt efter. Modellen blev udsendt i to varianter, én med posthornlogo (post G-vogn) og én uden posthorn-logo til almindelig styk- og vognladningsgods. Post G-vognen benyttedes hos forbilledet i bloktoget til transporter af postpakker mellem landsdelene.

Trinbrættet, Vejle, har i tidens løb udsendt litra Hims med flere litra og numre. Disse er fremstillet på en industriundervogn og meget detaljeret vognkasse i resin, bl.a. med markering af lukketøj på døre og antydning af tagriller. En bemærkelsesværdig flot detalje er den meget superfine højtsiddende rangerskruebremse, der er fremstillet i ætset nysølv. Bemaling, påtryk m.v. er helt korrekte. Da vognene er baseret på industriundervogne er køreegenskaberne helt i top.

Åbne vogne

Ligesom for litra Gs, så er den åbne vogn litra E heller ikke - så vidt jeg er orienteret - udgivet fra ROCO til denne epoke. Igen er det DWA, der har taget foringen, og beklageligvis kan man slet ikke få disse to vogne mere, idet DWA kun fremstiller sine modeller i mindre oplag. Vognen er flot lakeret i den rigtige DSB-brune RAL 8025, og har stort hvidt DSB-logo i korrekt størrelse og skriftsnit. Vognen er uden bremseplatform. Den har - så vidt vi har kunnet tyde - fået løbenummer 502 0 328-1, der er lidt utydeligt trykt. Vi kunne godt bruge endnu en vogn med andet nummer.

Med hensyn til åbne vogne, så har ROCO udgivet en enkelt til epoke IV, nemlig DSB litra Kbs med sidestøtter (kæpskinner). Vognen er en meget fin efterligning af det danske forbillede, og har trods den lille størrelse mange fine detaljer og helt korrekte påtryk. Køreegenskaberne er i top. Den er absolut værd at gå på jagt efter.

Da den kan bruges til mange typer transporter på modeljernbanen, lige fra maskindele over tømmer, containere til køretøjer som traktorer og andre entreprenørmaskiner, så er det en god model at have flere af.

Private vogne

Med hensyn til de privatejede

Den uundværlige ølvogn fra Carlsberg blev også udsendt af ARNOLD/WM. Den er udført i filigran tryk kvalitet med rød-grøn frise, korrekt logo, litrering og andre påskrifter.

Den lukkede vogn DSB litra Gs til epoke IV er kun udgivet af DWA. Den er ganske flot selv om påtrykket dublerer en anelse. Kunne vi ikke formå ROCO til også at udgive den?



vogne, så var der stadig en del af disse på sporene hos DSB i epoke IV, og nogle af dem er fremstillet i model.

Det gælder således den typiske ølvogn fra Carlsberg, der er baseret på en tysk hvid kølevogn (ARNOLD-N 4565), hvis dimensioner ikke svarer 100% til den danske Carlsberg-vogn, men kommer konstruktionsmæssigt så tæt på, at den uden problemer kan benyttes som dansk.

Forbilledet havde en akselafstand på 7100 mmm og længde over puffer 13 000 mm, så den bør i skala 1:160 måle 44 hhv. 80 mm. Akselafstanden passer, mens den er godt 5 mm for kort over pufferne. Modellen har fået driftnummer 210 0 256-8, og tilhører en serie på ti vogne som Carlsberg fik leveret fra Scandia i 1966. Vognene var i drift til ca. midten af 1980'erne.

Samme grundmodel fra ARNOLD-N er benyttet til modellen af DANEFROST-kølevognen 21 86 084 4 001-1, tilhørende FDB (kat.-nr. 4518-28). Den er derfor heller ikke helt korrekt, hvad dimensioner angår. Bortset fra den manglende kølemaskine på gavlen og manglende tagrotorer, så er den en nydelig model



24 m3 beholder. Påtryk, lakering m.v. er i top, men igen mangler den højre påskrifttavle, så den må man selv fremstille. Denne model kunne også fås i et ARNOLD-N startsæt med DSB F-maskine, denne sidstnævnte var dog slet ikke dansk, men en tysk T4, der havde fået påmalet DSB skorstensbånd.

Fleischmann er den eneste fabrikant, der har udgivet de blå selvtømmende kulvogne fra HERNINGVERKET/VESTKRAFT. Grundmodellen er igen tysk, men ligheden med de danske vogne er slående, når man ser dem på anlægget. Og bemaling og tryk er som sædvanlig for Fleischmann i top.

Rangertrækraft

Vognene skal naturligvis rangeres til og fra de enkelte steder, og her er vi så heldige, at vi har fået et par DSB Køf at gøre godt med. Det er igen modeller, som er baseret på ARNOLD-N, her den tyske køf-type, men illusionen er er nu alligevel dog nok, ikke mindst fordi bemalingerne er meget tro mod forbillederne.

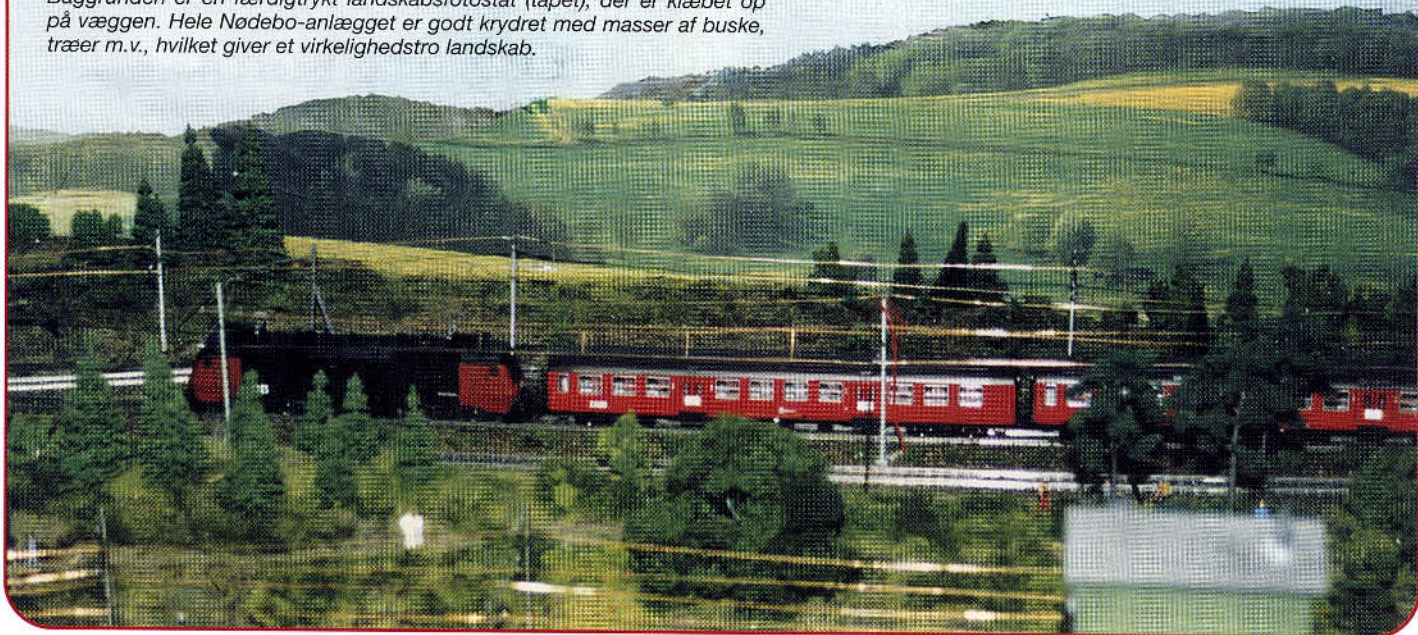
Modellerne fås i to bemalinger: Grøn med gule påskrifter og rød/sort med hvidt DSB-logo. I vort tilfælde er den grønne udgave mest velegnet til epoke IV, da dette var den mest almindelige, men den rød/sorte kan til nød benyttes selv om den passer bedre til epoke V. Der var nemlig nogle få rød/sorte køf i drift allerede i begyndelsen af 1980'erne, mest i Jylland.

Den grønne køf fra ARNOLD/WM har fået driftnummer 269, mens ARNOLDs kat.-nr. er 2067. Den er vist nok kommet som genoptryk med andet nummer, men dette kendes ikke. ■

DSB litra Hims fra Hejlesen i Vejle er en rigtig dansk epoke IV-model fremstillet i resin på industriundervogn. Den er lakeret i korrekt DSB-brun, og har fine - men ikke helt læsbare - påskrifter. Vognen er blevet udsendt med flere numre.



Regionaltog med DSB litra EA på vej gennem det "sjællandske landskab". Baggrunden er en færdigtrykt landskabsfotostat (tapet), der er klæbet op på væggen. Hele Nødebo-anlægget er godt krydret med masser af buske, træer m.v., hvilket giver et virkelighedstro landskab.



... sporet går til Nødebo

Af Torben Andersen

Overskriften er en let omskrivning af teksten fra den gamle sang fra folkeskuespillet "Nødebo Præstegaard", der fører os til en lille eksklusiv kreds af mj-interesserede i den lille hyggelige nordsjællandske by. Her i byen nær den kendte Nødebo Præstegaard slapper højtstående samfundsborgere af med at "lege" med modeljernbane efter dagens travle dont.

Her bliver tandlægens og overlægens kittel, officersuniformen m.v. udskiftet med hverdagstøjet for at kunne dyrke modeljernbane, og man griber fat i værktøjet for at bygge lokomotiver og vogne, anlæg, landskaber, digital drift m.v.

Det er medlemmer Nødebo Model Jernbane Klub, der i et ca. 60 m² stort lokale er i færd med at opbygge et hyggeligt lille anlæg med dansk og udenlandsk forbillede i skala 1:87.

Klubben er forholdsvis ung, idet den først blev oprettet i 1998, og den tæller i øjeblikket kun ni medlemmer, som er meget aktive. Klubben optager kun medlem-

Regionaltogget med litra EA runder kurven, der er anlagt bag byen, for at fortsætte til næste station Padborg. Sporene parallelt med strækningssporet, hvor litra EA triller, fører dels ind til en større petrokemisk virksomhed, dels ind til en opstillingsbanegård.

mer, der er "lidt oppe i årene", således at man sikrer sig at "legen" bliver seriøs uden "ungdommelig tant og fjas".

Alligevel er man ikke nittetællere, fortæller man, men dyrker modeljernbane for at hygge sig i socialt samvær, opbygge anlæg og landskab m.v.

Selv om man benytter mange danske industrimodeller fra ROCO, HELJAN m.v., så selvbygger man også en hel del, ikke mindst dansk damptrækkraft til Märklin, der som bekendt ikke fås i model.

Man kører ingen bestemt epoke, men kører - indtil videre - epoke III, IV og V.

Anlægget

Selve anlæggets spor og drift er baseret på Märklin-drift, altså treskinne vekselspænding (AC). Sporene er lagt med K- og C-skinner med de kurvebegrænsninger dette nu medfører, og der køres digitaldrift (Märklin-Motorola) over hele anlægget.

Anlægget består af tre indbyrdes forbundne parallelle halvøer (tunger) i flere sporetager. Den første "halvø" er helliget dansk forbillede, mens halvøen ved siden af efterhånden skal rumme en dansk-tysk overgangstation (Padborg), men sidste





GM-diesel side om side på stationen. Fra venstre mod højre MY 1111 med kultog, MY 1112 med nattog og MZ 1403 med regionaltog. MY-lokomotiverne er begge fra Märklin. MY 1111 er udgivet som almindelig "løs" model, mens MY 1112 er fra Märklins sæt med person- og postvogne. MZ-lokomotivet er fra LIMA.

del bliver øremærket udlandet (Schweiz) af hensyn til medlemmernes megen trækraft og vogne med forbillede derfra.

Alle tre halvøer er næsten færdigopført med træværk, spor og el, men kun den danske del er næsten færdigbygget med landskab, huse o.s.v.

Da vi her i bladet kun beskæftiger os med dansk forbillede, så koncentrerer vi os i denne tekst især om denne del af klubbens anlæg.

Det danskprægede miljø er opbygget omkring en stor hovedstation med hovedbygning fra Faller (kat-nr.113). Om-

kring denne er de øvrige jernbanefaciliteter grupperet, altså spor og perroner, et stort varehus, remiseanlæg med drejeskive, baneafdeling m.v.

Bag stationsbygningen ligger en hyggelig lille driftig by, hvor der foregår alskens aktiviteter, lige fra daglige indkøb i forretninger, reparation af veje og nedlægning af kabler til udkørsel af den uundværlige øl med Tuborg lastbiler. Derfor er byen befolket med et utal af figurer, der liver gevaldigt op rundt omkring mellem bygninger og på åbne pladser.

Der er ikke alene blevet plads til et par

traditionelle danske kolonihaver med den tilhørende hygge, men også et større petrokemisk anlæg, der er anbragt et stykke fra stationen, således at man kan foretage lidt rangerarbejde.

På bagvæggen er opsat baggrundskullisser. Det er fotostater, der egentlig har tysk landskab som forbillede, men som er fikst camoufleret med forgrundstræer m.v., således at det kommer til at illudere dansk landskab.

Langs alle spor er opsat overledninger for elektrisk drift til litra EA og EG m.v. Overledninger er så vidt muligt eftergjort med dansk forbillede, idet man har ombygget fabrikater fra Sommerfelt i kombination med selvbyg. El-ophæng er komplet med enkeltmaster og overliggere, sidstnævnte især på større stationsområder m.v. således som vi ser det på de danske jernbaner. Selve overledningen er fremstillet i oploddet tynd kobbertråd. Det er klubbens formand Stig Møller, der står for bygning af overledningssystemet, der virker som hos forbilledet. Man kan køre med eller uden løftet pantograf på trækraften. I drift har man bl.a. et elektrisk lokomotiv DSB litra EA, der er bygget på grundlag af materiel fra TIKØB Hobby.

På anlægget er opstillet masser af daglyssignaler, der styrer jernbanedriften.

Damplokomotiver til Märklin

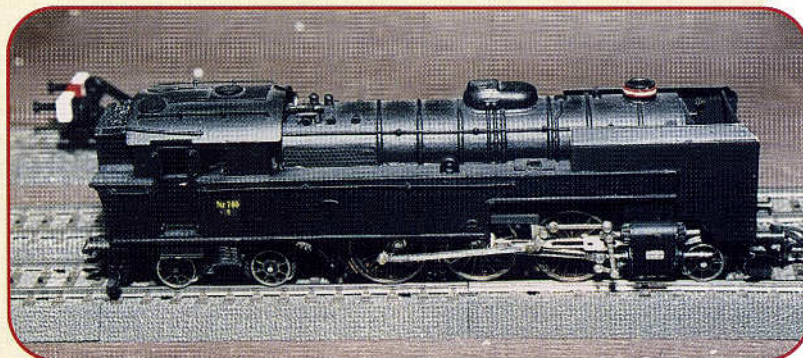
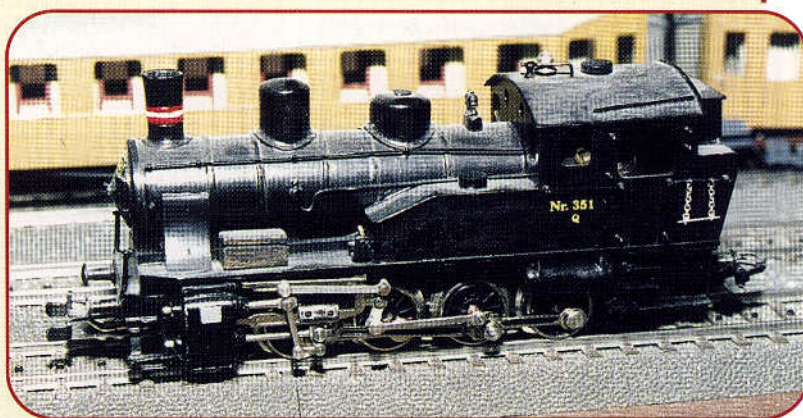
Knud Jensen, der er medlem af Nødebo MJ-klub, har bygget en række fine modeller af damplokomotiver fra DSB. Alle er bygget til 3-skinne-drift (AC).

DSB litra Q, der ses på billedet øverst til højre, er bygget på basis af Märklin 3032 med gangtøj fra originalen. Overdelen er helt selvbygget i messing. Modellen har mange detaljer, bl.a. håndbøjler bukket i nysølvtråd m.v.

Den nordsjællandske nærtrafikmaskine DSB litra S, der ses nederst på billedet til højre, er bygget på basis af Märklin kat.-nr. 37 184 (BR 18.4) uden tender. Den er købt adskilt, altså som løse dele. Overdelen er en forbedret TIKØB-overdel, der har fået ekstra detaljer. Gangtøjet er modificeret fra en Märklin BR 23.

Knud Jensen har bygget flere andre dampmaskiner fra DSB, bl.a. en F-maskine. Her er benyttet en Märklin 3000 med gangtøj fra en Fleischmann T3. Akselafstanden passer ikke 100% med forbilledet. Overdele m.v. er igen bygget i messing med diverse løse dele m.v.

Endvidere har Knud bygget en DSB litra E. Den er helt igennem selvbyg, fremstillet i messing og kobber. Kedlen er bygget i 32 mm kobberrør, mens tenderen er fremstillet ved hjælp af et 35 mm kobberrør. Maskinens trækraft er en Faulhaber motor.



Materiel

Det rullende materiel omfatter masser af dansk. Lad os starte med trækraften, der selvfølgelig er indrettet for Märklin-drift. Det gælder også de 50 år gamle LONG-modeller af MO- vognen og MY-lokomotivet, der er fuldt driftduelige og trækker rundt med tog oprangeret af de gamle vogne fra samme firma...sådan lidt herlig nostalgi for den ældre generation.

Men man har naturligvis også moderne trækraft, der bl.a. som allerede nævnt omfatter en litra EA fra TIKØB, opbygget på en tysk grundmodel.

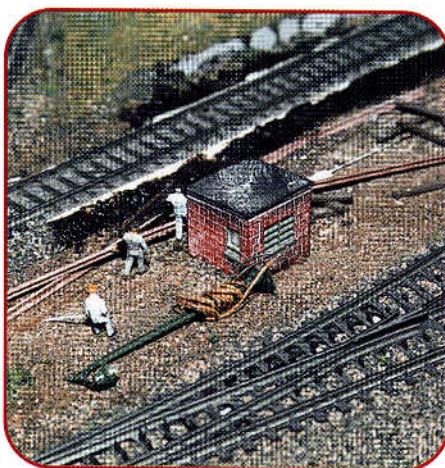
Selv om man ikke er fanatiske epokekørere, så præger trækraft fra epoke IV absolut billedet, bl.a. med MR-sæt og MZ fra LIMA, og naturligvis diverse MY fra Märklin. Også en litra ME fra Hobby Trade futter rundt på anlægget med nærtrafikvogne fra TOGMODELLE og HELJAN.

Vognmateriellet er blanding af fabrikater med personvogne litra B fra ROCO, vinrøde såvel som røde, spraglede sovevogne litra Bcm fra LIMA og diverse godsvogne fra KLEIN, ROCO og Fleischmann, bl.a. lukkede vogne litra Hims og Gs, blå kulvogne litra Fals fra Herningværket o.s.v.

Digitaldriften

Til sidst lidt om klubbens digitaldrift, som er noget helt exceptionelt. Man benytter Märklins system, men bruger en kombination af det gamle og nye Motorola-system, og har til dette selvbygget styremoduler m.v. Det er Peter Juul Hansen, der er mester for disse meget fine systemer, der arbejder med en kraftig hoved-CPU og et vilkårligt antal slave-CPU'er, der benyttes dels til tidstyring, automatisk styring og programmering af hele togveje. Systemet kan også styres manuelt, bl.a. på de synlige togveje. Det automatiske system benyttes mest til de områder, der arbejder under anlægget.

Hvert tog (trækraften) har - som



Rundt omkring på Nødebo anlægget kan man finde hyggelige små miljøer, bl.a. det viste kolonnehus i røde sten ved opstillingsbanegården. Rundt omkring "myldrer flittige" arbejdere.

normalt - sit kaldenummer, der lyser i display på slaveenhederne. Trækraften kan overtages fra en styreenhed til en anden, hvilket gør systemet meget fleksibelt.

Styring af togveje sker fra en større slaveenhed med nummer-mærkning af samtlige sporskifter svarende til de kendte sportavler til analogdrift. Men efterhånden vil man udskifte "digitaltavlen" med en konventionel oversigt over togveje.

Selvbyg

Nu nøjes man ikke med at købe færdigbygget materiel, men går i høj grad op i at selvbygge dansk, især med hensyn til damplokomotiver. Selv om man ikke er store nittetællere, som man selv siger i klubben, så er der alligevel nogle, som selvbygger trækraft, der i uhyggelig grad nærmer sig "nittetællerniveau". Det er modelbygger Knud Jensen, der hygger

sig med selvbyg af dansk damptrækraft fra DSB på basis af Märklin grundmodeller. Her ses D-maskiner, F-maskiner, R-maskiner o.s.v. opbygget i messing. De har utrolig mange fine detaljer, og hvis man ikke lige ved, at de er opbygget på Märklin, så kan man slet ikke se det.

Knud har dog måttet gå lidt på kompromis med akselafstand på enkelte modeller, men det er overhovedet ikke noget, der misklæder modellerne, der er udført med stor akkuratease og omhu. Det kan næppe gøres bedre, hverken i to- eller tre-skinne drift.

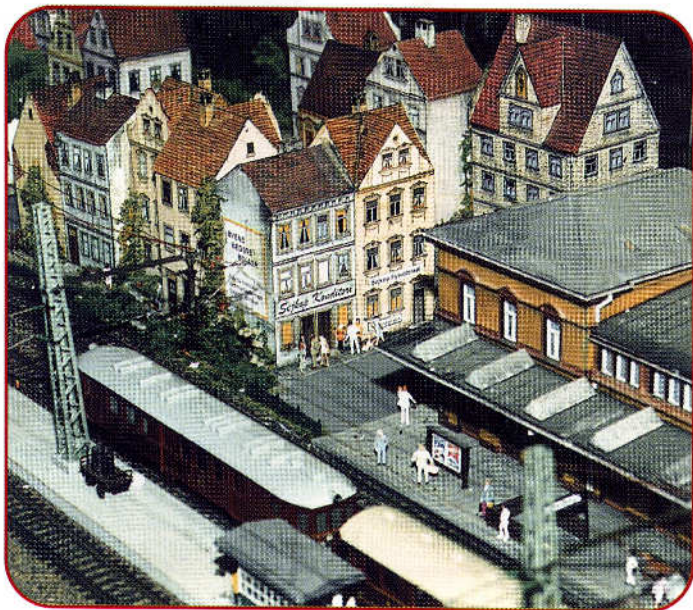
Man optager gerne flere voksne medlemmer, og er man interesseret i seriøs dansk modeljernbane - uden at være stort nittetæller - til AC-drift, så kan man kontakte formanden Stig Møller på tlf. 48 48 32 31.

Fakta om

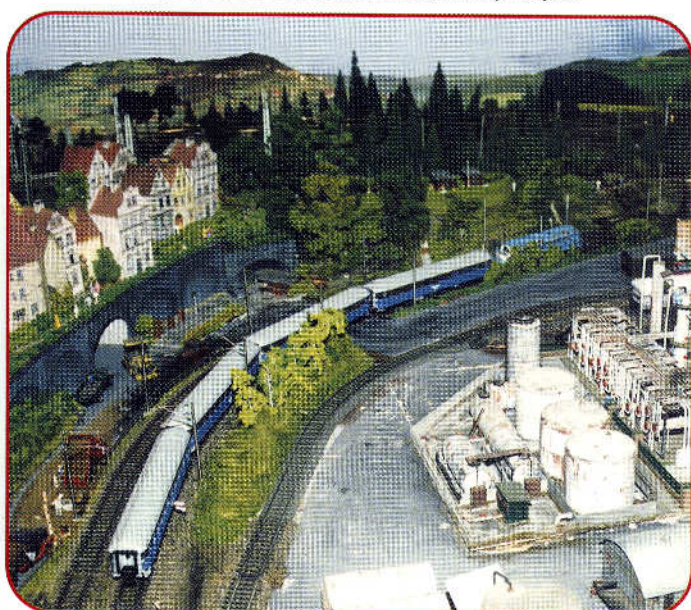
NØDEBO MODEL JERNBANE KLUB

- Stiftet: 1998
- Anlægstørrelse: 60 m2
- Drift: 3-skinne (AC)
- Spor: Märklin K- og C-spor
- Styring: Digital
- Digitalfabrikat: Selvkonstrueret på basis af Märklin-Motorola
- Forbillede: DSB og udlandet (Tyskland/Schweiz)
- Anlægsprincip: Punkt-til-punkt (indtil videre kun rundbane - skjult)
- Antal aktive pr. 1. april 2003: 9
- Formand: Stig Møller, tlf. 48 48 32 31

LONGs model af 500-MO med persontog på stationen. Jo, de gamle modeller gør skam nytte endnu. Bemærk de mange flotte byhuse. Forrest ses en bygning med "Sejkop Konditori", hvor der ses flere mandlige og (letlevende?) kvindelige gæster.



Viking Express fremført af spraglet Märklin MY 1126 med svenske personvogne på vej mod ny destination, passerer den petrokemiske virksomhed. Til venstre i billedet anes et omfattende vejarbejde.



OKT tilbyder HYLDE-VARER

...så er en ny sæson gået i gang.
Her er de aktuelle tilbud, der i
øjeblikket er på lager og de nyheder,
som kommer i løbet af efteråret.

ROCO MY 1116

i vinrød design

- 63 470 DC-udgave
uden lyd kr. **1050,-**
63 479 DC-udgave
med lyd kr. **1790,-**
69 479 AC-udgave (Märklin)
med lyd kr. **1790,-**

HELJAN

Æskesæt med forskellige B-vogne til
epoke III, IV og V.
Sættene vil komme til at koste **1200,-**
kr. pr. stk.

Hvis man køber et sæt fra OKT, får
man en ekstra vogn af dem, der kan
købes løse til halv pris.

Man kan ikke få pengene udbetalt.

*Tilbuddet gælder kun til én af
HELJANs A- eller B-vogne, og er
gældende til og med 31. december
2002.*

HOBBY TRADE

DSB diesellokomotiv litra ME

Modellen kommer i flere udgaver, i
rød/sort og blå hhv. rød design med
DSB-logo.

- DC-udgave kr. **1670,-**
AC Märklin kr. **1790,-**

En flot og velkørende maskine

HUSK, at flerkøb betaler sig!



Godsvogne fra DWA Hobby

Åbne vogne af typen litra PE
fra ØSJS og DSB kr. **224,-**

Biler epoke III

- VW "rugbrød"
med presenning kr. **85,-**
Ford V8 lastvogn kr. **132,-**
Seks kulsække kr. **39,-**

OKT tilbyder egne produkter

DSB litra F som byggesæt.

Bemærk, der fremstilles ikke flere, så det
er ved at være sidste chance

Kr. 2575,-



Byggesæt til den gamle

REMISE i HEJLSMINDE

Sættet er med dansk byggevejledning.

Prisen for dette sæt er **kr. 885,-**

Ønsker man farver til byggesættet kan
disse fås for kr. 140,- for alle nødvendige
eller pr. stk. kr. 25,-

DREJESKIVE

9 m drejeskive beregnet
til remisen **kr. 750,-**

*Bemærk, drejeskiven er ikke forsynet med
motor*

HEJLSMINDE STATION kommer til
december.

Messingbyggesæt til BREMSEHUS

til åbne godsvogne. Pris endnu ikke fastsat.

SKINNEMATERIEL

til privatbaner

- Skinnestrænge, blanke,
code 55, pr.m kr. **15,-**
Skinnestrænge, blanke,
code 70, pr.m kr. **16,-**
Sveller i træ, bejdsede,
pr. 500 stk. **kr. 170,-**
Desuden skinnesøm (hager)
i forskellige størrelser
Pr. stk. **ca. kr. 0,05**
Flexspor, code 55 og code 70,
bruneret Pr. m **kr. 48,-**
Sporskifter 1:9, byggesæt med
hjerdestykke og tunger, sporcode 55
Pr. sæt **kr. 145,-**

*Vi fører: HELJAN, ROCO, PIKO,
Tillig, PECO, LENZ digital og
hobby-trade, desuden egenproduk-
tion af specialmodeller.*

(Forbehold for trykfejl)

PERSONVOGN fra SCANDIA

Standard personvogn fra mange danske
privatbaner, skala 1:87. Byggesæt med
ætteplader, vanger og tag, tråd og bygge-
vejledning.

Pr. sæt **kr. 775,-**

Suppleringsæt med puffer, fjedre, tag-
ventiler og hjul fås særskilt.

Pr. sæt **kr. 135,-**

Delene fås også enkeltvis.

Byggesæt til

Åben godsvogn litra PC

Sættet indeholder ætteplade, vanger,
vognkasse i resin, faste puffer, messing-
aksellejer og hjul.

Pr. sæt **kr. 289,-**

Litreringer skal købes særskilt.

Delene til vognen kan også anskaffes
enkeltvis.

Undervogn i ætteplade **kr. 98,-**

Vognkasse i resin **kr. 120,-**

Puffer i messing, faste, 4 stk. **kr. 32,-**

Aksellejer, pr. 4 stk. **kr. 48,-**

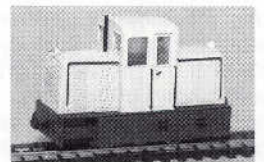
Hjul, pr. sæt **kr. 25,-**

Litreringer fås til varierende priser.

ROE- BANER

Byggesæt til
melisvogn

kr. 240,-



Byggesæt til 3-akslet roebanelokomotiv.

Leveres med samlet

undervogn **kr. 2390,-**

MAK-lokomotivet fra Amagerbanen

Kun som engangserie. Modellen ud-
vikles af Model&Funktion Burmester,
og leveres til både 2-skinne jævnstrøm
DC og 3-skinne vekselstrøm AC.

Kommer i udgaver til både Amagerba-
nen og Lollandsbanen, kun i begrænset
oplag. Pris og leveringstidspunkt er
endnu ikke fastlagt. Er du interesseret,
så kontakt OKT.

O.K.T. model import

Ericavej 141 . 2820 Gentofte

Tlf./fax (00 45) 39 65 34 62

Ingen forbindelse, så brug (0045) 39 62 37 60

No connection, then use (0045) 39 62 37 60

E-mail: okt@get2net.dk – SE nr. 12 68 84 74

Vi har fast åbningstid hver torsdag kl. 17.00-20.00



Gribso trinbræt set mod nordvest (mod Gilleleje).

Vi bygger et

TRINBRÆT

Tekst og fotos af EVP

Ingen modeljernbane uden stationer - men stationer alene gør det ikke. Nogle steder var (er) trafikken ikke stor nok til en station, og så må man evt. nøjes med et trinbræt

Gribso og Gribso trinbræt (GDS)

De fleste danskere kender vel Gribsskov, Sjællands største skov, men hvor mange kender skovens lille spændende sø: "Gribso".

"Gennem en lang årrække er der ad skovens grøfter ledt store mængder surt overfladevand fra moser og granbevoksninger ud i søen. Dette har bevirket, at søen, der engang indeholdt over 100 dyrearter, var ved at uddø. Den eneste fiskeart, der var tilbage i 1999, var aborren. Nu er de fleste af disse grøfter lukket,

og nogle af de omkringliggende granarealer ændres til vådområder og løvskov. Nu får søen igen mulighed for at få en bedre vandkvalitet og et rigere dyreliv."

Således står der at læse i Skov- og Naturstyrelsens lille folder: Vandreture i Statsskovene nr. 5, der indeholder mange oplysninger om, og gode forslag til vandreture i Gribsskov. Her er der, til de besøgendes fri afbenyttelse, etableret bl.a. flere grillpladser med borde og bænke, primitive overnatningspladser m.v.

I folderen er der også en oversigt over de muligheder, der er for offentlig transport til skoven. Én af disse muligheder er at tage med Gribsskovbanen (GDS) til det lille trinbræt: Gribso.

Trinbrættet

"Bevæbnet" med omtalte lille folder, et fotografiapparat, papir og blyant samt et målebånd begav jeg mig således en dag af sted mod Gribsskov og Gribso. I dagens anledning havde jeg håbet på solskinsvej, og det fik jeg fra morgen til aften. Herligt vejr, somme tider næsten lidt for meget sol, der kan give nogle voldsomme kontraster mellem lys og skygge, men man kan som bekendt ikke få alt, hvad man ønsker.

Vel ankommet til stedet, gik jeg i gang med fotografiapparat og målebånd, mens jeg noterede flittigt. Formål: At tegne og senere bygge en 1:87-model af den lille karakteristiske trinbrætbygning.

Da opmålingen var tilendebragt, var der stadig en halv times tid tilbage, inden det at-

ter ville være tid at køre videre med toget mod Gilleleje. Denne halve time kunne passende benyttes til en tur rundt om søen, hvilket absolut kan anbefales. OK, søens udseende adskiller sig måske ikke stort fra andre lignende skovsøer, men det blev dog alligevel til fotografering af adskillige motiver, der absolut intet havde med jernbaner at gøre (udover evt. at danne idégrundlag for noget til modeljernbanen derhjemme).

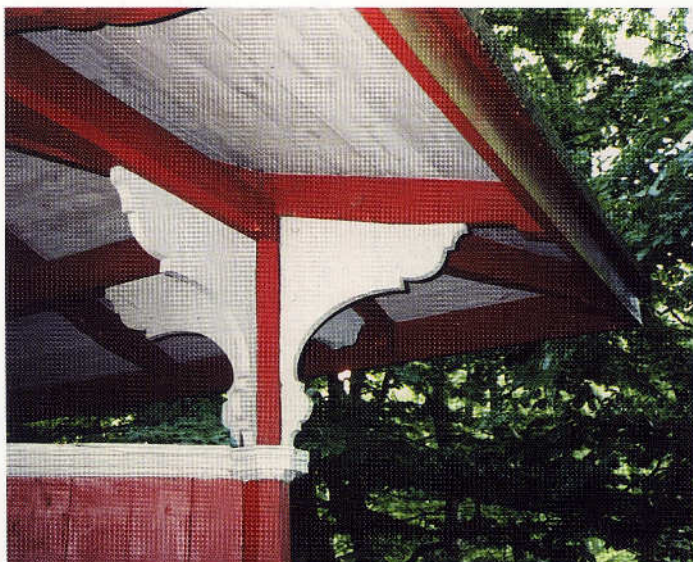
Og hjemme på modeljernbanen synes jeg at et trinbræt har den fordel, at det dels er nemt at bygge og anlægge, dels ikke fylder ret meget. Hertil kommer, at hvis man fortrinsvis er til større og hurtige tog, ja så sætter man blot et "x" i køreplanen, og kører forbi uden at standse (et "x" i køreplanen er den køreplan-

Gribso trinbræt set mod syd (mod Hillerød).



...og så går turen videre med HFHJ/GDS Ys 15 mod Gilleleje.





De karakteristiske, men også "besværlige" hjørnestykker.



Gribso trinbræts "stationskilt".

mæssige signatur for at toget kun standser, såfremt "der er rejsende at afsætte eller optage", og det er det jo op til modeljernbanens ejer/bruger selv at afgøre).

Bygning i model

Et lille trinbræt som Gribso behøver ikke at kræve hverken de store modelbyggeevner eller materialer. Nogle 1 x

1 mm lister til bygningens stolper, 1x2 mm trælister til tagkonstruktionen og et lille stykke aeroplan-finér, brædderidset plastcard eller evt. tyndt karton.

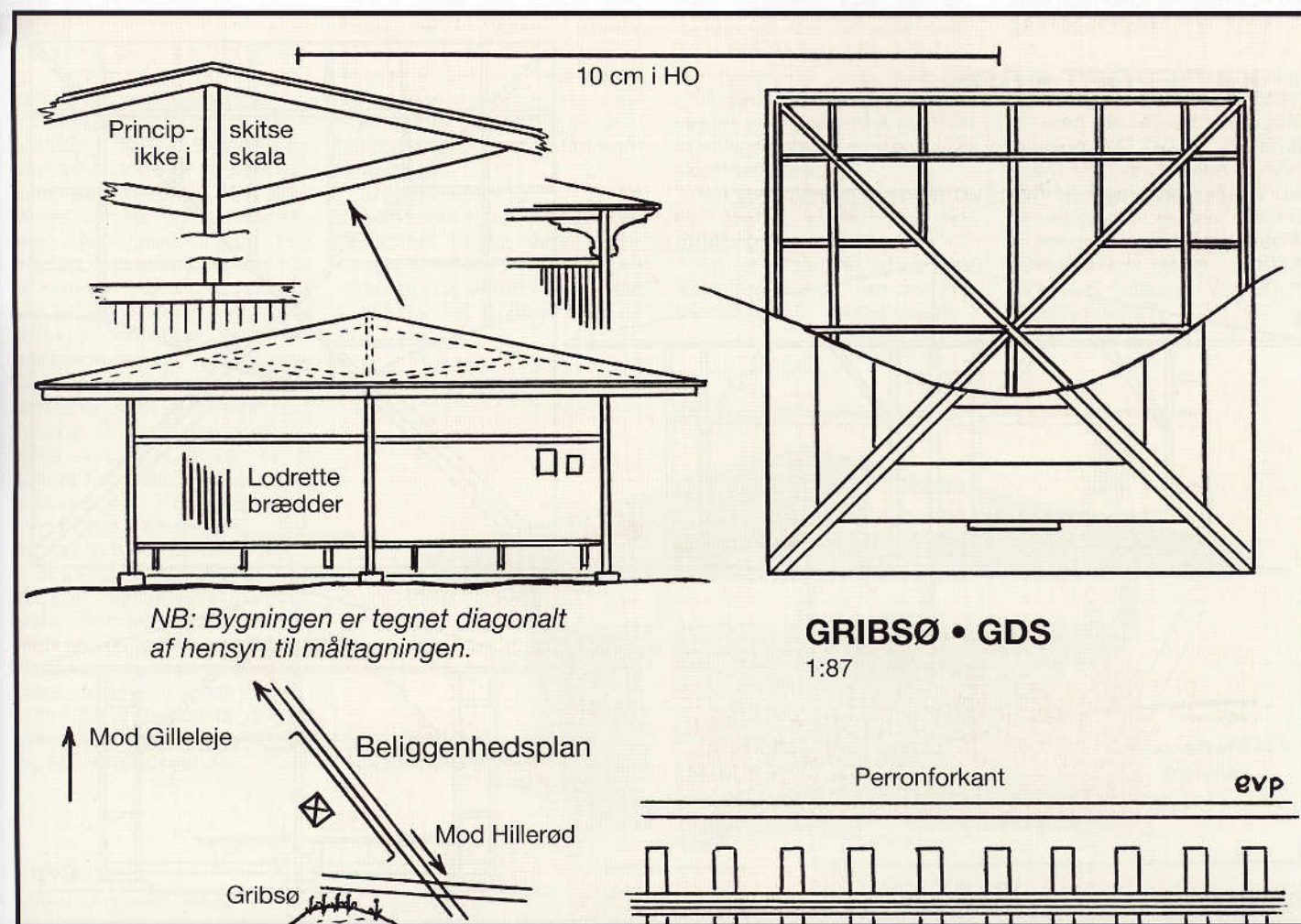
Finér, karton eller evt. plastcard brædderideses som 1 mm brædder, hvis materialet ikke allerede er ridset i forvejen. Husk dog, at det her skal være ridset på begge sider,

og afklippes/-skæres i de aktuelle mål efter tegningen, i alt fire stykker med målene 20x33 mm. Disse fire stykker limes på (imellem) midterstolpen hhv. de fire yderstolper, alle 1x1 mm lister, som et stort ligesidet kors.

Hvis man senere foretrækker at farve træværket med fx (laserende) træbeskyttelse eller passende fortyndet oliefar-

ve, bør man nok gøre dette før, man begynder at lime delene sammen, idet overflødig lim senere hindrer farvens indtrængen i træet. Ønsker man derimod at male med (dækkende) mat/halvmat maling, kan bygningens bemaling dog udsættes til efter sammenlimning.

Øverst mellem de enkelte "korsarme" indlimes så tag-





Kildeport trinbræt på en vinterdag, 1969. Kildeport trinbrætbygning er af samme type som Gribso (og Duemose), d.v.s. en åben korsformet bygning. Ved det lidt større Kildeport trinbræt er "korsarmene" dog hver forsynet med ekstra stolper og større skråafstivninger.

bjælkerne som vist på tegningen, d.v.s. en bjælke (1 x 2 mm liste) fra hver af "korsarmenes" yderstolper til midterstolpen samt fire tilsvarende bjælker indbyrdes mellem hver af de fire sæt yderstolper. Dette er umiddelbart tilstrækkeligt til at bære de fire "ligebenede" trekantstykker, der fremstilles i karton eller

plastcard, som taget består af. Disse fire trekantede stykker skal have målene: To sider á 49 mm og én yderside på 69 mm. Bygningens øvrige tagkonstruktion kan evt. udelades, idet det ikke senere kan ses ved en umiddelbar iagttagelse af bygningen, når denne er anbragt på anlægget.

Nu - efter at have bygget

ovenstående første del af tagkonstruktionen - vil det være passende at farve eller male bygningen i den aktuelle farve, hvis det ikke allerede er sket, inden man fortsætter med at lime de fire tagplader på. Er man imidlertid til en mere detaljeret tagkonstruktion, kan denne med fordel indlimes under taget efter at tag-

pladerne er limet fast. Her bør man farve/male bjælkerne inden disse limes på plads.

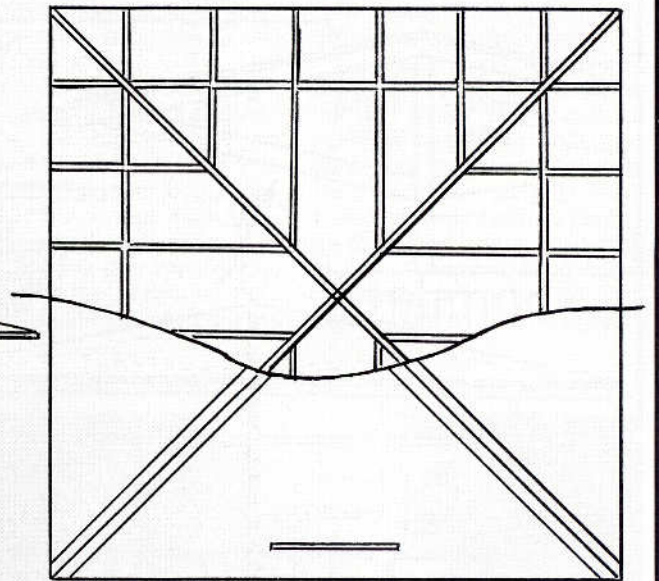
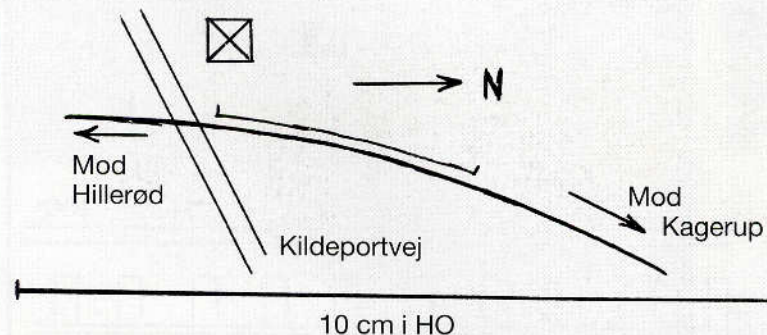
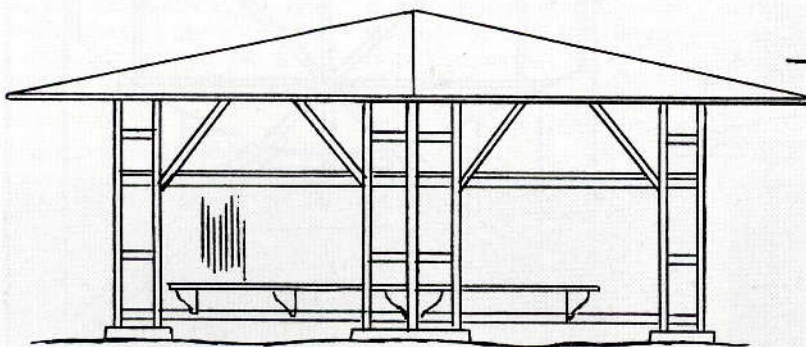
Det er nu tid at beklæde tagfladerne med de aktuelle tagpapbaner, hvilket kan ske med fx strimler af papir (7 mm brede strimler = 60 cm tagpapbaner). Optælling af tagpapbaner på stedet antyder, at det må være denne type, der er anvendt.

Papirstrimlerne afklippes nu - efter opmåling på taget - med skråt afklippede ender, idet der begyndes med tagets nederste fire baner. Husk, at første, nederste bane skal gå godt én materialetykkelse uden for tagkanten, og bukkes ned over denne, hvor den limes fast. Herefter fortsættes tilsvarende til "pyramidens" top. De fire knæk på tagfladen dækkes til slut med en smal papirstrimmel (ca. 3-4 mm), hvorefter taget er klart til

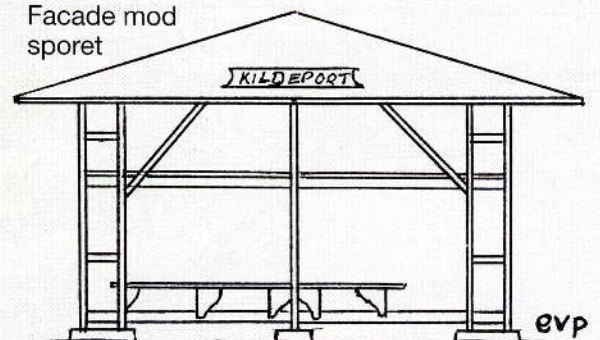
KILDEPORT • GDS

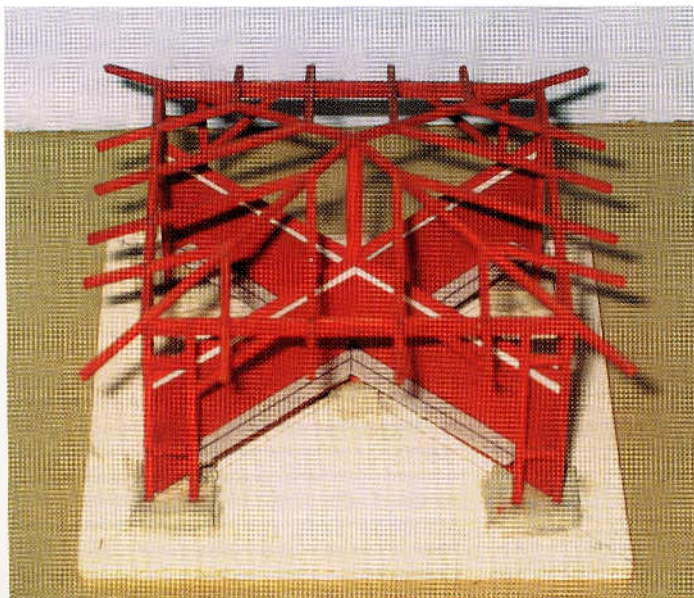
1:87

Set diagonalt af hensyn til måltagningen.



Facade mod sporet





Halvfærdig model af Kildeport trinbræt (GDS) i skala 1:87.

at blive farvet eller malet. Bemærk også her, at det kan være en fordel, at farve strimlerne inden man limer, og måske får tværet noget overskydende lim ud på en eller flere af tagpapbanerne.

Detaljer

Det hvide "bånd" øverst på bygningens skillevægge er 1 mm papirstrimmel der limes på.

Bænke laves i kartonstrimler i grå/hvid karton eller de kan farves/males således.

Hjørneafstivninger: Trinbrætbygningen er i virkeligheden (desværre for modelbyggere) understøttet med 16 hvide, meget synlige og karakteristiske hjørneafstivninger. Her må jeg indrømme, at jeg har benyttet mig af min kunstneriske frihed til let og elegant at springe dem over, indtil en hobbyforretning evt. kunne finde på at fremstille dem i ætseark, men det sker dog næppe. Disse afstivninger ville det nok være ret vanskeligt selv at fremstille med ensartet udseende og i den størrelse, tillige med i så stort et antal, nemlig to typer af hver 8 stk.

Sluttelig som kronen på værket: Navneskiltet Gribso. Dette har jeg tegnet/skrevet med en rød kuglepen på hvidt karton, men mange af dette blads læsere vil sikkert være i stand til at fremstille det på computer med et langt bedre og kønere udseende.

Model af Gribso trinbræt (GDS) i skala 1:87.



Den færdige model af Kildeport trinbræt.

sværeste dele af tagkonstruktionen lige under tagbeklædningen, og som heller ikke her kan ses efter opstilling.

Opstilling på anlægget

Det er nu tid at lave en passende lille perron på anlægget, hvilket vel egentlig også kan være en meget nem sag. En beton-perronforkant kan fremstilles af grå bagsidekarton, 6-7 mm høj og inddeles i enkeltplader ved ridning. Denne perronforkant limes forsigtigt fast på anlægget på det aktuelle sted, og området lige bagved kanten fyldes op med fintsigtet grus (grusballast) og gennemvædes med fortyndet hvid lim med konsistens omtrent som skummetmælk.

Når gruset er tørt, er perronen klar til at få limet trinbrætbygningen fast.

Op så er det nu, at du skal til at tænke over, om der evt. skal sættes "x" i køreplanen.

God fornøjelse med byggeriet.

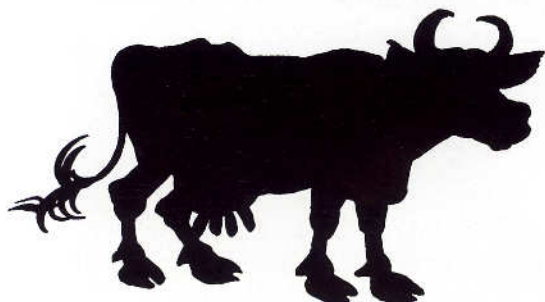
Appendix: Hvis du imidlertid ikke synes, at du selv har lyst eller evner til at bygge et sådant trinbræt, kan du i adskillige hobbyforretninger købe en nydelig resin-model af Nærumbanens trinbræt Ravnholm i skala 1:87 (spor H0) fra O.K.T. Model Import.

Dette firma har tidligere "luffet" tanken om fremstilling af flere andre trinbrætbygninger, men om dette er sket, har jeg ikke siden hørt.

(Red. tilføjelse: Artiklen viser og beskriver GDS trinbrætterne som de så ud efter ombygning fra lukket, muret til åbent udseende med "kors". Hvornår ombygningerne har fundet sted vides ikke, men er muligvis foregået lige efter 2. Verdenskrigs ophør i 1945. Hvem af læserne ved mere omkring dette?) ■



Litra Q for QVÆG...



Lidt om DSBs store Q-vogne litra QH og QR

Af Torben Andersen

I forbindelse med HOBBY TRADEs projekt om DSBs store Q-vogne, omtalt på siderne 26-27, bringer i her en lille tekst (appetitvækker?) om disse - synes vi - meget spændende vogne, der slet ikke kan undværes på en modeljernbane, der kører epoke III.

De første Q-vogne

I 1871 anskaffedes den første lukkede vogn litra Q af de jyske baner. Det var dog ikke de først anskaffede lukkede vogne, idet banerne i både Jylland og på Sjælland havde denne type vogne, de var blot ikke literet Q, men litra F.

De nye Q-vogne var specielt konstrueret til transport af levende kvæg, der på det tidspunkt stavedes "Qvæg", deraf opstod litraet. Vognene var indrettet med indvendige bindeøjer for tøjring af kvæget, og de mange lemme på vognsiderne var til at skubbe ned, så dyrene kunne få frisk luft under transporten. I gavlene sad dobbelte døre, så dyrene kunne trækkes denne vej ind/ud af vognen; på vogne med tårn, senere platform med skruerbremse, var der kun døre i den modsatte ende.

I 1875 anskaffede JF 12 stk. Q-vogne, og det var dermed starten på leveringer af det største antal vogne af samme litra nogensinde i den danske vognpark.

Indtil 1917 leveredes disse små vogne med bundflade 16,2 m og bæreevne på 12,5 tons, der fik litra QA, QB, QD til litra QG i et samlet antal på over 5 000 vogne.

De store Q-vogne

Fra 1917 begyndte DSB at indkøbe større Q-vogne med bundflade 19 m² og bæreevne på 15 tons. Akselafstanden på disse vogne øgedes til 4500 mm mod 3360 på de tidligere små Q-vogne.

De nye Q-vogne, der byggedes af Scandia i Randers, blev anskaffet mellem 1917-1924, og fik litra QH, mens serier af vogne anskaffet mellem 1918-1927 fik litra QR. Forskellen på de to vogntyper var i hovedsagen, at litra QH havde håndbremse, mens litra QR havde skruerbremse i tårn på vogn gavlen.

De sidste 200 Q-vogne leveret i 1926-1927 fik trykluffbremse, og literedes QRB. Disse 200 vogne fik som forgængerne fladjernsakselgaffler, men med mekanisk smurte lejer af typen Isothermos, og udstyredes med kraftige puffer af fabrikat "Siegen".

På sit højeste - den 1. april 1928 - havde DSB 5209 Q-vogne i sin godsvognpark, heraf udgjorde de store Q-vogne 1580 vogne. Det samlede antal Q-vogne udgjorde en andel på ca. 45% af DSBs totale godsvognpark.

Efterhånden omdannedes og omlitredes vognene. Den første omlitring for de store

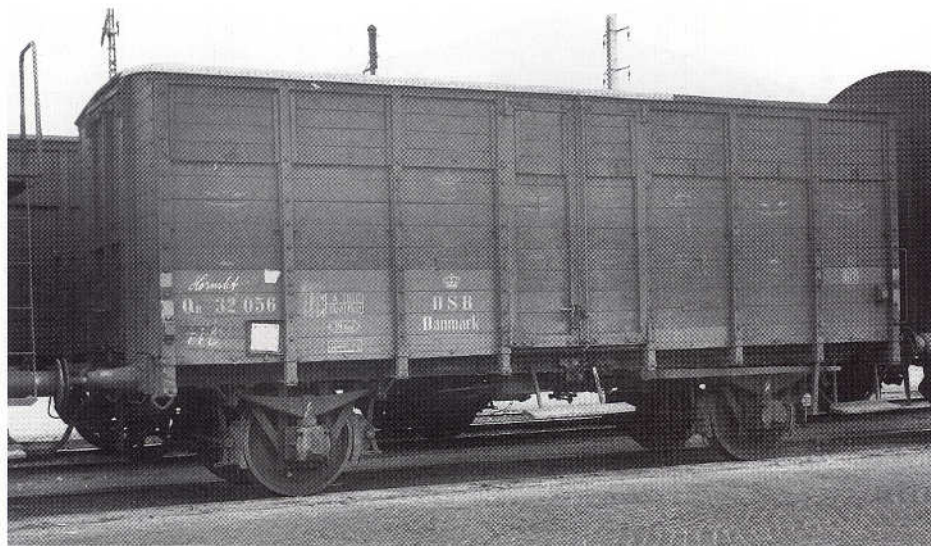
vogne kom i 1923, hvor litra QH fik monteret trykluffledning og underlitra L. Den næste fulgte i 1941/1944 hvor QR fik varmelledning, så vognene kunne indrangeres i persontog, og dermed litra QRV. Samtidig fik de fleste afmonteret den højsiddende skruerbremse i bremsehuset, og i stedet forsynedes typen med lavtsiddende rangerskruerbremse (håndhjul) i gavlen.

Omlitringerne sluttede i 1958, hvor man fjernede trykluffbremsen på QRB, og i stedet udstyrede vognene med trykluffledning, hvorefter de kom til at hedde QRL.

Ombygninger fra litra QR og QH

I begyndelsen af 1950'erne havde DSB fortsat en kronisk mangel på kølevogne, hvorfor man foretog en større ombygning af QR- vogne til kølevogne litra IB. Undervognen blev bibeholdt, mens typen fik en helt ny dobbeltisole-

DSB litra QR 36 061 med lavtsiddende platform og skruerbremse (håndhjul) og trykluffbremse fotograferet i Esbjerg, 1961. Foto: HBDS/PÅ SPORET



Antal Q-vogne gennem årene

Litra	Rest 1933	Rest 1943	Rest 1958	Rest 1963
QH	255	255	254	-
QHL	625	499	492	158 a)
QHP	-	124	124	-
QR	300	250	148	35 b)
QRB	400	400	196	-
QRV	-	-	198	-
QRL	-	-	-	105 c)

a) De sidste 15 QHL udrangeret i 1965

b) De sidste QR-vogne udrangeret i 1964

c) De sidste 12 QRL udrangeret i 1965

DSB litra QH 32 056 fotograferet ukendt sted, 1961. Den RIV-mærkede vogn er forsynet med både trykluff- og håndbremse. Foto: HBDS/PÅ SPORET.

ret vognkasse opbygget i brædder. Til afkøling indrettedes vognene med iskasser. I alt ombyggedes 1954-1956 100 stk. QR-vogne på denne måde. I forvejen havde man 50 IB-vogne, der også var ombygget fra litra QR før 2. Verdenskrig.

I øvrigt blev fem litra IB i 1963-66 udlejet til bryggeriet Albani i Odense. De tre af vognene fik litra ZB 99 688-690, mens de sidste to fik numrene 081 5 686-687. De forblev i drift til midten af 1970'erne, hvor de afløstes af nyere godsvogne litra Hbis. Fra 1966 til udrangering havde Albani-vognene numrene 081 5 986-990 (se foto side 27).

Midt i 1950'erne havde DSB fortsat kronisk mangel på lukkede stykgodsvogne, fordi de små Q-vogne med 3660 mm akselafstand blev udrangeret i stort tal, de var simpelthen nedslidte. For at fylde hullerne ud, begyndte man at ombygge åbne vogne litra PJ til lukkede, og et stort antal af dette litra leverede de nye undervogne. Den ombyggede stykgodsvogn fik litra HJ (type I), men man havde stadig vognmangel, især behøvede man vogne til lokale løb, idet de nye G/Gs- og ældre HD-vogne benyttedes til udenlandske transporter. Derfor gik man på Centralværkstedet i Århus i gang med at udtage de bedste af de store Q-vogne til ombygning, og i løbet af 1959-1963 måtte især QHL lægge undervogn til en ny og mere moderne vognkasse. Disse fik samme akselafstand og bremseudstyr som moder-vognene, d.v.s. trykluftledning, og vognene littedes HJ (type II). Også mange QR og QRL blev ombygget til HJ, der fik rangerskruebremse med lavtsiddende bremseplatform.

I alt ombyggedes godt 850 store Q-vogne til litra HJ, og derfor forsvandt Q-vognene hastigt fra sporene fra 1959. QH- og QR- vogne ombygget til litra HJ fik numre i serierne 36 671-36 999, 37 041-37 200 og 37 281-38 000.

HJ-vognene fortsatte i drift til ca. begyndelsen af 1970'erne med nyt litra GKlm fra 1965.

...der gik også "fisk" i Q-vogne

Da der i 1930'erne kom efterspørgsel på vogne til transport af levende fiskekyngel fra de jyske dambrugere, måtte DSB i gang med at ombygge et par store Q-vogne til dette brug, litra ZF.

I 1932 fik Nissen&Jøker en sådan ZF-vogn på sporene, idet man lejede en DSB godsvogn QRB 36 325. Vognen var bygget af Scandia i 1922, og den indrettedes med fire vandbassiner og 16 ilflasker hos Centralværkstedet i Århus i 1932, hvorefter den fik litra ZF 500 061.

Nummeringer for litra QR og QH

Litra QH	Antal	Byggeår	Omlitr.1923/28	Omlitr. 1941
32 689-32 714	26	1917	QHL 32 689-32 714	
32 715-32 838	124	1917	QHL 32 715-32 838	QHP 32 715-32 838
32 639-32 688	50	1919	QHL 32 639-32 688	
32 289-32 369	81	1919	QHL 32 289-32 369	
32 370-32 629	260	1920	QHL 32 370-32 629	
32 630-32 638	9	1921	QHL 32 630-32 638	
31 959-32 124	166	1921		
32 125-32 158	34	1922		
32 159-32 166	8	1923		
32 167-32 213	47	1923		
32 214-32 266	53	1923	QHL 32 214-32 266	
32 267-32 288	22	1924	QHL 32 267-32 288	
I alt	880			

Litra QR	Antal	Byggeår	Omlitr. 1940/42	Omlitr. 1958
35 968-36 067	100	1918		
36 068-36 217	150	1919		
36 218-36 267	50	1920		
36 268-36 417	150	1922	QRB 36 268-36 417	QRL 36 268-36 417
36 418-36 467	50	1923	QRB 36 418-36 467	QRL 36 418-36 467
I alt	500			

Litra QRB	Antal	Byggeår	Omlitr. 1940/42	Omlitr. 1958
36 468-36 600	133	1926	QRV 36 468-36 600	QRL 36 468-36 600
36 601-36 667	67	1927	QRV 36 601-36 667	QRL 36 601-36 667
I alt	200			

I alt QH/QR/QRB 1580

Underlitraets betydning:

B = forsynet med trykluftbremse

L = forsynet med trykluftledning

V = forsynet med varmeledning

R = forsynet med rangerskruebremse

Den blev desuden indrettet med et lille ledsagerum på 1200 mm i enden modsat bremseplatformen, og ud for rummet lavede man et lille vindue for at få lidt dagslys til opsynsmanden.

Vognen fik tyske slutsignalholdere. I forvejen havde den trykluftbremse og varmeledning, så den kunne indrangeres i persontog (blandettog). Hjemstedet blev Esbjerg Ny Havn.

I juli 1945 tilbageleveredes vognen til DSB, der tilbageførte den til sit gamle nummer QRB 36 325.

To andre QRB-vogne blev på tilsvarende måde omdannet til ZF- vogne. Det var P. Holm Nyland, Vejle, der lejede QRB 36 307 og 36 335, begge bygget af Scandia i 1922.

QRB 36 307 blev omdannet i 1929 og fik li-

tra ZF 500 041, mens 36 335 blev omdannet i 1930 og fik litra ZF 500 042. Vognene blev transitmærket og fik 1-årig revisionsfrist.

ZF 500 041 blev i januar 1955 tilbageleveret til DSB, og blev tilbageført som QRB 36 307.

ZF 500 042 blev returneret til DSB i 1945 og tilbageførtes som QRB 36 335.

Privatbanerne?

Nej, netop denne type af Q-vogne fandtes ikke i privatbanernes vognpark. Det drejede sig kun om nogle ganske få, der var overleveret fra DSB som erstatning for ødelagte vogne. Her blev det fx kun til en enkelt hos LJ (QGS 130).

Privatbanerne havde dog en stor type Q-vogne, der i udseende og størrelse var som DSBs, men disse havde kun en akselafstand på 4200 mm mod DSBs 4500 mm.

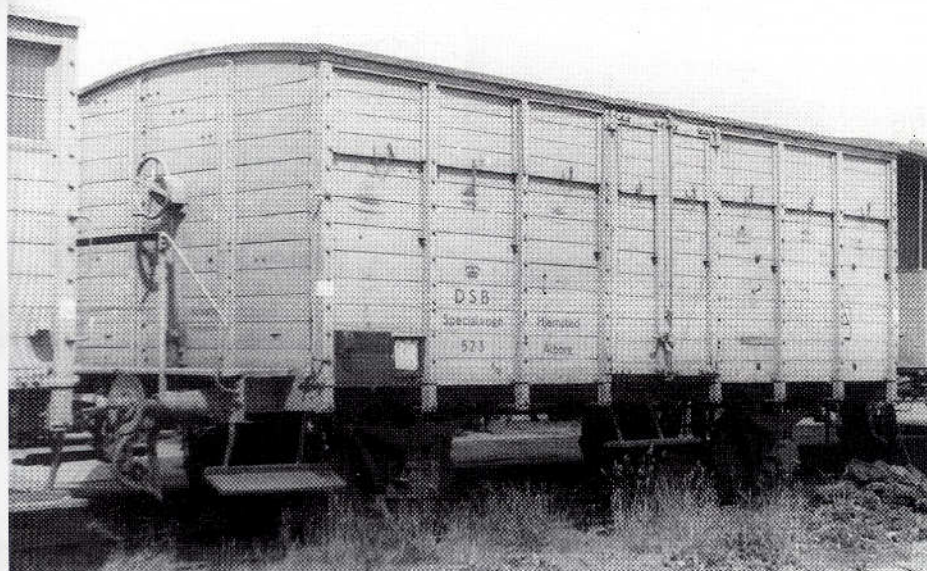
Specialvogne

Men ligesom mange andre vogne hos DSB blev nogle Q-vogne efter udrangering benyttet som specialvogne. De fleste blev ommalet i specialvognsgrå med sorte påskrifter, mens andre måtte nøjes med en almindelig hvid om-litrering på den brunmalede vognkasse.

Til transport af affald mellem Godsbanen i København og Fredrikssund blev fx fem vogne litra QR/QRL sidst i 1950'erne (?) ommalet i grå til specialvogne nr. 850-854, og typen har således også kørt som sådan på de lange spor. Men ellers kunne man efterhånden finde dem stående på sidespor rundt omkring på mange af landets stationer, hvor de virkede som bl.a. lagervogne.

Se i øvrigt 1:87-tegning af vogntypen i LOKOMOTIVET nr. 59, side 22. ■

QR- og QH-vognene endte også som grå specialvogne rundt omkring i landet. Her er det Specialvogn 523, som er fotograferet i Frederikshavn, juni 1964. Den har hjemsted Ålborg. Foto: KEJ.



HOBBY TRADE har i juli 2003 udsendt sine nye modeller af DSB diesellokomotiv litra ME i blå med DSBs nydesignede logo ("dryptuden").

Modellerne har fået flere tekniske forbedringer i forhold til de tidligere udgaver, bl.a. er de forsynet med nyt forfinet gear, ny "veltrimmet" motor af det japanske fabrikat Mashima. Hidtil har man benyttet en Bühler, der også er en kraftfuld motor, men da den efter nogles mening støjer for meget, så har HOBBY TRADE valgt at udskifte Bühleren med den nævnte fra Mashima, der er yderst velkørende og støjfri. Den er tillige meget solid, bl.a. har et prøvelokomotiv med denne motor trillet uafbrudt rundt på et anlæg i 400 timer uden problemer. Motoren er 5-polet og yderst følsom for spændingsvarianter. Den starter allerede langsomt ved 0,8 V. Motoren er fortsat udstyret med to massive svinghjul og tosidet NEM 352-stik for digitalkørsel, nye platinier/print for støjdæmpning m.v.

Hjul og bogier er også omarbejdet, bl.a. er hjulene udstyret med en ny type hæfteringe for at give yderligere trækraft. Hæfteringene er presset på hjulene ved hjælp af en ny teknik, der - i stedet for riller i hjulene - integrerer hæfteringene med hjulenes løbeflader, således at løbe- og køreegenskaberne forbedres, fx bliver kørslen mere

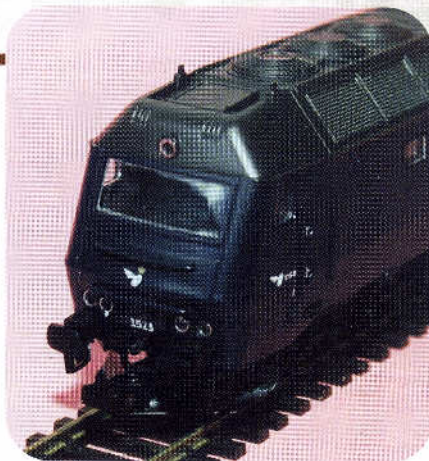
HOBBY TRADE DSB diesellokomotiv litra ME

Skala 1:87; epoke V
Mørkeblå ME 1523 og 1527

let og glidende. Hjulkransene overholder alle NEM-normer til såvel DC- som AC-drift.

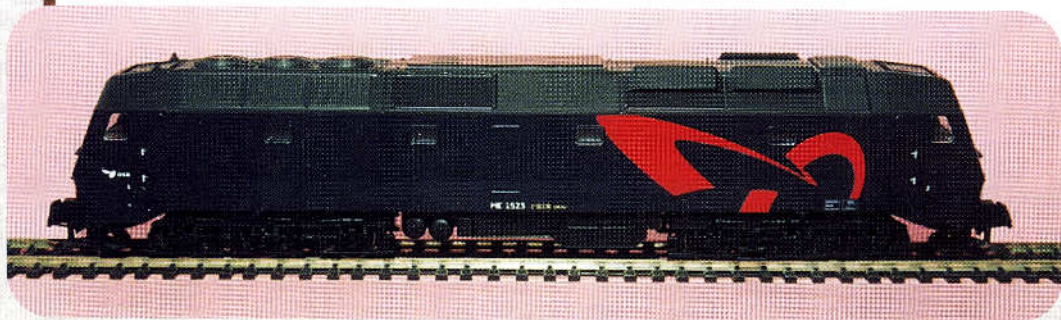
Nye detaljer er bl.a. sidevinduer i plan med vognkasse og illusion af gummilister omkring disse, udført som tryk. En mindre fejl er dog listerne omkring de forreste sidevinduer; her er ruderne på forbilledet med metalramme.

Bemalingen på de nye modeller er faldet en hel del bedre ud end førsteudgaverne, og farverne på både den blå og røde matcher forbilledets. Forbilledernes nye mørkeblå og røde farver er - som sædvanlig for DSB - ikke RAL-farver, men DSBs egne specialblandede, fremstillet lokalt af malerfabrikant i Kolding. For at opnå en præcis efterligning på modellerne har HOBBY TRADE fået leveret farveprøver fra det malerfirma, der står for produktion af malingen, så et præcis match kunne eftergøres. Også påskriverne er autentiske i snit og størrelse af det nye specielt udviklede skriftsnit betegnet Via.



ME-modellen, der er fremstillet af HOBBY TRADEs nye samarbejdspartner HERIS, kører let, lydøst og med meget forbilledlig hastighed med og uden last. Vi prøvekørte med en Lenz-dekoder LE 1025E, og alt fungerede perfekt med lysskift (det hvide lys har desværre et lidt blåligt skær), kørsel gennem sporskifter o.s.v. Bogierne drejer fint, og maskinen triller problemfrit gennem kurver helt ned til radius 38 cm ø.

De nye lokomotiver med fornævnte nye motor og andre forbedringer, fremstillet af HERIS, kommer senere også i den sort/røde lakering til epoke IV med nye numre. Hold øje med udgivelserne her i bladet.



HOBBY TRADE DSB litra CM

Som nævnt i sidste nummer af LOKOMOTIVET har HOBBY TRADE i Fredericia genudgivet sin model af litra CM (spids CM) i ny udgave med nydesignet tag. Modellen fremtræder nu i et mere korrekt udseende, idet taget har fået et lille udhæng i sider (0,6 mm) og gavle (0,9 mm). Den har desuden fået forbedret tyndere lakering, således at rillerne i brædderne ikke dækkes, men alligevel så den er fint jævnt dækkende. Også påskriverne er blevet tydeligere og kraftigere.

Der er udsendt tre nye CM-vogne med numrene 2143, 2169 og 2174, alle i vinrød, d.v.s. epoke IIIb/c, hvis forbilleder havde hjemsted i vestområdet (2. Distrikt).

I teakudgave er der kommet fem nye CM-vogne. Det er 2141 og 2180 til epoke IIIa/b, hvis forbilleder ligeledes var hjemmehørende i vestområdet, mens tre med numrene CM 2159, 2168 og 2185 havde hjemme i øst (1. Distrikt).

Museumsvognen med teakbeklædning CM 1868 er også blevet genoptrykt; den er i øvrigt meget populær, fortæller Karsten Pedersen fra HOBBY TRADE.

Med de nye numre er der således i alt udgivet tretten litra CM, idet der i 2001 blev sendt fire vinrøde vogne (CM 2154, 2165, 2170 og 2181) samt den teaktræbeklædte vogn CM 1868 fra Jernbanemuseet i handelen.

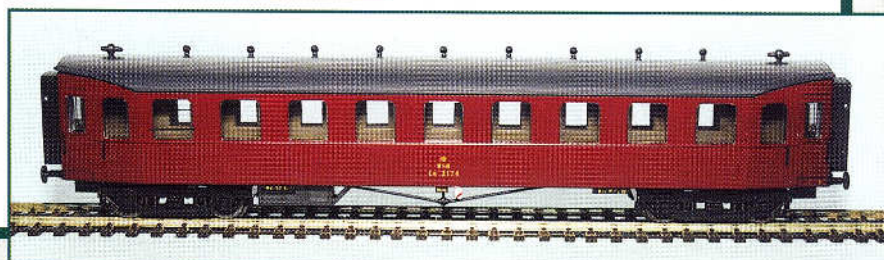
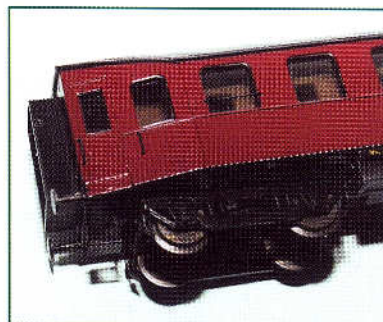
Nu vil nogle måske ærgre sig over at man har anskaffet de tidligere udgivne vogne, men det behøver man sāmænd

ikke, for Hobby Trade sælger også de nye forbedrede tag som løsele, således at de oprindelige tag kan udskiftes. Det gamle tag udskiftes ved at skruer det løs i vognbunden og derefter anbringe det nye. Skrueerne er anbragt under bogierne, så det bagerste hjulsæt i hver bogie skal først fjernes, så der bliver fri adgang til arbejdet.

De nye påtryk og bemaling på vognkassen kan man desværre ikke få som "løsele", men da mange vogne hos forbilledet også kørte rundt i slidt bemaling og utydelige påskriver, så får man blot en variation mere på anlægget. Ellers har man jo lov til at ommale og om-littrere sine "gamle" modeller til andre numre.

- nye udgaver

Skala 1:87; epoke III



DUUS HOBBY

Rødovre StationsCenter
2610 Rødovre
Tlf.: 3672 0136



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

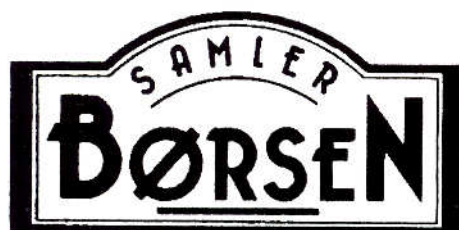
Molak og TesTors
Busch - Vollmer - Kibri - Heljan

*Herudover alt til kreativ hobby
for hele familien*

Vi sender overalt

*

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



Velkommen i Københavns største
og mest velassorterede forretning for
Modeltog - Modelbiler - Motorbøger -
Videoer og Jernbanebøger

SamlerBørsen

Jacobys Allé 2-4 (hjørnet af Pile Allé 15)
1806 Frederiksberg C
Tlf. 3325 4022 Fax 3325 0622
Åbent hverdage kl. 12-17.30
Tirsdag lukket - Lørdag kl. 10-13

www.samlerboersen.dk

Modeljernbanecentret

TRINBRÆTTET

ÅRHUS

Efter en varm sommer:

DSB B-vogne fra både HELJAN og TOGMODELLE. Bemærk: Tilbud fra begge sider. Fra HELJAN: Ta' 4-vognsæt B,B,B,A i rød eller brun til 1200kr + rabat kupon på MY/MX. Eller kæmpe udvalg i forskellige vognnumre fra TOGMODELLE med rabatter op til 10% ved 4 vogne. Få komplette vognlister.

DSB MA-lyntog fra ROCO: Rød m vingehjul kommer i oktober: MA,AM,BM,BS og efter jul MA,AM,BR,BS. Korrekte fronter og danske sluttyger! Jævnstrøm og jævnstrøm-digital m lyd og MÄRKLIN analog / digital m lyd. Senere kommer samme som Staniol - Sølvpil. Hør nærmere - god forudbestillingspris.

Også fra ROCO: DSB MY 1116 brun med rilleudstødning. I digital udførsel med rigtig GM-lyd! Leveres til både jø og MÄRKLIN ■ DSB's store stykgodsvogn Habbills er kommet med nyt driftnummer. ■ DSB Rils stor 4-akslet godsvogn med presenning - også kaldet "Prærievogn".

BRIMALM DSB S-maskine. Vælg mellem flere numre og udgaver. Hør nærmere om dette flotte projekt - bliv skrevet op til gratis prospekt.

Nye HELJAN DSB MO 1828 og 1878 med sølvfarvet tag. MO 1853 og 1890 med gråt tag. Kan leveres flot patineret! ■ DSB EG el-lok er kommet! Stort og kraftfuldt lokomotiv - nu også RAILIONS ■ MY med rilleudstødning vil blive: MY 1145 og MY 1152 epo III brun samt MY 1146 og MY 1155 epo IV rød/sort. ■ DSB CPL styreledningsvogn mellem MO og CPS er kommet igen med nye numre. **HELJAN DSB MY 1201-1202** som exclusive serie. "Marylin Monroe" - de flotte / særprægede danskbyggede MY-lok. Alle HELJANs modeller leveres til både jævnstrøm og MÄRKLIN.

DSB ics Interfrigo: - næste variant af DSB's hvide kølevogn, nu som ics fra slut 1960'erne. Kun 148,00kr. Senere kommer andre varianter af denne kølevogn, bl.a. oprindeligt IKA m andet nummer samt DSB ics og FDB-Danfrost.

Det er en tysk vogn med tyske tagrotor der er benyttet, hertil haves et ombygningssæt - så taget bliver helt korrekt. 95,00kr incl anvisning.

DSB N-maskine fra MÄRKLIN - flot model med røgskærme, havebænk og sneæsser m.v. Kommer til vinter, bestil nu til introduktionspris. Engangserie. ■ Godsvognsæt med to kuglebeholdervogne; een DSB "Aalborg Cement" og een svensk "isopal" godsvogn.

DSB CM fra HOBBYTRADE - Alle de nye numre af de "spidsgavlede" er kommet! Vælg mellem brune og teak-farvede: Brune: CM 2143, 2169 og 2174 alle jyske. Teak: 2141 og 2180 jyske og 2159, 2168 og 2173 sjællandske vogne.

Specielt fremstillet for TRINBRÆTTET ÅRHUS:

Ældre DB INTEFRIGO-vogn med numre som kørte herhjemme i 1960'erne. Den er opbygget på et udgået sæt fra AIRFIX, som er færdiglavet af min modelbygger med speciellavede ætsede platforme og transfers. Monteret med KKK 448,00kr.

"DSB Bus" langsnudet Opel Blitz i flot rød bemaling, grå mavebælte og tagbagagebærer. 550,00kr uden tagbagagebærer 450,00kr.

DSB Køf opbygget på basis af Märklin og jævnstrøm-Trix med korrekt dør, ny front, lang fodplade og nyt tag. Både grøn og rød/sort flot litreret 2198,00kr.

DSB S-tog flot serie; MM/FS med de frontvinduer af "brille"-typen med alu-rammer. 5-polet ROCO-motor og gear digitalstik - for Märklin m ANDI-dekoder. 5900,00kr.

DSB Bn: Flotte håndpatineret serie DSB Bn-vogne. Tag, vognsider og undervogn korrekt tilsvinet - gardiner. Rød Bn 498,00kr og Bns 548,00kr. Sæt med Bn, Bn og Bns 1398,00kr. Brun Bn 398,00kr - 3 brune Bn 1098,00kr.

DSB E - ny serie DSB E-maskiner opbygget til MÄRKLIN er under vejs. Begrænset antal. Digital, men også for analog. Reserver nu 4900,00kr.

NYE BILER epo III: Volvo Amazone dansk POLITI 128,00kr ■ "Koen Karoline" på Tempo Matador kassevogn ■ Scania LS110 med langsnude fra BREKINA 78,00kr. ■ Amazone 4-dør både een- og nu også tofarvet med flotte chromfælg med rødt VOLVO embleme! 82,00kr ■ Ford Transit med "SAS Scandnavian Airlines" 88,00kr.

Disse nyheder og meget mere kan ses i butikken og på WWW.TRINBRAETTET-ÅRHUS.DK
Aktuel nyhedsbrev medfølger alle forsendelser. HAR DU MAIL-ADRESSE, SÅ MELD DIG TIL - SÅ FÅR DU LØBENDE TILSENDT NYHEDS- OG BRUGTLISTER.

TRINBRÆTTET ÅRHUS

v/Mads Sjøner
Frederiks Allé 85
8000 Århus C

Tlf./Fax 86 13 94 00

www.trinbraettet-aarhus.dk
aarhus@trinbraettet.dk

Mandag	lukket.
Tirsdag	13.00-19.00
Onsdag	13.00-17.30
Torsdag	13.00-17.30
Fredag	13.00-18.00
Lørdag	10.00-13.00

Er der travlt tager telefonsvarer/fax imod besked
Sjællænderne har nu let ved at komme tur/retur - gi' dig go' tid.

Butikken bugner med varer,
også en masse som du ikke ser andre steder.

ALTID GO' FOR EN KOP KAFFE

DSB diesellokomotiv litra ME

Omsider fik vi lejlighed til at tage et par fotos af TOGDILLENs model af DSBs diesellokomotiv litra ME.

Modellen er sædvanligvis fremstillet i fin kvalitet med vognkasse i plast på en industriundervogn, her et bogielokomotiv fra BRAWA (type Ludmilla). På denne måde forbliver køre- og koblingsegenskaberne sikret, men til gengæld er detaljerne på undervognen ikke helt korrekte. Men det kan man nok leve med.

Motoren er en fin lille 5-polet "proptrækkermotor", der giver stabil kørsel. Overførsel af motorkraften sker via fleksibel kardan til begge bogier med træk på alle seks hjul. Modellen er i øvrigt forsynet med lys, men for at få lys i lanterneerne, er det nødvendigt selv at bore disse forsigtigt op med et lille håndbør, altså toplanterne og de to sidelanterne.

Vognkassen er fint detaljeret med alle karakteristika for en litra ME, dog kunne jeg godt tænke mig at modellen havde lyd-dæmperkasser (øreklapper), der jo var typiske for lokomotivet. Men de manglende kasser er slet ikke forkert, for sådan kørte forbilledet jo i begyndelsen.

Modellen leveres med glas i alle vinduer, og er komplet med litreringer i korrekt udførelse. Maskinens rød/sorte lakering matcher helt forbilledets bemaling, og er pænt udført i silkemat. Min model bærer nummer 1509, men man kan frit vælge det nummer, man ønsker, blot man gør TOGDILLEN opmærksom på det i forvejen.

I øvrigt: Det kan hælde at vognkassen ikke går helt ned og dækker vangerne. Men det ændres nemt ved at slibe lidt af den lille støbetap indvendigt i vognkassens tag, så vognkassen kan sænkes tilstrækkeligt. Bogierne, der er i grå plast, kan i øvrigt - hvis det ønskes - males med Humbrol 85-sort for at matche forbilledet.

Pas i øvrigt på pufferne! De kan være tilbøjelige til at falde ud. Man kan ikke lime dem fast, da de holder undervognen fast til vognkassen.

Ellers kort og godt: Et god trækraftsmodel til os epoke IV/V- køre.

CBA



HELJAN: NYE MO-VOGNE

Skala 1:87; epoke IIIc/IVa

MO-vogne med sølvtag	MO-vogne med gråt tag
Kat.-nr. 4504; MO 1828	Kat.-nr. 4506; MO 1853
Kat.-nr. 4505; MO 1878	Kat.-nr. 4507; MO 1890

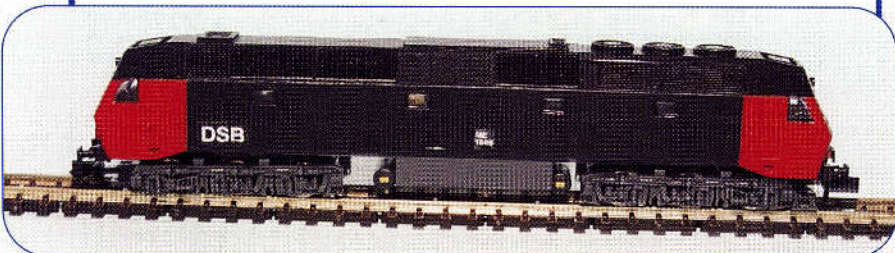
Medio juni 2003 forelå HELJANs nye MO-vogne med sølvfarvet tag i forretningerne.

Grundmodellerne er de samme som hidtil, altså med identisk motor, NEM-stik, træk o.s.v., men de er dog forbedret med hensyn til undervognens tilpasning til vognkassen, d.v.s. at undervognens vange, der uheldigvis var synlige på de første modeller, nu sidder perfekt skjult oppe under vognkassen. Det ser godt ud.

Taget er malet i sølv, således som de første vogne så ud fra ca. slutningen af 1950'erne. Efterhånden fik de fleste MO-vogne sølvfarvet tag ved revisioner. Bemærk, at det er korrekt, når HELJAN har lakeret selve radiatorerne i sort. Sådan så de også ud på forbillederne.

Modellernes vognkasser er selvfølgelig igen malet i vinrød, men har fået nye numre. Det er MO 1828 og MO 1878, der begge var hjemmehørende i 2. Distrikt (Jylland) indtil udrangering. MO 1878 er nu i Randers hos DSB Museumstog.

Endelig er der kommet to nye numre med gråt tag, nemlig MO 1853 og 1890. MO 1853 hørte hjemme i Jylland de første mange år, men kom derefter på sine gamle dage i drift på Sjælland. Sidstnævnte MO 1890 var sjællænder fra start til slut.



DWA-HOBBY

Beholdervogn fra DE FORENEDE BENZINIMPORTØRER A/S

Epoke III; skala 1:87; DSB litra ZE 503 721

I løbet af sommeren er DWA kommet med endnu en glædelig overraskelse, nemlig en helt "speciel" - og meget dansk - beholdervogn. Vognen var i forvejen ikke annonceret, og dukkede pludselig op på Jernbanemuseets august-arrangement i Odense.

Det er denne gang en model af beholdervognen ZE 503 721

fra oliefirmaet "De Forenede Benzinimportører A/S" (DFB), København, man har valgt at udsende.

DFB havde gennem en år-række et lille antal olietankvogne i drift. Selskabet oprettedes i 1951, hvor det overtog en olietankvogn fra KKKK Olie A/S og tre fra A/S Nordisk Tanklager, ZE 503 901 og ZE 503 721-723. Den

første vogn blev omnummereret til ZE 503 724, mens de tre sidstnævnte beholdt numrene. I 1957 anskaffede selskabet endnu to vogne UIC-numre 070 1 72X, men de udrangeredes i slutningen af 1960'erne. Alle vogne havde hjemsted i København.

Vognene havde et varieret udseende med nittede og svejste beholdere, men det er selvfølgelig den nittede ZE 503 721, som DWA har valgt at gengive som model. Det er et godt valg, idet den er en 98 procent gengivelse af forbilledet.

Vognen, hvis byggested og år er ukendt, havde et rumfang på 19 200 liter, akselafstand på 4000 mm og længde over puffer 8800 mm, altså samme mål som Fleischmanns tyske grundmodel. Forbilledet fik i 1951 afmonteret bremsehuse og skru-



bremse; den fik i stedet ranger-skruerbrems og blev RIV-mærket. Det er modellen i denne udgave, som DWA har udsendt.

Modellen er malet i en kraftig rød beholder med firmaets navn i hvide versaler på beholdersiden og asymmetrisk rød stjerne på gavlen med påskriften STJERNE-OLIE i hvid/sort. Øvrige påskrifter på adresse-tavler m.v. er som sædvanlig identiske med forbilledet. Undervognen er malet i sort med hvide vangepåskrifter.



ROCO

... så er MA-lyntoget lige om hjørnet

I løbet af 8-14 dage er MA-lyntoget fra ROCO i handelen. Udgivelsesdatoen er fastsat til 1. oktober 2003, men det er ikke sikkert at alle forhandlere har modtaget modellen til salg lige fra denne dato, så hav lidt tålmodighed.

I første omgang udsendes et halvtog med fire vogne bestående af MA-AM-BM-BS, d.v.s. en motorvogn, 1. klasse mellemvogn, 2. klasse mellemvogn og styrevogn med 2. klasse. Den anden halvdel litra MA-AM-BR-BS, altså motorvogn, 1. klasse mellemvogn, 2. klasse mellemvogn med restaurant og styrevogn med 2. klasse følger i begyndelsen af det nye år.

Togsættet(tene), der er helt omarbejdet med nye værktøjer til korrekt dansk MA-sæt, udsendes i første omgang i rød lakering med gult vingehjul på fronterne, således som lyntoget så ud, da DSB satte det i drift i 1963 (epoke IIIc).

Sættet kommer både i almindelig jævnstrøm til analog kørsel, jævnstrøm digital (DCC) med lyd og Märklin analog/digital med lyd. Også sølv-udgaven fra 1985 med det store røde DSB-logo (epoke IVb) udsendes på et senere tidspunkt.

I næste nummer ser vi nærmere på modellen, ligesom vi bringer en serie fotos - bl.a. sjældne farvebilleder - fra dengang lyntoget satte i drift. En tekst med beskrivelse af forbilledet bringer vi naturligvis også.

...så gør klar til at køre ind i en spændende epoke III



WWW.TOGET.DK

DSB litra F

Epoke III; Märklin 1:87

Denne model er ikke nogen spritfrisk nyhed, men alligevel bør vi af hensyn til Märklinisterne lige fortælle, at man endnu kan få denne færdigbyggede model af den populære rangermaskine hos DSB, nemlig litra F.

Modellen, der fremstilles i et samarbejde mellem www.toget.dk og EMP-model, er bygget på basis af et Märklin lokalbanelokomotiv "Lindau" kat.-nr. 30 295.

Til ombygningen er endvidere benyttet dele fra TIKØB Støberi, d.v.s. skorsten, dome, trykløftpumpe o.s.v., mens transfers er fra KM-Tekst. Modellen har fået en del ekstra detaljer, bl.a. er påsat advarselsskilte for elledning på dome og tender for maskiner, der - hos forbilledet - kørte i den københavnske nærtrafik.

Producenterne ved godt at modellen dimensionsmæssigt ikke er en præcis model af DSBs F-maskine. Men hensigten har været at tilbyde Märklinister et DSB-lignende lokomotiv til sidebaner, rangering m.v. til en overkommelig pris.

Teknikk har man derfor valgt at beholde Märklin-maskinens egenskaber, og man får derfor en slidstærk og driftssikker model i vanlig Märklin-kvalitet. Modellen har indbygget dekoder så den kan anvendes til såvel analog-, digital- som DELTA-drift.

Til slut skal vi lige oplyse at modellen kun fremstilles i 250 eksemplarer med forskellige driftnumre, og at den koster ca. 1200,- kr. incl. forsendelse over alt i Danmark. Den fås kun hos www.toget.dk.

toget.dk har et stort udvalg

af rullende materiel fra DSB samt skinner og tilbehør



Roco

MA lyntog

i DSB rød leveres til attraktiv pris ved forudbestilling.

DSB litra EA

Kun hos toget.dk DSB til Märklin MiniClub produceret i Schweiz.

2500,-



Roco

MY 1116

Både AC og DC med lyddekoder - på lager.

1898,-

Incl. levering.

DSB DFDS

Roland Munch-sæt

389,-

Se det samlede udvalg på www.toget.dk



Altid lav pris på Märklin skinesæt

DSB Litra F

Med decoder - bygget på

Märklin 30295.

Færdigbygget.

1188,-

Stort udvalg

I DSB fra Hobbytrade og Togmodelle, f.eks. ME, Mayo og sribewis af Bn/Bns

Wintrack 6.0

3D baneplanlægningsprogram

788,-



Med dansk manual

998,-

Billige dekoder til både Märklin og jævnstrøm - lastregulerede dekoder fra...

199,-

Køb dit modeltog i fred og ro hjemme i stuen eller i frokostpausen

- klik ind på www.toget.dk

- og gør en go' handel...

www.toget.dk

Telefonisk henvendelse kan ske på 2289 7250 eller fax 8750 8030

TRINBRÆTTET, København

DSB rystevogn litra CXM

Skala 1:87;
Kombibyggesæt



Trinbrættet (Din&Min Hobby) i København tilbyder mange spændende og rare sager til modeljernbanen, ikke alene færdigmodeller af rullende materiel, hussamlesæt, træer og buske til landskabet, baggrundskulisser m.v., men også relativt nemme byggesæt af rullende materiel.

Det nyeste skud på stammen er et byggesæt - det må vist mere korrekt betegnes for et samlesæt - af DSBs rystevogn litra CXM, typen med de store åbne endeplatforme og lange tagudhæng i enderne. Forbilledet blev senere en udpræget togførervogn i godstog på Jylland/Fyn i 1950'erne og 60'erne.

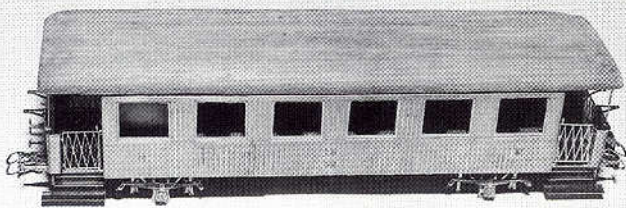
Byggesættet (samlesættet) leveres komplet med alle nødvendige dele: Færdigkørende undervogn fra KLEIN incl. koblinger m.v., komplet vognkasse og tag (resin-støbt ud i ét), endeplatforme og jernkrummelurer i ætset nysølv, klare glaseruder

og transfers. Med sættet følger selvfølgelig en udførlig bygge- og bemalingsvejledning.

Modellen er relativt nem at bygge, og kræver ikke de store forkundskaber, selv om man nok bør have lidt erfaring med ætsede dele. Dette bør dog ikke være nogen hindring for at gå i gang - og et sted skal man jo begynde.

I øvrigt tilbyder Trinbrættet København som allerede nævnt masser af andre ting til modeljernbanen, bl.a. en model af et færdigkørende MH-rangerlokomotiv fra DSB. Man er også i gang med at udvikle nye spændende modeller af rullende materiel til epoke II og III. Hvilke skal vi ikke afsløre her og nu, men læs gerne med i de kommende numre af LOKOMOTIVET.

OKT Model Import/Burmester



Scandia personvogn

Skala 1:87; epoke II/III

Efter 1900-århundredskiftet kom en ny type personvogn i drift hos de danske privatbaner, nemlig de 2-akslede teaktræbeklædte storrumsvogne med seks store vinduer, leveret første gang i 1911 af Scandia til Kolding Sydbaner (KS) og Brenderupbanen (OMB).

I tiden efter leveredes et stort antal af disse vogne. Den sidste blev leveret til TFJ i 1943 (TFJ C 9), hvilket betyder at konstruktionen blev anvendt i over 30 år. I alt leveredes ca. 90 vogne af grundtypen, der havde længde over puffer 12 990 mm og akselafstand 7220 mm.

Så dyrker man danske privatbaner i epokerne II/III, så kan den nævnte type personvogne fra Scandia slet ikke undværes på anlægget. OKT, der har overtaget en del af Burmesters produktion, kan nu tilbyde denne tidstypiske teaktræbeklædte vogn med de store vinduer og endeperron.

Vognen leveres som byggesæt komplet med alle dele i æstet nysølvplade, mens taget er i støbt plastic. Sættet leveres dog uden hjul, puffer, tagventiler m.v., idet disse dele købes særskilt.

Modellen er yderst detaljeret med markerede brædderiller, minidetaljerede låger med mønster ved endeperroner og hjulophæng med sjækler, fjedre o.s.v. Undervognen er komplet med bremseudstyr, d.v.s. bremsebuk-, cylinder, bladfyedre, akselkasser og sjækler m.v.

Modellen er med komplet interiør, d.v.s. skillerum, sæder m.v., og kan således blive en supermodel for den, som vil genoplive de gode gamle dage på anlægget. OKT gør dog opmærksom på, at man ikke skal gå i gang med modellen, hvis man er begynder. Der kræves lidt erfaring, hvis resultatet skal falde heldigt ud, og man ikke skal tabe gejsten på halvvejen.

Billedet viser en prototypemodel af KS C 7 med tag fremstillet i træ.

DanModel: Transfers

Det relativt nye lille firma DanModel i Brøndby, der selv kalder sig et "køkkenbordsfirma", kan tilbyde en hel del spændende transfers til selvbyggere af dansk rullede materiel.

Det er vådtransfers fra DSB og privatbanerne i fin kvalitet til lokomotiver, motorvognsæt og vogne, både epoke III, IV og V. Transfer-sættene er meget nøjagtige i skriftsnit og størrelse. De fleste er til skala 1:87, men litreringer til fx MA-lyntoget fås også i spor N.

Til privatbanen HHGB fås litreringer til Y-tog i både epoke III, IV og V, og det samme gælder motormateriel fra Lollandsbanen. Der tilbydes også litra og tekniske påskrifter til LJs mange person- og rejsegodsvogne, der i tidens løb er indkøbt fra DSB, bl.a. litra CL og CP, herunder også det kursive navnetræk LOLLANDSBANEN, foruden det moderne logo, der i dag pryder de tidligere DSB diesellokomotiver litra MX.

Dyrker man den gamle københavnske nærtrafikbane Slangerupbanen (KSB), så kan man også levere litreringer til mange af banens sjove personvogne i epoke II. Sådanne litreringer er sjældent set.

Man har intet forhandlernet, og har indtil videre kun solgt produkterne på legetojsmesserne i Frederiksbergshallen, men ønskes yderligere oplysninger og katalog over firmaets samlede program m.v., kan man kontakte DanModel ved Mogens A.Nielsen på tlf. 43 45 08 89 eller E-mail mogens-marianne@12move.dk.

Stoppel Hobby/Herpa Falcks Redningskorps Ambulance MB

I samarbejde mellem HERPA og STOPPEL/Falck Museets Venner er fremstillet nok en model i serien af danske moderne redningskøretøjer, denne gang en ambulance baseret på en MB Miesen Bonna. Modellen blev udsendt i juni 2003, og ønsker man den i samlingen skal man "afsted med udrykning", idet den tidligere udgivne model af MB-springer ambulance (se LOKOMOTIVET nr. 70; side 30) hurtigt blev udsolgt.

Modellen er igen fremstillet i HERPAs superkvalitet med mange påtrykte detaljer, som nøje matcher forbilledets udseende ned til mindste falk. Endog nummeret på nummerpladen på fronten er til at læse.

Initiativtagerne var i øvrigt ikke tilfredse med førsteudgaven af modellen, idet en enkelt detalje var trykt forkert. Og så måtte hele oplaget

trykkes om, for modellen skulle sandelig ligne forbilledet med advarselstriber, blå "life-of-star"-symbol o.s.v. Sådan skal det bare være!

Modellen har i øvrigt let mattede halvrunder i bæreafdelingen i hvilken man også kan ane interiøret. På taget er ventilations-markering og -selvfølgelig - "blå blink".

Som allerede nævnt er modellen fra HERPAs eksklusiv-serie i nøjagtig skala 1:87 - lige til anlæggets Falck redningstation.



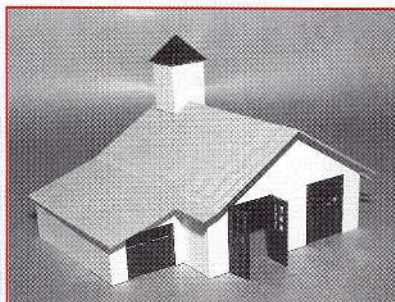
Sjællandske by- og landhuse

Skala 1:87 · Epoke II/III/IV/V

Præcise huse i størrelse og udseende - med danske forbilleder - til vore anlæg har i mange år været en mangelvare. TRINBRÆTTET, Århus har nu i en periode leveret nogle få ønskebygninger, og for nylig lancerede man nogle nye sæt af byhuse. De leveres alle med færdigudfræsede plastdele, altså mure, tag, skorstene o.s.v., fremstillet præcist og uden grater på moderne computerstyrede fræsemaskiner.

Tidligere er udsendt samlesæt til bl.a. Ebeltoft gamle brandstation, som vi viser her i næsten færdigbygget og bemalet udgave.

Nye modeller er bl.a. en rigtig dansk bungalow fra de go'e gamle dage og et moderne to-længet familiehuse (vinkelbygning), sidstnævnte er baseret på et gammelt sjællandsk husmandsted ved Kalundborg, hvor udlængen med tidligere (grise)stald er indrettet til moderne bolig med de særlige varmeisolerende vinduer (epoke V). Husmandstedet i sin oprindeli-



ge form til epoke II/III med datidens vinduer følger også som model, altså med udlænge indrettet til stald.

Med sættene følger alle dele samt en udførlig samle- og bemalingsvejledning. Samling er ganske uproblematisk, også for begyndere. Der bruges almindelig plastlim til samlingen, ligesom bemaling sker med den tilgængelige plastmaling/enamel.

Billederne viser prototypehuse i prøvebemaling, d.v.s. at der foreligger nogle detaljemangler, bl.a. skorstene, men de er naturligvis også med.

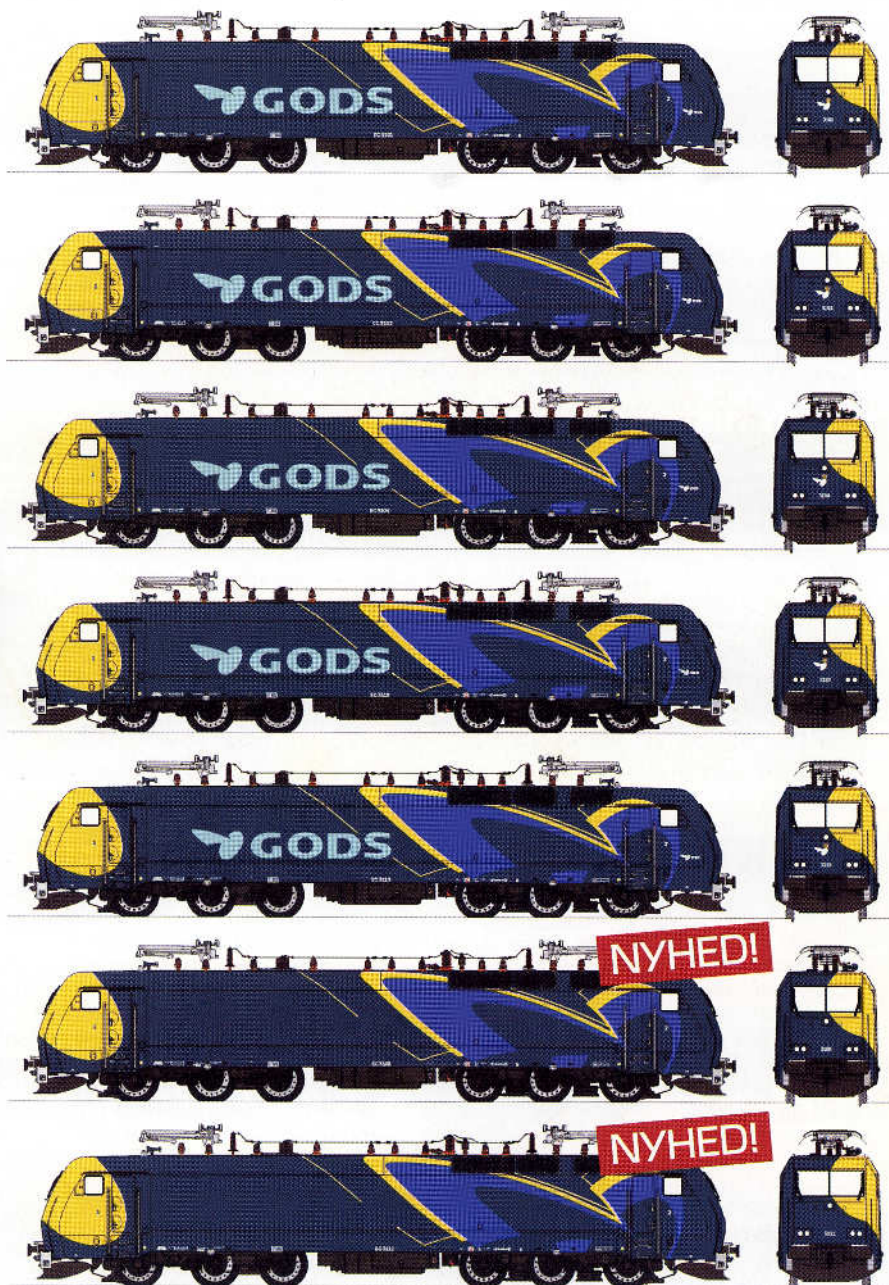


GODS

EG 3105

DSB litra EG

Nu med 2 nye numre fra Railion...



Heljan har gjort det igen! - nu udvider vi sortimentet af vores nye Litra EG med yderligere 2 nye numre...

4430

EG 3101 DSB Gods

4431

EG 3102 DSB Gods

4432

EG 3106 DSB Gods

4433

EG 3110 DSB Gods

4434

EG 3113 DSB Gods

4435

NYHED!

EG 3103 Railion

4436

NYHED!

EG 3112 Railion

Levering:

3. kvartal 2003

Vejl. udsalgspris

inkl. moms

Jævnstrøm

1.600,-

Vejl. udsalgspris

inkl. moms

Vekselstrøm

1.850,-



HELJAN

www.heljan.dk · E-mail: heljan@heljan.dk

HELJANA/S · DK-5471 Søndersø · Telefon 64 89 11 88

Kommende MJ-arrangementer

OKTOBER 2003

DJK: Jernbaneloppemarked

Igen i år afholder DJK sit traditionelle loppemarked med salg af jernbaneløpemarked, arkivalier, modeltog, skilte, plakater m.v. Der afholdes endvidere auktion over jernbaneløpemarked.

Sted: Teatersalen i Valby Medborgerhus · Valgårdsvej 8, 2500 Valby

Dato: Søndag den 5. oktober, kl. 10.00-17.00

Yderligere oplysning omkring bordbestilling for salg el.lign kan ske til

John Nielsen, tlf. 35 81 96 00 efter kl. 19.00 eller Bent Jacobsen tlf. 44 84 21 07 efter kl. 20.00.

Danmarks Jernbanemuseum: MJ-udstilling

I oktoberferien 2002 havde Danmarks Jernbanemuseum stor opbakning med invitation af danske mj-klubber til sin "kørende modeljernbane-udstilling". Derfor gentager man succesen i efterårsferien sidste weekend med kørende anlæg m.v.

Sted: Danmarks Jernbanemuseum · Dannebrogsgade 24, 5000 Odense C

Dato: Weekenden den 18. og 19. oktober, kl. 10.00-17.00

Mange klubber, private og firmaer vil deltage med forskelligt modeltog, anlæg m.v. i alle skalaer såvel AC- som DC-drift. Udstillerne vil bl.a. demonstrere digital-kørsel, selvbyggerproduktion af lokomotiver og vogne, dioramaer o.s.v. Der bliver aktivitet på begge etager i Jernbanemuseets haller.

I øvrigt finder der hele efterårsferien 13.-19. oktober forskellige daglige arrangementer sted på museet. bl.a. kørsel med veteranog.

Mød op og få spændende og inspirerende oplevelser.

NOVEMBER 2003

DMJU: MJ-udstilling 2003

Så er efteråret kommet, og Dansk Model Jernbane Union (DMJU) sætter påny sin traditionsrige og omfattende udstilling på sporet.

Sted: Fredericia Idrætscenter · Vestre Ringvej
Dato: Weekenden den 22. og 23. november 2003 kl. 10.00-17.00

Der vil igen være mange modeljernbane- og veteranjernbaneklubber, som demonstrerer inspirerende modeljernbaner i alle størrelser, modulanlæg eller stationære modeller, arbejdende værksteder o.s.v. Der vil også være fabrikanten m.fl., der viser de nyeste produkter inden for modeljernbane og -tilbehør, litteratur, tegninger, PC-programmer o.s.v. Der er mulighed for at indtage fast- eller slowfood i hallernes cafeteria og restauration.

Buslinje 6 kan benyttes fra/til Fredericia station lige til/fra hallernes indgang.

Fredericia Model Jernbane Klub står for den praktiske del af arrangementet.

LEGETØJSMARKED

I november er det etter tid til at gå på jagt efter gammelt modeltog, legetøj m.v.

Sted: Frederiksberghallen · Jens Jessensvej 20, København F.

Dato: Søndag den 30. november 2003, kl. 11.00 til 15.00

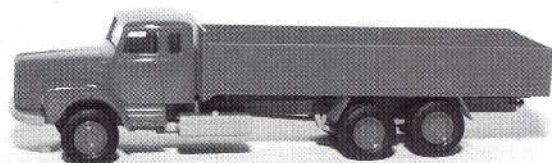
Nærmere omtale behøves næppe.

Der er kun fem minutters gang fra KB Hallen eller fra Peter Bangsvej S-station, og der er gratis adgang.

Yderligere oplysning, bestilling af bord for salg m.v. kan ske til Olaf Hermansen på tlf. 28 82 57 16 eller 28 64 71 07.

BILER

EPOCHE: SCANIA-VABIS ... en legende i model



Der er nu kommet en supermodel fra EPOCHE, der ikke må mangle på noget mj-anlæg fra epoke III og frem. Det er en model af SCANIA VABIS lastbil L/LS 75/76 og SCANIA L/LS 110/111.

Modellen er fremstillet nøjagtigt efter originale fabriks tegninger i tæt samarbejde med en tysk og dansk lastbilspecialist.

Modellen er med fabriksbygget førerhus, hævbare bagaksel og pejlstænger, og der arbejdes på højtryk med at fremstille anhænger, presenninger og trækker. Senere udsendes

også modeller efter skandinaviske/danske forbilleder, d.v.s. speditører og vognmænd.

Modellen kan bruges til alle typer i vognene 22-årige historie.

Det markante fald i produktionen i 1974, der fremgår af nedenstående tabel, skyldtes den nye model LB/LBS 110/111, den uden snude, som langsomt og sikkert blev den nye dominerende eksportvogn. I 1969/70 blev i øvrigt også en anden legende født, nemlig LBS 140, og fra 1972 LS 140 med 14,0 L V8 motor og 350 HK.

Produktnavn	Type	Årg.	HK u/m turbo	Vægt	Antal tons
SCANIA-VABIS	L/LS 75	58-63	165 205	13-22 t	16 000
SCANIA-VABIS	L/LS 76	53-68	190 220	16-22 t	23 000
SCANIA	L/LS 110	68-74	190 250	16-26 t	46 000
SCANIA	L/LS 111	74-80	203 280	16-26 t	30 000

Lidt historie om SCANIA og VABIS

SCANIA er det latinske navn for Skåne, og i år 1900 blev en cykelfabrik anlagt med dette navn.

I år 1897 forlod den første automobil vognfabrikken VABIS, hvis navn er forbogstaverne til "Vognfabrikken Aktie Bolaget I Södertelge" (i dag Södertälje). Den første VABIS lastbil forlod fabrikken i 1902, og i 1912 fusionerede SCANIA og VABIS, hvorefter fabrikken hed SCANIA-VABIS.

I 1968 fusionerede Wallenberg koncer-

nen deres personbil- og lastbilaktiviteter under navnet SAAB-SCANIA, hvor SAAB i 1995 solgtes til GM.

SCANIAS bomærke er stadig Malmös byvåben, der forestiller fabeldyret "Griffen" omkranset af et cykelnav.

SCANIA er i dag verdens 4. største producent af tunge lastbiler (over 16 tons) med fabrikker i Sverige, Holland og Brasilien og deler sammen med VOLVO godt 60 procent af lastbilsalget i hele Skandinavien.

Per

BREKINA – Mercedes Benz 180 Ponton

Epoke III, art.-nr. 23 053

De første automobiler var fra 1886, og blev fremstillet af Carl Benz (tre-hjulet) og Gottlieb Daimler (fire-hjulet) i Tyskland. Den tyske konsul Jellinek i Nice bestilte i 1901 en bil hos Daimler, som skulle hedde Mercedes efter hans datter. Jellinek var også agent for Daimler, deraf forbindelsen, og en handel mellem de to i gav i 1902 Daimler eneret på navnet Mercedes til biler.

I 1926 blev Daimler og Benz fusioneret til Daimler Benz og producerede Mercedes Benz biler. Daimler fandtes også i England, hvor en adelig havde købt licensen til Daimlers motorer. Ud over denne licens har dette mærke ikke haft noget med Daimler Benz at gøre.

Navnet 'Ponton' stammer fra USA, hvor det betyder et 'kasseformet karosseri, der inkluderer skærmene'. Den første pontonbil i Tyskland var Borgward Hansa 1500, der lanceredes i 1951. Mercedes havde i flere år leveret på basis af førkrigsmodeller, men i 1953 kom den første pontonbil MB 180 med selv bærende karosseri.

De første modeller havde 1800 cc med 40 HK eller 52 HK diesel. Senere udgaver, bl.a. model 190 fra 1956 havde 75 HK fra 1900 cc.

Brekinas model er relanceret her i 2003 i nye farver med detaljeforbedringer, og virkelighedens bil blev produceret til 1962, selv om den spidsfinnede MB 190 var kommet i 1959.

Prisen lå i 1962 mellem 32.000 til 44.000 kr., og dermed var det ikke en bil for alle. Måske er denne Mercedes model mest kendt i Danmark som taxa ligesom efterfølgeren.

Brekina har efterhånden udgivet 180'eren i en halv snes farver, også som taxa, og den fås p.t. i to varianter.

Per



OKT Model Import HEJLSMINDE REMISE

Skala 1:87

Er man til de rigtige hyggelige gamle privatbane-miljøer, så må OKTs nyeste byggesæt af Hejlsminde remise lige være sagen for den nostalgiske sjæl.

Hejlsminde var endestation på Kolding Sydbaner i afstand af godt 27 km fra Kolding. Banen nedlagdes sidst i 1940'erne, og der fandtes i Hejlsminde et lille maskindepot for servicering af lokomotiver og små motorvogne. Banen havde nogle mindre damplokomotiver, senere en Triangel (M 2) og et diesellokomotiv (M 3). Remisen findes endnu, men er indrettet som bolig.

Byggesættet består af flere dele. Vægge, tag m.v. er støbt i resin, mens porte, vinduer og andre detaljer er i ætset messing i yderst filigran kvalitet.

Detaljerne er i top, bl.a. er alle mursten i korrekt skala 1:87 og forbundet rundt om hjørner. Murbuer og -karme er nøjagtige efterligninger fra originalen, fremstillet ved en særlig fototeknik. Skifertagets plader er stykket sammen af det nøjagtige antal plader som hos forbilledet, altså en rigtig fine-scale model.

Bygningen har interiør med komplet opholdsrum m.v. for personale, ligesom der er eftersynsgrube mellem sporene. Taget



er lagt på tag-spær, så et nysgerrigt kig ind gennem porten giver et virkelighedstro indtryk.

Med sættet følger en fyldig bygge- og malevejledning. Den giver anvisninger, tips og tricks for korrekt samling, men man kan sagtens gøre det anderledes uden at det går ud over kvaliteten, fx anbefales en enamel, der ikke umiddelbart fås i Danmark.

Vi har ikke haft lejlighed til at bygge remisen, så vi ved hvor nemt eller svært det kan være, men vi har studeret det færdige resultat. Af billederne fremgår det, at det må trække i enhver med hang til "gamle privatbanedage".

Foran remisen lå i øvrigt i sin tid en 9 m drejeskive; denne fås også i model som byggesæt fra OKT, ligesom en tilsvarende model af Hejlsminde stationsbygning er på vej.

... EFTER DEADLINE

Netop som vi havde lukket bladets spalter for nyheder m.v., dukkede flere spændende ting til danske modeljernbaner op på redaktionens bord. Desværre kan vi ikke nå at få dem med, men vi vil ikke undlade at gøre opmærksom på dem, og så følger en en udførlig beskrivelse med fotos i næste nummer.

Det gælder således en række nydelige små og flotte jernbanemodeller til Märklin miniklub (spor Z, 1:220), der er produceret af www.toget.dk, Viborg. Det er bl.a. et DSB ellokomotiv litra EA og flere moderne vekselladvogne med danske veksellad (epoke IV/V). Modelerne er i super udførelse, og flere af samme slags - person- og godsvogne, såvel som trækraft - følger i løbet af efteråret og begyndelsen af det nye år.

Fra TRINBRÆTTET, Århus har vi modtaget en rød DSB-bus i skala 1:87 (epoke III), og ligeledes er udkommet to flotte automodeller i samme skala fra bl.a. Brekina, også til epoke III.

Læs mere i næste nummer, men kan man ikke vente, så er det bare om at henvende sig til de nævnte forretninger.

... masser af DANSK MODEL- JERNBANE

NYHEDER

DSB litra AL ("Akvariet")

Personvogn med 1. klasse. Resinvognkasse, vinduer, vognbund, bogier m.v. Pris endnu ikke fastlagt.

DSB diesellokomotiv MY 1201 "Marilyn Monroe"
Resinvognkasse tilpasset underdelen på ROCOs MY. Leveres med nye bogiesider m.v. Pris endnu ikke fastlagt.

Se fotos m.v. af begge modeller på vor hjemmeside.

DSB rejsegodsvogn Litra EH

Tag og vognkasse støbt ud i ét (resin), bundplade med undervognsdetaljer, dynamo, batterikasser m.v. Akselgaffler og -lejer i messing-pinol. Fås med og uden kukkasse, listebeklædt.

Komplet ubemalet byggesæt med litreringer. Spor H0 **Kr. 485,-**

DSB F-maskine



Overdel i resin for montage på Märklin 3029. Nu også med lav kulkasse. Spor H0. **Kr. 485,-**

Hatteæsker (rumpegeder)

til Scandia skinnebusser fra OHJ, GDS og HFHJ. Incl. bund og hjul

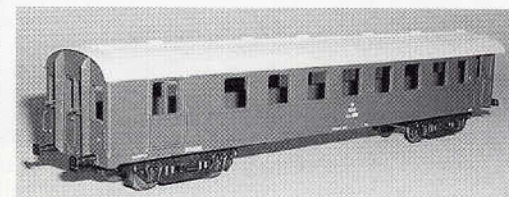
Kr. 294,-

4-akslet DSB postvogn litra DA

NYHED

Har også været i drift hos LJ, HHJ, OHJ og HFHJ. Vognkasse i resin med hvidmetalbogier, komplet byggesæt med vinduer, litreringer, Symobakoblinger m.v.

Kr. 650,-



DSB person- og rejsegodsvogn Litra CLE (spor H0)

Tag og vognkasse støbt ud i ét (resin), vognbund med mange detaljer. Udstyret med 2,5 m træbogier (Hobby Trade) og Symobakortkobling. Helt nyfremstillet efter moderne metoder. Komplet byggesæt med litreringer. **Kr. 550,-**

TIKØB HOBBY OG STØBERI

Hornbækvej 460 * 3080 TIKØB

Telefon mandag-fredag 8.00-16.00 • Tlf. 49 75 87 08

Åben lørdag 10.00-14.00 • Tlf. 49 75 97 27

Fax alle dage 49 75 87 19

Se også vores hjemmeside www.tikobhobby.dk

Vi sender
overalt



Farverigt marcipanbrød: VLTJ ML 12 med lille godstog på vej mellem Bækmarksbro og Vemb, sommer 1980. Bemærk, at maskinen nu har tre lanterner i stedet for som hidtil to. Foto: AK/OMJK.

Jernbanedrift på en barsk vestkyst:

MOTORTRÆKRAFT

hos VLTJ/Lemvigbanen

Af Torben Andersen

Kort om VLTJ

På den gamle jyske vestkyst åbnede VLJ (Vemb-Lemvig-Jernbane) for jernbanedriften den 20. juli 1879. Den 22. juli 1899 udvidedes banen med en særskilt strækning Lemvig-Thyborøn (LTJ), og de to "baner" sammenlagdes først endeligt som selskab Vemb-Lemvig-Thyborøn-Jernbane (VLTJ) den 1. april 1921.

Den 43,3 km lange strækning udgår fra Vemb til Lemvig, mens den sidste del til endestationen Thyborøn Havn er på 14,3 km, i alt er VLTJs strækning 57,6 km.

Allerede i slutningen af 1930'erne blev banens drift for størstepartens vedkommende kørt af motortrækraft. I 1938-39 udgjorde driften med damplokomotiver kun godt 33 000 km, mens kørslen med motor var på 313 500 km. I 1953-54 var de tilsvarende tal godt 3000 km med damp og ca. 334 000 med motor.

Materielmæssigt benyttede VLTJ sig i mange år af motorvogne, og var mærkværdigvis en af de få baner, der ikke indkøbte skinnebusser ved den store modernisering af privatbanerne sidst i 1940'erne og begyndelsen af 50'erne. Da der omsider kom skinnebusser til banen i 1966, så skete det ved brugtkøb hos andre baner, der blev nedlagt. Således anskaffede man sig ikke mindre end ni stk. Sm-busser, fire Sp-bivogne og to Sb-bagagevogne. Disse køb berørte i vid udstrækning brugen af motorvogne i persontogene, hvis opgaver i ti-

den efter blev meget reduceret. De blev primært benyttet til fremførsel af mindre blandetog, her især de store truckvogne af hensyn til stykgodstransporter, mens de mindre to-akslede kom til at stå i reserve eller benyttedes af baneafdelingen.

Banens vigtigste godstransporter var i 1953-54 mergel, kunstgødning, grus, kul og koks og brændselsolie. Fra 1954 fik man også store transporter af øl og vand og tømmer, men de oversteg dog ikke de forannævnte godsarter i antal tons.

Transporten af mergel foregik fra Damhusåens mergellejer, dels til stationer på banen, dels til statsbanestationer og stationer på privatbanerne RØHJ, VNJ, VaGJ og TKVJ.

Brændselsolien kom fra DSB til tankanlæg i Lemvig og Thyborøn, mens kul og koks indgik fra udlandet til Lemvig havn.

Godstrafikken afvikledes i 1954 med de ordinære tog og et dagligt godstog på hverdage Lemvig-Vemb-Lemvig.

I løbet af årene fik man store transporter af kemikalier til fra Rønland, hvor kemikalievirksomheden Cheminova anlagde en stor fabrik. Disse transporter er i dag (2003) det vigtigste godsaktiv for banen.

No 1

VLTJ var tidligt ude med hensyn til anskaffelse af motorvogne, der indkøbtes fra Triangel/De

Forenede Automobilfabrikker, Odense. Allerede i 1923 købte man en motorvogn hos nævnte selskab, den blev hos VLTJ til No 1, til daglig kaldet "Lotte".

Vognen var bygget med vognkasse i plade med let buede sider i stil med datidens automobiler, og var hverken særlig rummelig eller behagelig. Den var indrettet som midtgangsvogn med 24 siddepladser på 3. klasse, heraf var de fire dog klapsæder, som var placeret i bagagerummet. Opvarmning af vognene foregik ved hjælp af udblæsning fra motor, mens belysningen var elektrisk.

Oprindeligt var vognen ikke udstyret med puffer, men centralkobling til bivogne. I begyndelsen kørte vognen solo, men omkring 1924 ombyggedes en ældre personvogn til post- og rejsegodsvogn F 42 og to ældre lette personvogne C 10-11 til brug for motortog, idet de fik trykluftudstyr og egenvarme.

I 1931 ombyggedes No 1 let, idet den fik monteret puffer og træktojs, sidstnævnte kun i bagenden. I 1932 ombyggedes den igen, denne gang med dele fra den brændte M 2, bl.a. fik den reversegear og normalt træktojs i forenden, ligesom akselafstanden øgedes.

Køretøjet var forsynet med en Midwest 70 HK motor, som det beholdt lige til udrangeringen.

Motorvognen kørte bl.a. gennemgående tog til Holstebro, hvilket voldte en del problemer

for DSB, idet den ikke kunne køre de fastsatte 60 km/t i tjenestekøreplanen, og det gav mange forsinkelser.

Vognen var ikke særlig solidt bygget, men alligevel slap den nådigt fra sammenstød med biler i overskæringer - det gjorde bilerne til gengæld ikke.

Under besættelsen 1940-45 henstod "Lotte" ubrugt, men kom derefter atter i drift. Det fortælles, at "hun" uden videre startede op efter de mange års hensættelse.

"Lotte" var i ordinær drift indtil 1955, hvorefter vognen kørte nogle år som rangermaskine.

I 1960 blev No 1 henstillet, og ophugget samme år.

Hoveddata for VLTJ No 1

Byggested	Triangel
Byggeår	1923
Motortype	4-cyl. Midwest benzin
Effekt	70 HK (52 kW) v/1600 omdr/min
Transmission	Benzinmekanisk
Hjulstilling	1A
Akselafstand	Oprindeligt: 3640 mm Fra 1932: 4500 mm
Hastighed	60 km/t (reelt kun 50 km/t)
Lop:	
Oprindeligt (kobling)	8150 mm
Fra 1932 (puffer)	ca. 8800 mm
Antal siddepladser	24 incl. 4 klapsæder
Tjenestevægt	9 tons

M 1"

Som erstatning for "Lotte" anskaffede VLTJ denne vogn i 1957. Den blev i øvrigt den eneste litra MF købt af privatbanerne fra DSB, idet den ved DSBs modernisering af MF-vogne i 1950 - som derefter blev til MC-vogne - blev udrangeret og hensat i Glyngøre. Herfra blev den købt af VLTJ. Vognen havde ved overtagelsen litra MF 647, før 1941 DSB litra MF 68. Hos VLTJ blev den til vogn nummer to med nummer 1, men med M som litra, altså M 1.

Vognen blev bygget af Triangel 1928, hvor den blev forsynet med en Continental benzinator på 100 HK. Den havde plads til 33 siddende, og var indrettet med toilet.

VLTJ moderniserede senere vognen på eget værksted, idet man i 1963 lagde en Leyland motor i den, således at den fik 150 HK at arbejde med.

Allerede i 1967 udrangeredes vognen, og den endte som havehus i Lemvig.

Bemærk, denne vogn er ved en fejl faldet ud fra oversigten over Triangel-motorvogne i LOKOMOTIVET nr. 60, side 38.

Hoveddata for VLTJ M 1"

Byggested	Triangel
Byggeår	1928
Motortype	Opr. 6-cyl. Continental benzin Fra 1963: 8-cyl. Leyland diesel
Effekt:	
Oprindeligt	120 HK (88 kW) v/2000 omdr.
Fra 1963: ...	150 HK (110 kW) v/1800 omdr.
Transmission	Opr. benzinmekanisk Fra 1963: Dieselmekanisk
Hjulstilling	1A
Akselafstand	5900 mm
Hastighed	70 km/t
Lop	11 300 mm
Antal siddepladser	33 og toilet
Tjenestevægt	14,8 tons

No 2

I 1924 anskaffede man sig endnu en motorvogn fra Triangel, så man kunne udvide motordriften. Det var en lidt mere moderne vogn end No 1, bygget med vognkasse i teaktræ. Den fik ligesom No 1 en centralkobling og en 4-cylindret Midwest benzinmotor på 70 HK.

Vognen opvarmedes ligesom forgængerens No 1 ved hjælp af udblæsning fra motoren.

Omkring 1927 blev vognen udstyret med almindelige puffer og normalt træktojt i begge ender, så den kunne medtage bivoogne.

Den kunne rumme 28 siddende, og benyttes meget til banens gennemgående tog til Holstebro, hvilket skabte de samme bryderier med DSB som No 1.

Ved en remisebrand i Vemb i 1932 brændte vognen, og den blev udrangeret og ophugget. Dele af vognen kunne dog benyttes til efterfølgende ombygning af No 1, bl.a. genbrugtes

reversegearet, mens motoren blev stillet i reserve.

Hoveddata for VLTJ No 2

Byggested	Triangel
Byggeår	1924
Motortype	4-cyl. Midwest benzin
Effekt	70 HK (52 kW) v/1600 omdr.
Transmission	Benzinmekanisk
Hjulstilling	1A
Akselafstand	4000 mm
Hastighed	60 km/t (reelt kun 50 km/t)
Lop o. kobling	8800 mm
Lop o. puffer (fra 1927)	9550 mm
Antal siddepladser	28 (III klasse)
Tjenestevægt	9,5 tons

No 2"

Da motorvogn No 2 var brændt og ikke kunne genopbygges, lod VLTJ i 1932 Triangel ombygge en personvogn D 22, bygget af Scandia i 1917, til motorvogn. Den fik ilagt en 6-cylindret MAN benzinmotor på 145 HK, og samme nummer som forgængerens.

Ved ombygningen bibeholdt man personvognens tagrytter, og køretøjet blev indrettet med 10 pladser på II klasse og 30 pladser på III klasse, heraf fire klapsæder. Vognen havde endvidere toilet.

Vognen viste sig at være god og driftssikker, og i 1953 købte man to reservemotorer hos ØSJS for at kunne holde vognen i drift.

I 1961 kunne den dog ikke mere, og den blev hensat. M 2" blev ophugget i 1963, men man beholdt hjulsæt og gearkasse i reserve for M 3. (Hoveddata på næste side).

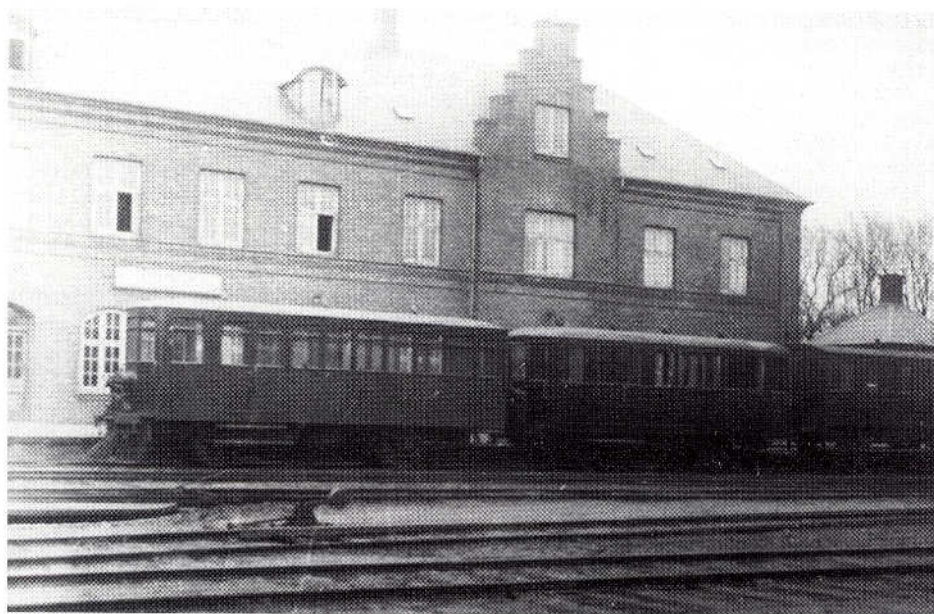


Ensom Triangel på den jyske vestkyst: VLTJ M 1" ankommer solo fra Thyborøn, og er her på vej ind til Lemvig, juni 1965. Foto: HGC.



VLTJ No 3 i Lemvig, 1961. Vognen er et typisk tidligt Triangel-produkt med smalle vinduer. Hos VLTJ litreredes de første motorvogne som NO (= nummer). Bemærk »kasketskygge« og lille lygte over førerrummet. No 3 forblev i drift til 1967, hvorefter den overgik til DJK. Foto: HGC.

VL TJ M 2 var en "rigtig gammeldaws" Triangel med centralkobling, banerømmere og mange små vinduer. Den var da også en af de helt tidlige modeller, anskaffet 1924. Her ses den i forspand med Triangel No 1 i Lemvig, 1930. Arkiv: TA



Hoveddata for VL TJ No 2''

Byggested	Vognkasse D 22 Scandia 1917
og -år.....	Motorvogn Triangel 1932
Motortype	6-cyl. MAN benzin
Effekt	145 HK (107 kW) v/1600 omdr.
Transmission	Benzinmekanisk
Hjulstilling	1A
Akselafstand	5800 mm
Hastighed	70 km/t
Lop	11 410 mm
Antal siddepladser ..	10 II-klasse, 26 III-klasse
	4 klapsæder
Tjenestevægt	16 tons

M 2'''

I 1962 anskaffede VL TJ sig endnu en tidligere DSB-vogn bygget hos Triangel i 1929. Den kom til banen via RØHJ, der i 1956 anskaffede vognen, hvor den blev til M 4, hvilket var den anden vogn med dette nummer. Oprindelig hed vognen DSB MC 653/MF 646.

Vognen, der var to-akslet med vognkasse i teaktræ, havde oprindelig benzinmotor, men i 1950 lagde DSB en Leyland diesel på 150 HK i køretøjet og fire andre vogne, der nu fik litra MC. Ved ilægning af Leyland-motoren fik vognene ekstra kølerarrangement på taget.

Da Statsbanerne i 1956 solgte disse til privatbanerne, købte RØHJ en af dem, nemlig MC 653. Her blev den i 1959 som nævnt omlitret til M 4''. I 1962 blev den overtaget af VL TJ, der omdøbte den til M 2, og dermed blev den tredje vogn med dette nummer hos VL TJ.

Vognen havde plads til 33 siddende på III klasse, og var indrettet med toilet. Den brugtes til mindre benyttede persontog indtil anskaffelsen af skinnebusmateriel. Derefter blev den holdt i reserve for baneafdelingen.

I 1973 kom vognen til Triangelklubben, senere blev den overladt til Helsingør Jernbane-klub.

Bemærk, vognen er ved en fejl ikke opført i Triangelisten i LOKOMOTIVET nr. 60, side 38.

Hoveddata for VL TJ M 2'''

Byggested	Triangel
Byggeår	1929
Motortype	8-cylindret Leyland diesel
Effekt	150 HK (110 kW) v/1800 omdr.
Transmission	Dieselmekanisk
Hjulstilling	1A
Akselafstand	5900 mm
Hastighed	70 km/t
Lop	11 330 mm
Antal siddepladser	33
Tjenestevægt	16,5 ton

No 3

Denne vogn leveredes til VL TJ af Triangel i 1926. Den tilhørte modeltype VII, bygget med vognkasse i teaktræ og en række små vinduer. Triangelens model havde generelt plads til 40 siddende, men for denne vogns vedkommende var der - lidt usædvanligt - plads til 42, idet den indrettedes med 10 sæder for II klasse og 20 + 12 klapsæder for III klasse. Sæderne på II klasse var betrukket med rødt, mens III klasse havde grønt betræk.

Selv om II-klasse-betegnelsen faldt bort i 1934, så fortsatte No 3 med at have samme pladsantal. I 1953 indførtes betegnelsen

fællesklasse i stedet for III klasse, men antallet af pladser forblev det samme.

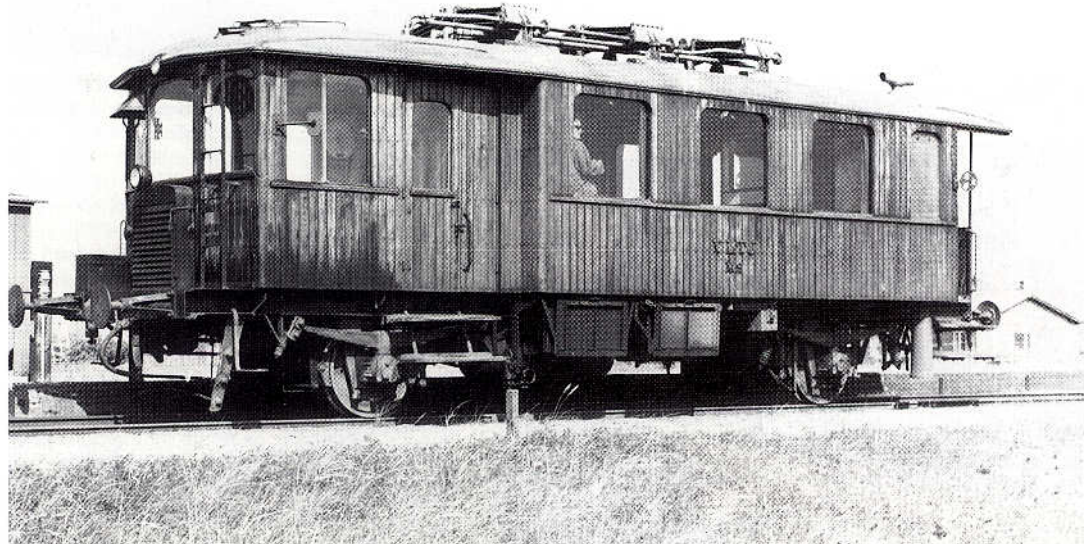
Vognen havde en 6-cylindret Continental benzinmotor, der ydede 105 HK ved 2000 omdr./min.

VL TJ havde oprindelig en masse problemer med vognen, der kun gik roligt i sporet under 45 km/t, senere kunne den heller ikke klare 40 km/t. Over denne hastighed kørte den særdeles uroligt, og gav de rejsende nogle voldsomme rysteture. Det blev derfor i 1929 nødvendigt at øge akselafstanden med godt en halv meter for at få bedre kørsel. Da man også havde problemer med motoren, blev denne ved samme lejlighed forbedret ved et gennemgribende "besøg" hos Triangel, ligesom den fik nyt bremsesystem.

Vognen brugtes mest som solokørende på trafiksvage tidspunkter, og kørte næsten uden driftproblemer helt til 1967.

Samme år - altså 1967 - kom vognen til DJK, Maribo, hvor den kørte en enkelt sæson. Året efter kom den uheldigvis ud for en rangerskade, og blev hensat for reparation.

I 1992 var uheldet atter ude, idet vognen gik op i luer ved en brand, og den måtte udrangeres og ophugges.



VL TJ M 2''' blev anskaffet fra RØHJ. Den havde en fortid som DSB MF 646; den kom i 1956 til RØHJ, og altså derfra til VL TJ i 1962. Vognen var en typisk "sen" Triangel produktion med lang indsnævret front/indgang og vognkasse i teakbæklædning. På taget ses køleanordningen, som vognen fik monteret ved ilægning af dieselmotor i 1950. Billedet er taget ved Lemvig i juni 1963. Foto: JGC/JMJK.



Hoveddata for VLTJ No 3

Byggested	Triangel
Byggeår	1926
Motorstype	6-cyl. Continental benzin
Effekt	105 HK (77 kW) v/2000 omdr./min
Transmission	Benzinmekanisk
Hjulstilling	1A
Akselafstand	5520 mm (indtil 1929: 5000 mm)
Hastighed	70 km/t
Lop	10 820 mm
Antal siddepladser	Oprindelig 10 II klasse og 32 på III klasse, fra 1953: 42 på fællesklasse
Tjenestevægt.	12 tons

M 4, 5 og 6

I 1931 gav moderniseringsloven VLTJ mulighed for at anskaffe sig moderne motormateriel, og i 1932 fik man tre stk. store motorvogne fra Scandia/Triangel/B&W.

Det var såkaldte tre-truckere, d.v.s. motorvogne med en motorbogje og to løbebogier, hvilket var en ganske usædvanlig konstruktion. De tre vogne litreredes M 4, M 5 og M 6.

Vognene blev til i et samarbejde mellem tre lokomotiv- og vognfabrikker, idet Scandia leverede vognkassen, Triangel undervogn med

maskintruck, mens B&W konstruerede og byggede motorerne.

Det var en af de bedste motortyper fra B&W, der lagdes i disse vogne og søstervogne, der leveredes i et større antal til Sydfynske Jernbaner (SFJ). Motoren var en 8-cylindret totakts- motor, der ydede ca. 350 HK ved 1100 omdr./min.

Selv om motortypen hørte til en af B&Ws bedste, så voldte den alligevel VLTJ en del kvaler. I 1952 udskiftede man derfor motorerne med MAN-dieselmotorer, og samtidig blev tagkølerne ændret til den lave, der fandtes på DSBs MO-vogne. Derefter fungerede motorvognene fint.

Den to-akslede motortruck var anbragt midt under vognkassen, og de to to-akslede løbebogier for- og bagtil. Motorbogien havde ikke forbindelse med vognkassen, men ragede op i passagerafdelingen, hvor den var indkapslet af træværk, ændret til den lave, der fandtes på DSBs MO-vogne. Derefter fungerede motorvognene fint.

Motorbogien var sammenbygget med dieselmotor, generator og to banemotorer samt brændstofbeholder, så bogien udgjorde en komplet dieselelektrisk enhed. Kun akkumulatorbatterier var anbragt i selve motorvognen.

Vognene vejede 55 tons, og kunne køre

MY 28 er Lemvigbanens nyeste lokomotiv, anskaffet brugt fra DSB i år 2001. Maskinen har ikke fået samme farverige design som »Tørfisken« (MX 26). Men til gengæld har den fået det flotte navn »Victoria«. MY 28 er fotograferet i Herning »Victoria«, september 2002. Foto: Jan Lundstrøm.

med en max-hastighed på 70 km/t. De målte 20 930 mm over puffer, og kunne medtage otte siddende på 1. klasse og 58 på 3. klasse (senere 1. og 2. klasse), i alt 66 siddende.

Alle vogne havde teaktræbeklædning med førerrum i hver ende, samt pakrum/førerrum og toilet. VLTJs vogne havde en karakteristisk indsnævret front med tre frontvinduer. I løbet af 1960'erne blev overgangsbrogene fjernet og endedørene blændet.

VLTJ blev meget tilfreds med sine vogne efter at motorerne var blevet udskiftet, og de brugtes til alle slags tog, person- såvel som blandetog, i persontog mest som solokørende.

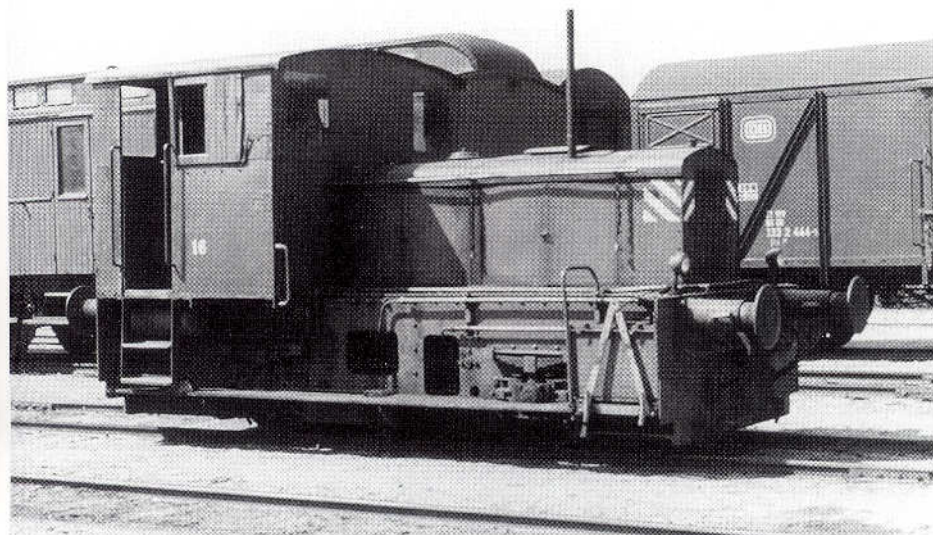
Fra midten af 1960'erne - efter anskaffelsen af danske skinnebusser - benyttedes vognene især i de mindre gods- eller blandetog.

I begyndelsen af 1970'erne kørte vognene blandetog mellem Lemvig og Vemb af hensyn til stykgodsvognene, bl.a. fremførte de tog 6 og 15 mellem Lemvig og Vemb og togene 15 og 20 mellem Lemvig og Thyborøn.

I 1971 fik M 4 installeret radio, og kørte indtil 1978 med blandetog. Derefter brugtes den mest i baneafdelingens ballasttog ved den store spormodernisering sidst i 1970'erne, hvor VLTJ i øvrigt i denne forbindelse købte Hjørring Privatbaners (HP) tre ballastvogne (ex DSB litra TH).

De to øvrige vogne M 5 og M 6 blev fra midten af 1970'erne ikke meget brugt idet VLTJ anskaffede sig svenske skinnebusser, dels som supplement til de danske, dels som erstatning, og truckvognene stod i flere år som "reserve" i Lemvig.

Det er en tysker: Traktor 16" havde en fortid som værnemagts- maskine, idet den under besættelsen brugtes hos "Organisation Todt" i Grove (Karup). Den var oprindelig sortmalet, men blev i 1956 ommalet i DSB-grøn, en farve den også havde efter overdragelsen til VLTJ i 1968. VLTJ 16 på Lemvig station, ca. 1970. Foto: Ukendt.





I 1965 købte VLTJ i øvrigt en tilsvarende brugt motorvogn fra OKMJ, nemlig MD 13. Det var hensigten at bruge den som personvogn uden maskintruck, idet trucken skulle anvendes som reserve for M 4-M 6, og den blev demonteret fra MD 13 i 1966. Men tanken om at benytte resten af køretøjet som personvogn blev opgivet, og vognen blev ophugget. Vognkassen kom derefter til Rom Grusgrav som mandskabskur.

I 1980-81 blev M 4-M 6 overgivet veteranjernbanerne. Den ene af dem - M 4 - brændte uheldigvis i 1988 ved børns leg med fyrværkeri, og blev udrangeret, mens de to øvrige endnu er "i stald" hos SFvJ.

Hoveddata for VLTJ M 4, 5 og 6

Byggested	Scandia/Triangel
Byggeår	1932
Motorstype	8-cylindret B&W diesel
	Fra 1952: 8-cylindret MAN diesel
Effekt	350 HK (257 kW) v/1100 omdr./min.
	Fra 1952: 400 HK (295 kW)
	v/1100 omdr./min
Transmission	Dieselektrisk
Hjulstilling	2'Bo'2'
Akselafstand	13 600 mm
Akselafstand:	
Motorbogier	6200 mm
Løbebogier	3000 mm
Hastighed	70 km/t
Lop	20 930 mm
Antal siddepladser	8 på 1. klasse,
	56 på 2. klasse
Tjenestevægt	55 tons

M 12/ML 12

Sammen med flere andre privatbaner fik VLTJ i 1952 leveret et moderne diesellokomotiv fra FRICHS, et såkaldt "marcipanbrød".

Mens flere privatbaner i 1930'erne anskaffede sig diesellokomotiver (FRICHS firkantede), så fortsatte VLTJ med dampkørslen. Man købte dog - som allerede nævnt - tre større motorvogne (tretruckere) fra Triangel, der især skulle klare den lette person- og godstrafik. Dampen og motorvognene måtte så skiftevis klare godstrafikken.

Det nye diesellokomotiv, der kostede 800.000,- kr., fik litra M 12. Det var i mange år

VLTJ ML 12 nåede at optræde i flere bemalinger: Ved leveringen i 1952 var maskinen privatbanebrun, i 1967 fik den postrød liberier med hvide fartstriber og sluttelig blev den i 1977 ommalet i "svenske" skinnibusfarver creme/orange. ML 12 i postrød lakering på Vemb station, 1968. Foto: AK/OMJK.

banens eneste diesellokomotiv, men kunne alligevel klare den tunge trafik af gods- og blandedtog. Herved kunne VLTJ efterhånden gradvist opføre med dampdriften, der forsvandt helt i 1956-57, men dog rangermæssigt blev bibeholdt til midten af 1960'erne.

M 12s drivkraft var to dieselmotorer af FRICHS konstruktion. De kunne yde 2x375 HK, og maskinen kunne køre 75 km/t. Lokomotivet viste sig at være yderst driftsikker, og klarede som nævnt alle større godstransporter.

I begyndelsen af 1960'erne mindskedes godsmængderne så meget at transporterne alene kunne klares med de store motorvogne, og M 12 blev kun lidt brugt. Men i foråret 1965 ophørte VLTJ med at rangere med damp på havnebanen i Lemvig, og i stedet blev M 12 sat til klare rangeringen på den kraftige stigning.

Hen mod slutningen af 1960'erne øgedes mængden af godsvogne fra Rønland (Cheminoå), og M 12 måtte atter træde til og afløse de store truckmotorvogne i tog 513 mellem Lemvig og Thyborøn, og togene 18-19 mellem Lemvig og Vemb.

Efterhånden brugtes maskinen også i blandedtogene, og til brug for persontogene indkøbte VLTJ i 1971 en CP-vogn - nr. 3214 - fra DSB til brug sammen med M 12. Da ML 12 ikke havde anlæg for togopvarmning, så indbyggedes et Webasto oliefyrt i CP-vognen, der hos VLTJ fik nr. C 3. Vognen forblev i vinrød DSB-farve, men fik hvidt mavebælte og VLTJ logo på siden.

Mx 26 "Tørfisken" kom til VLTJ/Lemvigbanen i 1993, og blev ommalet i farverigt "US-design", der afveg fra det hidtil benyttede hos VLTJ. Maskinen afløste ML 24 og ML 25 i banens godstog, og er her fotograferet i Vemb, maj 1994. Foto: Jan Lundstrøm.

Fra maj 1977 kørte M 12 - nu omlitret til ML 12 - også de gennemgående godstog til Holstebro.

VLTJ M 12/ML 12, der var bygget helt i stål, leveredes i privatbanebrun med nummer påmalet i gul. Lokomotivet blev omkring 1967 ommalet i postrød med et smalt gult mavebælte med V-formet bånd på fronterne.

Med anskaffelsen af de svenske skinnibusser droppede VLTJ sit postrøde design til fordel for "svensk design", og M 12 ommaledes i 1977 efter en større hovedrevision hos FRICHS i svenske skinnibusfarver, creme og orangerød med hvid lynette- stribe på fronterne. Det blev ved denne lejlighed omlitret til ML, mens nummeret blev det samme som hidtil.

Grundet nyt signalreglement fik det ved nævnte revision også monteret en ekstra lanterne på fronterne, d.v.s. triangellys, og gule blinklys på taget.

Op gennem 1970'erne voksede godstogene støt hos VLTJ, og det kneb efterhånden for ML 12 at klare de store tog. I 1980 anskaffede banen sig derfor et dieselhydraulisk lokomotiv - ML 14 (se dette), senere omnummereret til ML 24 - der kunne trække 1100 tons mod ML 12s godt 500 tons. Dermed kunne ML 12 så småt gå på aftægt. Alligevel forblev maskinen i drift op gennem 1980'erne, og først i 1989 blev den sat i reserve.

Derefter blev ML 12 udlånt til Sydfynske Veteran Jernbane 1990, hvor det stadig befinder sig.

Hoveddata for VLTJ M 12

Byggested	FRICHS
Byggeår	1952
Motorstype	2xFRICHS 6-cylindret diesel
Effekt	2x375 HK (2x276 kW)
	v/ 1000 omdr./min
Transmission	Dieselektrisk
Hjulstilling	(A1A)'-(A1A)'
Akselafstand	6930+(1600+1600) mm
Max. hastighed	75 km/t
Lop	13 230 mm
Tjenestevægt	61 tons



ML 14/ML 24

Fra den tyske industrivirksomhed Deutsche Solvay Werke købte Lemvigbanen i 1980 et 4-akslet bogielokomotiv (DSW nr. 8) på 1100 HK, bygget hos MAK i 1969. Det kunne max. køre 60 km/t, men da det kunne belastes med 1100 tons hos VLTJ, var det et udmærket lokomotiv.

Efter et hovedeftersyn hos MAKs fabrikker, sattes det i drift i den originale bemaling, men ommaledes snart efter i VLTJs orange/creme design, og det litreredes ML 14.

Fra 1981 blev der indgået en aftale mellem VLTJ og DSB om fremførelse af godstog på DSB-strækningen Herning-Skjern-Ringkøbing-Vemb og Herning-Holstebro-Vemb. Disse tog på mellem 500-800 tons kørtes med ML 14, og fremførtes med 50-60 km/t.

Ved udvidet brug af strækingsradio i 1990, ændredes nummereringen for alle VLTJs trækraftenheder, og ML 14 blev således til ML 24.

Lokomotivet var temmelig dyrt i anskaffelse, og trods istandsættelse m.v. var man hos Lemvigbanen løbende utilfreds med ML 24, der også kostede meget at vedligeholde.

Maskinen var desuden ret stiv og derfor hård ved sporene, og sidst i 1980'erne fik man efterhånden flere og flere problemer med motoren, og VLTJ anskaffede sig derfor en afløser VLTJ ML 15/25 (se denne). Alligevel forblev ML 24 i drift som reserve, og først da man i 1993 anskaffede et MX-lokomotiv hos DSB blev brugen af ML 24 mindsket så meget, at det kun brugtes som yderste reserve. Maskinen blev endeligt udrangeret i 1998, hvor det solgtes til det tyske selskab On Rail. Her fik det nr. 32.

I 2001 videresolgtes lokomotivet til den italienske bane FAA, hvor det stadig er i drift.

Hoveddata for VLTJ ML 14/24

Byggested	MAK
Byggeår	1969
Type	6-cyl. MAK G 850 BB diesel
Transmission	Dieselhydraulisk
Motor	MAK 6M 282 AK, 6-cylindret
Effekt	1100 HK/810 kW v/1000 omdr.
Hjulstilling	B'-B'
Akselafstand	5500+2500 mm
Max.hastighed	60 km/t
Lop	12 600 mm
Tjenestevægt	80 tons

VLTJ ML 25 var anskaffet til Lemvigbanen i 1989 som afløser for ML 24, og brugtes ligesom denne i godstogene til/fra Cheminova indtil man anskaffede en MX fra DSB. ML 25 med godstog i Lemvig, september 1992. Foto: Fricke.



ML 15/ML 25

Da forannævnte ML 14 sidst i 1980'erne viste tegn på alderdomsvækkelse indkøbte banen i juni 1989 et brugt bogielokomotiv fra DB, type V 100/211, der sattes i stand hos Regentalbahn.

Lokomotivet var bygget hos Deutz i 1962, og kørte indtil overtagelsen af VLTJ hos DB. Det var forsynet med en 12-cylindret MTU MD650 B1 motor, der yder 884 kW/1200 Hk ved 1500 omdrejninger/min.

Selv om lokomotivet var ældre end banens ML 14/24, havde det altså større motortrækraft, og passede bedre ind i banens behov, bl.a. med større hastighed og ikke mindst lille tjenestevægt. ML 15/25 havde således at akseltryk på godt 15 tons, og egnede sig derfor bedre til sporene ved Cheminova med sine 5 tons mindre akseltryk pr. aksel end ML 14.

På trods af at andre privatbaner købte MX hos DSB på dette tidspunkt, ønskede VLTJ i første omgang ikke en MX af hensyn til rangeringen på det nye sidespor til Cheminova. Banen ønskede trækraft med godt udsyn i begge køretninger, bl.a. fordi man på dette tidspunkt endnu brugte håndsignaler ved rangering, og det krav opfyldte det nye lokomotiv, der hos VLTJ litreredes ML 15.

Ved forannævnte udvidede brug af

VLTJ M14/ML 24 brugtes i flere år til godstransporter til/fra Cheminova på Rønland. Her er MAK-lokomotivet trækraft for et lille "kemikalletog", fotograferet på Thyborøn Tange, juni 1993. Foto: Fricke.



strækingsradio i 1990, ændredes nummereringen for alle VLTJs trækraftenheder og ML 15 blev til ML 25.

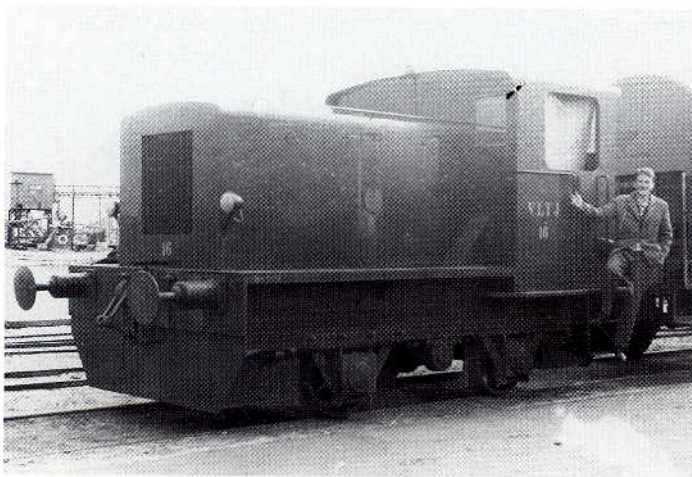
Sidst i 1990'erne måtte maskinen på værktøstet grundet motorproblemer, men kunne ikke repareres på tilfredsstillende måde, og måtte henstilles. Den stod i årene 2000 og 2001 ubenyttet hen. Da DSB i efteråret 2001 udrangerede sine sidste MY-lokomotiver, slog VLTJ til og købte i november en MY fra DSB. Den afløste ML 25, som i december samme år blev transporteret til Esbjerg, og herfra videre til Tyskland, hvor den blev sat til salg af nye ejere Pacton Eisenbahnservice i Radevormswald.

Hoveddata for VLTJ ML15/25

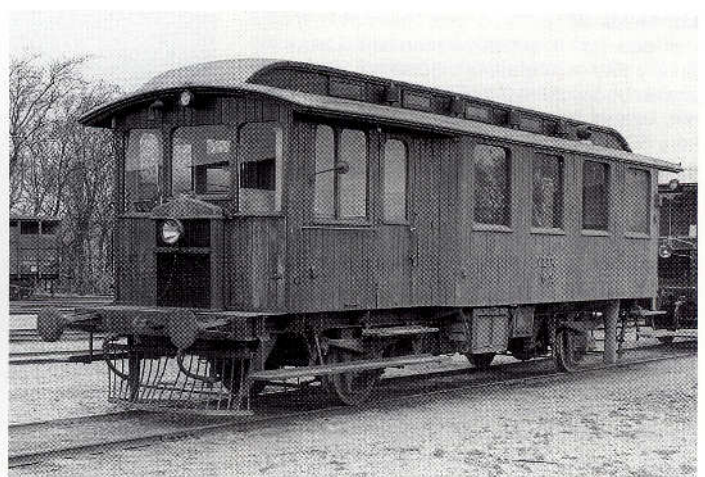
Hjulstilling	Bo'-Bo'
Type	Deutz
Byggeår	1962
Motor	12-cyl. MTU MD 650B1 diesel
Effekt	1200 HK/884 kW v/1500 omdr.
Transmission	Dieselhydraulisk
Akselafstand	6000+2000 mm
Max.hastighed	100 km/t
Lop	12 100 mm
Tjenestevægt	62 tons

I løbet af 1980'erne anskaffede flere danske privatbaner sig køf-traktorer, og det gjaldt også Lemvigbanen, der som en af de første i 1982 købte en såkaldt køf II fra DB. Den blev malet i VLTJs design og blev til VLTJ ML 27. Traktoren er her fotograferet i Lemvig, 1990. Foto: Fricke.





VLTJ 16 var bygget af Nagbøl i 1951, og var af udseende noget hjemmelavet, men den fungerede såmænd udmærket. Køretøjet var - ligesom T 15 - blåmalet, og ses her i drift på Lemvig station, september 1958. Foto: HBDS/PÅ SPORET.



VLTJ No 2 var baseret på en tidligere personvogn D 22, ombygget hos Triangel i 1932, og havde bl.a. en karakteristisk tagrytter, der var usædvanlig for Triangelvogne. VLTJ No 2 i Lemvig, 1956. Foto: IVA.

Mx 26 "Tørfisken"

I 1993 tog man springet og købte en MX - nr. 1025 - af DSB. Inden aflevering til Lemvigbanen kørte DJK og GM-gruppen afskedstur med lokomotivet i anledning af at MX forsvandt fra DSBs spor. Derefter blev maskinen istandsat og ommaledes i det nye Lemvigbanen-design. Det litreredes Mx 26 med det officielle navn "Tørfisken".

Ved en kollision den 27. december 1995 på Rønland station blev Mx 26 så kraftigt beskadiget, at man måtte låne trækraft fra Skagensbanen - og senere hos OHJ - mens Mx 26 blev repareret.

I 1997 kom Mx 26 igen på værksted, denne gang hos DSB i Århus, hvor den ene bane-motor udskiftedes, og atter måtte man leje trækraft hos SB, hvor M 9 kom til assistance for godstogkørslen.

Mx 26 benyttedes foruden til kørsel på egen bane, også til godstog på DSBs strækninger, idet maskinen henter gods i Holstebro, som skal til Lemvig, Thyborøn og Rønland (Chemino). Hertil var lokomotivet velegnet, ikke alene fordi det havde flere hestekræfter at

gøre godt med end de tyskindkøbte ML 24 og 25, men også fordi det havde et lidt mindre akseltryk, der skånedes Lemvigbanens spor.

Fra vinterkøreplansskiftet K98-99 kørte Lemvigbanen også gods til/fra Silkeborg med maskinen, og fra midten af april 1999 udvidedes godskørslerne for VLTJ, idet banen skrev 1½-årig kontrakt med Thyborøn Fiskemelsfabrik om transporter af fiskemel i containere fra Thyborøn til Århus, hvorfra produktet udskibedes til andre destinationer. Kontrakten omfattede befordring af 40.000 tons fiskemel om året, og den øgede aktivitet krævede mere trækraft. Denne blev klarert ved at leje ØSJS Mx 41 "Kong Hother", som i marts kørte fra Hårlev til Lemvig. Kørslen med "Tørfisken" og "Kong Hother" indskrænkedes dog fra juli samme år.

Sidst i 1990'erne fik Mx 26 så meget at bestille, at VLTJ atter måtte ud på lånemarkedet for at skaffe trækraft. Man indlejede derfor i 1999 Mx 41 fra Østbanen, der kørte vognladningsgodt på vestkysten m.v. I juli 2000 lejede man også LJ M 36, således at banen i alt havde tre Mx til rådighed. LJ M 36 blev dog sendt

retur til hjemstedbanen i december 2001 efter at man havde anskaffet en MY fra DSB.

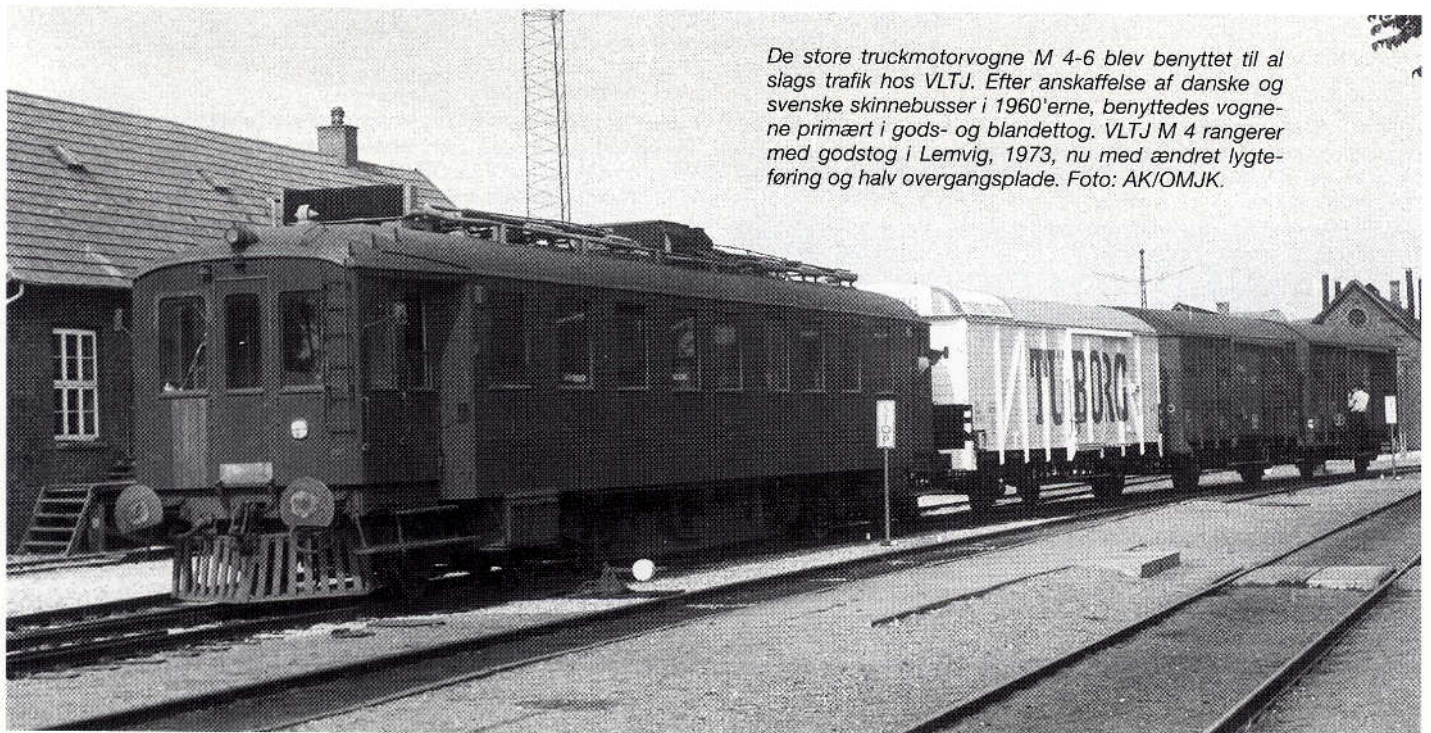
Mx 26 bruges i dag - sammen med den nyindkøbte My 28 - i godstogene mandag-fredag, disse kører på strækningen Lemvig-Vemb-Struer-Skive (2002).

Hoveddata for VLTJ Mx 26

Byggested	NOHAB
Byggeår	1961
Motortype	12-cylindret diesel GM 567D1
Effekt	1445 HK (1064 kW)
Transmission	Elektrisk
Hjulstilling	(A1A)'-(A1A)
Akselafstand	10 300 + (1700+1700) mm
Hastighed	133 km/t
Lop	18 330 mm
Tjænestevægt	85 tons (u/varmekedel)

VLTJ My 28

I november 2001 købte VLTJ en storebror til "Tørfisken", nemlig MY 1152 fra DSB, der samme efterår udrangerede sine sidste MY-lokomotiver.



De store truckmotorvogne M 4-6 blev benyttet til al slags trafik hos VLTJ. Efter anskaffelse af danske og svenske skinnebusser i 1960'erne, benyttedes vognene primært i gods- og blandetog. VLTJ M 4 rangerer med godstog i Lemvig, 1973, nu med ændret lygteføring og halv overgangsplade. Foto: AK/OMJK.

Maskinen kom til banen, hvor den blot blev omlitret til VLTJ My 28 med navnet "Victoria".

Maskinen er i øvrigt en af de MY som DSB ombyggede til at kunne benytte 645-dele i motoren, d.v.s. cylindere, stempler m.v. fra MZ-lokomotiver.

Maskinen benyttes i dag flittigt til banens godstog vekslede med Mx 26 "Tørfisken".

Hoveddata for VLTJ My 28

Byggested	NOHAB
Byggeår	1965
Motortype	16-cylindret diesel 1750 HK (opr. leveret med 1950 HK)
Effekt.	1300 kW (efter nedsat ydelse)
Transmission.	Elektrisk
Hjulstilling	(A1A)'-(A1A)
Akselafstand	10 300 + (2000+2000) mm
Hastighed	133 km/t
Lop	18 900 mm
Tjenestevægt.	95 tons (u/varmekedel)

Traktorer

VLTJ/Lemvigbanen har i tidens løb haft et - efter banens størrelse - ret stort antal traktorer til rangering i sin materielpark.

Det var tanken i begyndelsen af 1930'erne at anskaffe en rangertraktor, men selv om man havde flere på prøve, så blev det ikke til noget. Først godt tyve år efter i 1952 anskaffede man sig den første traktor fra Pedershaab Maskinfabrik i Brønderslev.

I tiden efter anskaffede man flere traktorer, og disse har været meget en noget broget affære, ikke alene typemæssigt, men også med hensyn til bemaling. Oprindeligt var traktorerne malet i mørkeblå, men efterhånden som man indkøbte brugte køretøjer fra DSB, så beholdt disse den grønne farve. Den sidst anskaffede traktor, en køf, fik dog helt nyt design, nemlig den svenske skinnibusfarve creme/orangerød, som man indførte med omlakeringen af marcipanbrødet M 12 i 1977.

Traktorerne anvendtes hovedsagelig på Lemvig station. De kunne dog ikke benyttes på havnebanen, der havde/har en kraftig stigning, så derfor anvendte man indtil 1965 damplokomotiver til rangering på denne strækning. Derefter overtog bl.a. marcipanbrødet M 12 rangeringen på havnebanen.

VLTJ 15

Den første traktor blev anskaffet fra Pedershaab Maskinfabrik i 1951, og var en typisk repræsentant for den tids traktorer med aflang motorkasse og højt bagvedliggende førerhus. Den 2-akslede traktor, hvis akselafstand var 1600 mm, havde en Ford V8 benzinmotor på 100 HK. Den var 4500 mm lang over pufferne, og kunne køre ca. 30 km/t.

Traktoren indsattes i Lemvig, hvor den var i drift til midt i året 1980, hvorefter den blev overtaget af KLK. I 1984 blev den solgt til privatmand.

VLTJ 16

Denne traktor blev oprindeligt indkøbt til brug for sporomlægningen af strækningen Harboør-Thyborøn i slutningen af 1954.

Traktoren var bygget af Nagbøl (Carl Møllers Maskinfabrik, Lunderskov) i 1951, og blev drevet af en Ford V8 benzinmotor på 145 HK. Traktoren var af udseende - som mange andre af Nagbøls traktorer - noget hjemmelavet, men den fungerede såmænd udmærket.

Køretøjet, der ligesom T 15 var blåmalet, havde hjulstillingen B, og kunne køre 25 km/t. Dimensionerne kendes ikke.

Den blev i første omgang lejet 1954 fra Andelselskabet Vestjyllands Mergelselskab, og blev sluttelig købt af VLTJ i 1956. Den var i

Data for motormateriel hos VLTJ

VLTJ nr.	Bygget/år	Til VLTJ	Skæbne
No 1	Triangel 1923	-	Udr. og ophugget 1960
M 1"	Triangel 1928	1957	Ex DSB MF 647, udr. 1967, oph. 1967, halv vognekasse opstillet som havehus i Lemvig
No 2	Triangel 1924	-	Brændt 1932 og ophugget.
M 2"	Triangel 1932	-	Ex personvogn D 22 (bygget Scandia 1922), udr. 1961, ophugget 1963.
M 2'''	Triangel 1928	1962	Ex DSB MC 653/MF 646, til RØHJ 1956 som M 4'', udr. 1973, til Triangelklubben 1974, 1978 til Helsingør Jernbaneklub.
No 3	Triangel 1926	-	Udr. 1967. Til DJK 1967. Brændt 1992.
M 4	Sc/Tr/B&W 1932	-	1981 til FDSB/1988 SFvJ, brændt 1988, udr. 1988
M 5	-	-	1981 til FDSB/1988 SFvJ
M 6	-	-	1980 til FDSB/1988 SFvJ
ML 12	FRICHS 1952	-	Udr. 1990, til SFvJ
ML 14/24	MAK 1969	1980	Ex Deutsche Solvay Werke, udr. 1998
ML 15/25	Deutz 1962	1989	Ex DB type V 100/211, udr. 2001
Mx 26	NOHAB 1961	1993	"Tørfisken", ex DSB MX 1025
My 28	NOHAB 1965	2001	Ex DSB MY 1152
Traktorer			
VLTJ 15	Pedershaab 1951		1980 til KLK
VLTJ 16	Nagbøl 1951	1956	Udr. 1966, ophugget 1967
VLTJ 16"	Jung 1940	1968	Udr. 1983, til DJK, 2002 til Struer Museum
T 17/27	Gmeinder 1958	1982	I drift
VLTJ 81	FRICHS 1934	1966	Ex. DSB 81, Udr. 1968

Anm.: M = motorvogn, ML = motorlokomotiv

drift indtil et nedbrud i 1966 satte en stopper for anvendelsen, og den blev ophugget i 1967.

VLTJ 16"

I 1968 anskaffede VLTJ en ny traktor, der skulle erstatte M 16', og den fik således også nr. 16.

Traktoren købt fra DSB, der havde overtaget den fra tyskerne efter besættelsens ophør, hvor den henstod på Karup flyveplads. Den havde været benyttet af den tyske militære bygningsstjeneste. Den var i 1940 bygget af Arnold Jung til "Beschaffungsstelle für Flughafenbahn", Berlin, men kom i 1944 til Organisation Todt, der var den tyske stats - populært sagt - "bygningministerium", og blev overført og stationeret på "Fliegerhorst Grove".

Maskinen henstod ubrugt efter krigen, men blev i 1949 sat i stand hos DSB, og fik nr. 2.

Den var i flere år i drift i Horsens, oprindeligt i sort bemaling. I 1956 blev den ommalet i DSB mørkegrøn, en farve den også beholdt ved overdragelsen til VLTJ. Hos VLTJ forsynede man den dog med ekstra gule V-striber og et lille vingehjul bag på førerhuset.

Motoren var oprindeligt en Jung 4-cylindret diesel på 80 HK, men den blev hos DSB omkring 1949 udskiftet med en 6-cylindret Leyland diesel på 78 HK. Den 6,5 m lange traktor vejer godt 18 tons, og kan køre max. 20 km/t. Akselafstanden er 2500 mm.

Traktoren blev udrangeret hos VLTJ i 1983, og kom derefter til DJK. I 2002 kom den til Struer Museum efter en byttehandel med DSB Ardel 116, der ved en fejl var blevet ophugget.

VLTJ T 17/ML 27

Denne traktor, en såkaldt køf type II bygget af Gmeinder i 1958, blev anskaffet fra DB i 1982.

Traktoren, der stadig er i drift, er udstyret med en 6-cylindret dieselmotor, der yder 130 HK. Den 2-akslede traktor med akselafstanden 2500 mm, har dieselhydraulisk træk, og kan køre 45 km/t. Dens tjenestevægt er 17 tons. Traktoren blev indsat på Lemvig station i sin originale DB-røde farve med med nyt nummer

I sommeren 2000 blev T 17 ommalet i banens nye design, og omlitredes ved denne lejlighed til ML 27. Traktoren blev derefter placeret hos banens største kunde Cheminova ved Rønland, da der var behov for at fabrikken selv at kunne flytte rundt på de mange vogne, der efterhånden var i trafik på det store sporterræn.

Traktor 81

VLTJ købte i 1966 traktor 81 fra DSB, bygget FRICHS 1934, men den var ikke længe i drift. Den udrangeredes og ophuggedes allerede i 1968, og nåede ikke engang at blive omlitret.

Kilder:

Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbanes rullende materiel gennem 100 år
P. Thomassen 1979

Privatbanekommissionens betænkning af 1954
Betænkning nr. 144

Motormateriellet på de danske jernbaner
H.G. Alkjær (Signalposten 1977 m.fl.)

Jernbanen DJK
diverse årgange

Jernbanebladet
diverse årgange

Egne notater

ET ALMINDELIGT LYN KAN

bevæge sig med en hastighed på **100 km i sekundet**

- HELT DISSE HASTIGHEDER



kommer Rocos nye model af det danske MA-lyntog ikke op på, men det ville også være synd og skam, for så ville der ikke være tid til at nyde dette elegante tog med de mange detaljer. Alle, der kender MA-lyntoget (og hvem gør ikke det?), er imponerede af de svungne former og det strømlinjede udseende. Igennem mange år var MA-lyntoget DSB's stolthed - ganske *indLYNende*. Sammenligningen med lyn var ikke helt ved siden af, for det var DSB's hurtigste tog, der f.eks. klarede strækningen København - Korsør på 59 minutter - et IC3 bruger i dag 61 minutter om den samme strækning. Og efter lyn følger ofte torden - kendere lyttede gerne efter, hvornår turbo'en på lyntoget satte ind med den karakteristiske lyd.

På fronten tronedet selvbevidst det moderniserede vingehjul, og hele toget var holdt i den klassiske, røde farve, som kendetegnede det ypperste på skinner. På siderne sad de kendte navne - Limfjorden, Nordjyden, Kongeåen, Sydvestjyden - og ombord i toget kunne man på første klasse nyde de mest rummelige kupéer, der nogensinde har eksisteret herhjemme: Bløde sæder, der kunne trækkes ud til sovebrug, individuelle læselamper, tæpper på gulvet, fuldklimatiseret indeklima og en fantastisk gang i sporet, som nutidens tog ikke kan hamle op med - samt naturligvis en rigtig restaurantvogn - hørte til lyntoget. Det har utvivlsomt følt sig veltilpas - for det sang, når det suse-

de af sted med op til 140 km/t på de lange skinner.

Nu kan du selv opleve suset fra dengang - Rocos nye MA-lyntog med nykonstrueret motorvogn og styrevogn er klar til at tage de lange ture på dit anlæg. Og det befinder sig lige vel overalt.

På fronterne af motor- og styrevogn fører Roco-lyntoget de korrekte lanterner - den store, midterste projektor var den største på noget dansk tog. Slutsignalet er det kendte fra lyn- og S-togene, nemlig to røde og én brandgul lanterne (skifter med kørselsretningen). Hele toget har indretning, og det er oprangeret af MA-motorvogn, AM - første classes vogn med kupéer, BM - anden classes storrumsvogn, BS - anden classes storrøm med den særlige, hævede førerplads og gummivulstovergang. Anden halvdel af toget, der indeholder restaurantvognen BR i stedet for BM-vognen, kommer næste år.

Art. nr. 63060 Exklusiv-model. Firvognstog m. digitalt snitsted, epoke III. Analog jævnstrømsudgave. Udleveres i oktober 2003.

Art. nr. 63061 Firevognstog m. lastafhængig dekoder og LOK-Sound, autentisk lyd (kun virksom i digitaldrift). Epoke III. udleveres i nov. 2003

Art. nr. 69061 Firevognstog m. lastafhængig dekoder til Märklin®-Motorola-systemet® og LOK-Sound. Epoke III. Udleveres i november 2003.

e-mail: roco@roco-modeltoys.co.at

Internet: <http://www.roco.co.at/roco/>

Aalto

Dansk agent: Claus Aaltonen,
Søndergade 17, 5500 Middelfart
tlf. 6341-9013, fax 6341-9016

