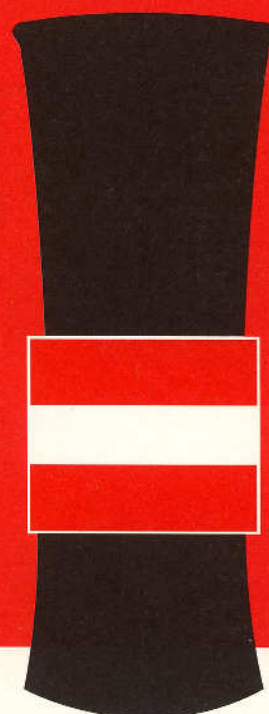


LOKO MOTIVET

JERNBANEHISTORISK TIDSSKRIFT OM
DANSKE JERNBANER I VIRKELIGHED OG MODEL



- blandetog hos privatbanerne i model
- skure og hytter på anlægget
- byg en DSB personvogn litra AC
- MY 1201-1202 fra HELJAN
- specialvogne hos DSB
- forbedring af industrimodeller

81

MARTS 2005 · 20. 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 udvide 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
BG-Bank
Giro-nr. 3 38 55 07
IBAN: DK 04 3000 000 33855 07
SWIFT-CODE: DABADKXX

Hjemmeside: www.lokomotivet.dk
E-post: lokomotivet@lokomotivet.dk

Redaktion:

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

Faste medarbejdere:

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

Sats, montage og repro:

Grafikom
 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 forfatterne 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 igen...håber I alle kom godt ind i det nye år? År 2005 tegner igen til at blive et rigtigt godt år for dansk modeljernbane med hensyn til udsendelse af dansk industrimateriel fra vore bedste producenter.

Senest har vi fået modeller af FRICHS MY (Marilyn Monroe) fra HELJAN og store Q-vogne fra HOBBY TRADE (se anmeldelserne inde i bladet), og snart kommer damplokomotivet litra PR på skinner. Også ROCO fortsætter sin serie med dansk trækraft, idet der i indeværende år udsendes flere diesellokomotiver, nemlig litra MZ.

Hertil kommer, at der til stadighed genoptrykkes tidligere udgivne modeller med nye numre og farvevarianter, bl.a. postvogne litra DH og personvogne litra CC m.fl... og i løbet af året får vi modeller af litra Uds (sukkervogne), åbne godsvogne litra PB, AB- og BD-vogne, skinnerbusser m.v., alt fra HELJAN.

Netop modeller fra privatbaner har været en mangelvare, men nu ser det altså ud til at der også kommer mere fra denne kant. Vi har således hørt en fugl synge om, at HELJAN også vil fremstille 'marcipanbrød' efter at have set farveplancherne i LOKOMOTIVET nr. 80, men det har vi endnu ikke fået bekræftet. Også OKT dyrker dansk privatbane, og har netop udsendt en færdigkørende model af Triangelvogn fra Horsensbanerne. Vi kunne opfordre producenterne til at blive ved, men det er næppe nødvendigt.

Alt i alt betyder det at mj-producenterne rigtigt kæler for de danske MJ'ere, og heldigvis er det næsten alle epoker, som bliver tilgodeset. Endnu mangler vi dog materiel til epoke II, men her er HOBBY TRADE gået i spidsen med sine Q-vogne...mon ikke der kommer mere? Ellers må vi ty til hjemmbyg af 'Banetjenesten's flotte byggesæt. Der er råd for alt...

★

Noget helt andet: Vor bog 'Dansk Jernbanehistorie 1' blev en stor succes, og heldigvis fik vi leveret lidt større oplag end bestilt. Heldigvis, fordi vort kære postvæsen undervejs 'destruerede' en del bøger, som vi har måttet erstatte med nye. Det tærer alt sammen på lageret, og der er nu kun få eksemplarer tilbage. Dem har vi reserveret vore abonnenter. Så ønsker man at sikre sig et eksemplar bør man snarest indsende Dkr. 250,- på giro. Se adresse og giro i hosstående kolofon.

Den næste bog i serien, altså 'Dansk Jernbanehistorie nr. 2' vil blive udsendt først på efteråret. Præcist hvornår vil fremgå af annoncer i de kommende numre. Nr. 2 vil bl.a. indeholde emner som DSBs MO-vogne gennem tiden, ølvogne hos Tønder, 2. del af damp hos DSB, nemlig rangermaskinerne HS, F og Q, post på skinner 1893-1939 m.v., altsammen igen illustreret med sjældne fotos, databeller, skitser af postvogne m.v.

★

Og noget helt tredje: Vi får flere og flere interesse-rede læsere i udlandet, især i Tyskland, England

og Norge. Ja, så galt helt fra Korea og Sydamerika har vi fået anmodninger om at holde vort blad. Især de tyske læsere roser LOKOMOTIVET, og undrer sig over at sådan et kvalitetsblad kan fremstilles på fritidsbasis med stadig fornyende artikler "og ikke gentagelser af sporlægning og landskab som i de amerikanske blade", som en læser skriver. Jamen, det er også svært at variere, men har man hjerte (og ånd) med sig, så holder kvaliteten altid.

Det fører os over i emnet af abonnementsfornyelser, hvor de danske læsere synes at have tabt interessen for modeljernbaneblade, ihvertfald når det gælder de danske MJ- klubber, hvilket vi står lidt undrende overfor.

I januar foretog vi en opgørelse over abonnementsfornyelser af vort blad. Det gav et lidt overraskende resultat, især med hensyn til nævnte danske MJ-klubber. Der er ca. 85 MJ-klubber i Danmark, som dyrker dansk modeljernbane, og af disse har vi ca. 55 registeret i vort bladkartotek - men ultimo januar 2005 havde kun 16 (!) fornyet abonnement på 20. årgang. Hvorfor?

Nå, heldigvis holder mange klubmedlemmer bladet privat, og disse udgør - og har altid gjort det - en trofast kerne. Tak for det alle sammen! Også mange forhandlere og annoncører er trofaste, og uden disses støtte ville LOKOMOTIVET ikke udkomme.

★

Til dette nummer har vi igen sammensat et - synes vi - spændende mix af emner. Bemærk, at nyhederne HØRT&SET - efter ønske fra nogle læsere - er spredt over et par afsnit i bladet. Er det noget man kan lide eller skal vi holde nyhederne samlet?

Til sidst: Vi ses i nr. 82 når maj-solen sender sine gyldne stråler ned over det danske land - og IC4 stadig ikke er i drift. Hyg jer i foråret, og glæd jer til næste nummer af LOKOMOTIVET med tekster om bl.a. åbne godsvogne i model og virkelighed, signal- og kommandoposter, farveplancher med privatbanegodsvogne, selvbyg af modeller, DSB på landvejen (især omkring busruten København-Køge), forslag til gå-omkring- anlæg, tips og byggerier fra læserne - og meget, meget andet...

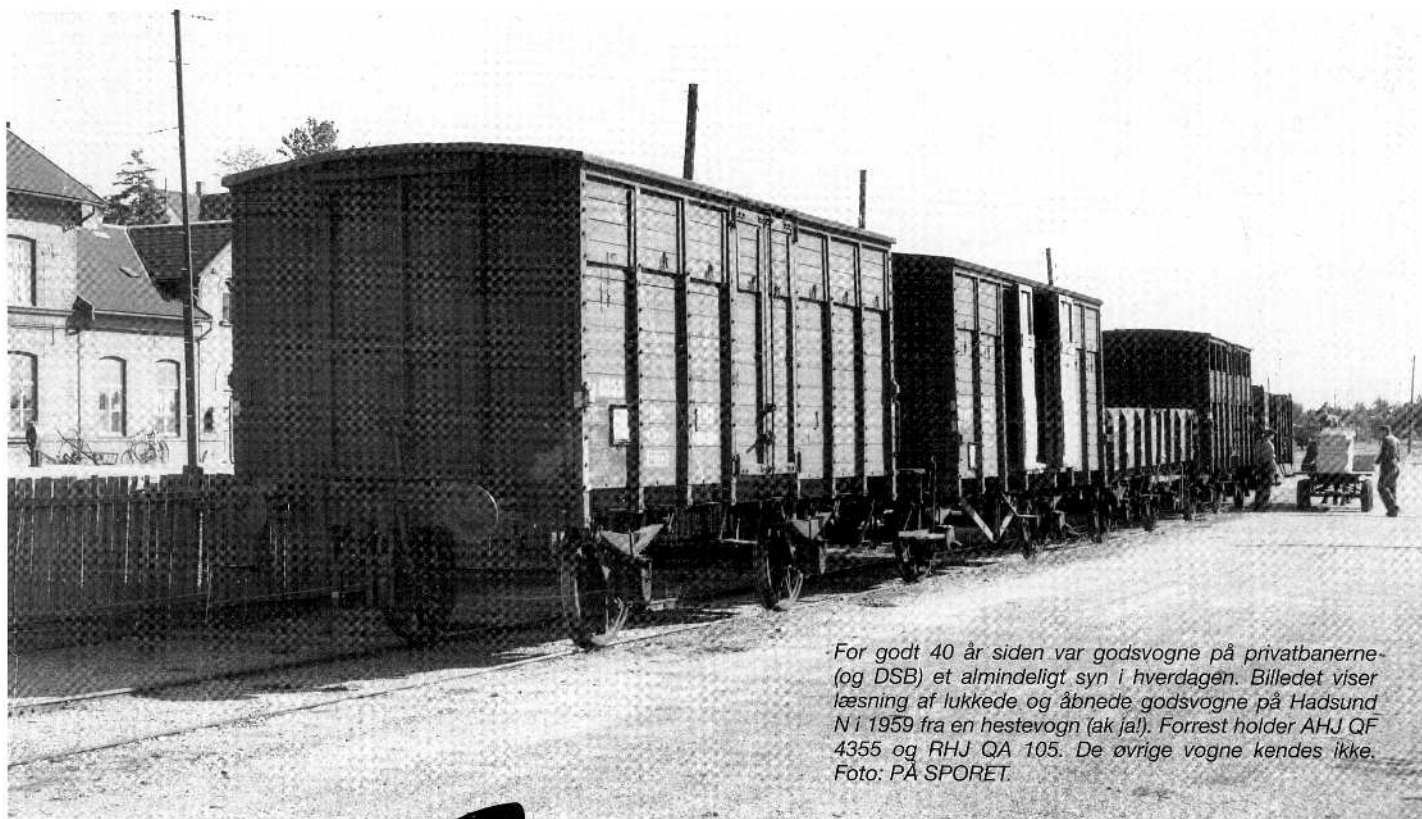
DEADLINE for nr. 82:

Tekst: 23. marts 2005
Annoncer: 1. april 2005

Forsidefoto: Forside: I dette nummer ser vi lidt på godstransporterne hos de danske privatbaner, og forsidebilledet viser netop en FRICHS firkantet med godstog. Det er FFJ ML 1208, der med godstog til Aalborg aventer i Halvrimmen. Stammen består af en åben vogn litra PB (kommer i model fra HELJAN), tre små Q-vogne (kommer fra HOBBY TRADE) og to lokale rejsegodsvogne fra AHJ/AHB. Foto fra 1967 af HGC.

Blandettog hos privatbanerne	3
<i>Af Torben Andersen</i>	
Detaljer til anlægget:	
Skure og hytter i model	9
<i>Af Torben Andersen</i>	
Forbilleder:	
Specialvogne hos DSB, epoke III	12
1:87-tegning:	
Farup trinbræt	16
Tekniske påskrifter på personvogne	18
Hug en hæl... klip en tå	20
<i>Jan Hager forbedrer industrimateriel</i>	
Hvordan får man plads til et maskindepot?	22
Julekort fra klubberne m.fl.	24

Køreplanskørsel	26
<i>Af Jan Bertelsen</i>	
En DSB litra AC i et snuptag	30
<i>Af Steffen Dresler</i>	
SPORSKIFTET	32
MJ-digital:	
Flietogdrift med ROCO digital	35
Anlægsdesign:	
Gå-omkring-anlæg	36
Vi har hørt og set	15, 19, 36
<i>Vinterens modelnyheder</i>	
Apropos HELJANs model:	
Marilyn Monroe 1201 og 1202	45
<i>Lidt historie om FRICHS-maskinerne</i>	



For godt 40 år siden var godsvogne på privatbanerne (og DSB) et almindeligt syn i hverdagen. Billedet viser læsning af lukkede og åbnede godsvogne på Hadsund N i 1959 fra en hestevogn (ak ja!). Forrest holder AHJ QF 4355 og RHJ QA 105. De øvrige vogne kendes ikke. Foto: PÅ SPORET.

GODSTRAFIK på privatbanerne

Epoke III

Af Torben Andersen

Inden for de sidste ti år er danske mj-ere generelt blevet mere kræsnere og kritiske med hensyn til at efterligne forbilledets materiel og drift. Tidligere gik man mere op i modellernes køreegenskaber, og man var lykkelig for en model, der mindede om dansk og kunne trille nogenlunde problemfrit. Men tiden er heldigvis blevet en anden, og industrien fremstiller flere nøjagtige og velkørende danske modeller.. i hvertfald i skala 1:87. Det betyder at man efterhånden kan vende blikket mod andre lige så interessante emner ved modeljernbanen: Køreplan-kørsel, oprangeringer af persontog, brug af godsvogne o.s.v.

Netop mulighederne for korrekte oprangeringer og brugen af godsvogne optager flere og flere, og vi har også her i bladet flere gange beskrevet, hvordan forbilledet bruger godsvogne til de forskellige transporter. Men hidtil har vi mest beskæftiget os med DSB, så nu må det være på tide at se lidt på privatbanernes brug af godsvogne, der egentlig - næppe overraskende - i det store hele svarer til DSB, blot i mindre målestok med færre tog.

Her ser vi lidt på privatbanedriften til epoke III, i første omgang koncentreret omkring benyttelse af de enkelte vogntyper, og hvad man kan få i model.

Forudsætninger

Vi forudsætter at vi allerede har opbygget et anlæg med privatbane som tema, og under denne opbygning har fastlagt hvilke industrier m.v., der skal være i denne by, således at der kan skabes et godt grundlag for godstrafikken. Men mange industrier og virksomheder skaber ikke alene godstrafik, men også pendlertrafik, idet medarbejdere ofte rejser mellem byerne, hvilket vi får gavn af i blandettogene, der som navnet siger er et tog "blandet" med person-, post- og rejsegodsvogne og godsvogne, der standser ved alle stationer, i gamle dage kaldet for et bumletog.

For nemheds skyld tager vi et eksempel med kørsel på et anlæg som tidligere har været beskrevet med sporplan her i bladet, nem-

lig den nordjyske privatbane AHB i nr. 42, side 32. I dette nummer gengiver vi sporplanen i mindre format, så man bedre kan følge med. Om selve sporplanens udarbejdelse, formål m.v. henvises til nævnte nummer.

Forsendelsestyper og godsarter

Privatbanerne brugte samme forsendelsesmetoder som Statsbanerne, og disse lå til grund for prisfastsættelsen (tariffen). Sidstnævnte var ikke helt så enkel at udregne, men generelt brugtes en kombination af hastigheden, hvormed transporterne skulle frem og mængden inddelt i styk- og vognladningsgods.

Stykgods var forsendelser, hvor flere kunder benyttede samme vogn, åben såvel som lukket, mens vognladningsgods blev læsset i én og samme vogn af én kunde, åben eller lukket.

Eksempler på vognladningsgods kunne være olie og benzin i beholdervogne, større maskindele eller køretøjer på åbne vogne, hø og halm på åbne vogne, mens øl og sodavand læssedes i lukkede vogne.

En vigtig transport på jernbanerne - også i 1950'ernes Danmark - var skrot. Jern og metal til fremstilling af maskiner m.v. var efter krigen en stor mangelvare, så der var fuld aktivitet hos skrothandleren, hvor der ophugedes og sorteredes al slags gammelt metal, der kørtes til smeltning m.v. hos stålværkerne. Disse transporter skete også som vognladningsgods.

Varer som kød og flæsk blev - hvis det var

halve kroppe - hængt op i lukkede hvide vogne, mens kævler blev stabled på åbne vogne med støtter.

Produkter som kunstgødning i sække kunne forsendes med både åbne og lukkede vogne, mens den i løs vægt udelukkende kom frem i åbne vogne. Frugt og grønt til industribrug blev læsset i åbne vogne, mens fx kartofler i sække transporteredes i lukkede hvidmalede vogne. Endelig var der fx også rodfrugter (roer, gulerødder m.v.), der blev fragtet i åbne vogne.

Stykgods kunne være kolonialvarer (kaffebønner, mel, sukker og gryn m.v.) i sække eller papkasser, fisk i trækasser, der skulle til den lokale købmand, Tatol eller fiskehandler, mens søm, skruer, gryder eller porcelæn var m.v. til isenkræmmeren, konfektion til manufakturhandleren o.s.v.

Styk- og vognladningsgods kunne forsendes på tre måder med hensyn til hastigheden:

Almindeligt fragtgods blev sendt i faste løb betegnet med et "F", og kom frem med de ordinære (langsomme) godstog.

Ilgods kom med godsvogn mærket med "I", og blev indrangeret i personførende tog (person- eller iltog).

Ekspresgods var en kostbar forsendelse, og brugtes derfor ikke så tit, og som regel foregik disse transporter i hurtigtogenes rejsegodsrum, når det drejede sig om stykgods.

Let fordærlige varer som fisk, kød, mælk, frugt og grønt m.v. skulle hurtigt frem til bestemmelsesstedet, d.v.s. med iltog evt. med hurtigtog, mens produkter som metalvarer, træ, lertøj m.v. kunne sendes som almindeligt "fragt" med det ordinære godstog.

Vognbehovet

For at finde ud af vognbehovet på anlægget opstilles en liste over, hvad der findes af industrier og virksomheder i de enkelte byer, dernæst laves en tabel over, hvad der skal tilføres af råstoffer til virksomhederne og hvilke for-



Spændende godstrafik afvikles på modeljernbaneklubben H0 Aalborgs modulanlæg: En FRICHS firkantet med blandetog, bl.a. den klassiske TUBORG ølvogn og en hvid kølevogn litra IB. På sporet bagest holder en stamme med bl.a. "Bette Claus" rejsegodsvog- nen fra FFJ/AHB og et par Q-vogne. Foto: HQ/PÅ SPORET.

ædlede varer, som derefter forsendes ud i landet, altså transport til/fra pågældende station (afsænd/modtag).

Når man anlægger industrier langs en privatbane, så kunne man skele lidt til, hvordan den typiske godstransport så ud langs den bane, man vil eftergøre i model.

Gods til/fra byerne

Ovennævnte oplysninger kan benyttes som rettesnor for en opstilling af de ønskede gods-transporter (vognløb), men den behøver selvfølgelig ikke blive brugt slavisk, hvilket heller ikke kan lade sig gøre. Andre godsarter kan tilføjes og nogle kan fjernes.

I oversigten herunder angives i princippet brugen af gods og vogne til de enkelte transporter og byer, der er angivet på sporplanen. En del af godset og virksomhederne er frit opfundet, og følger derfor ikke ovennævnte op- listning af godstransporter.

Antallet af godsarter - og dermed vognfor- bruget i nedenstående opstilling - kan virke for stort, idet det vil give for lange tog, hvis man kører alle godsarter i en 'daglig' køreplan. I virkeligheden fordeltes godset over flere dage og togfange, idet nogle virksomheder kun modtog og afsendte gods en til to gange om ugen, fx maskin- og snedkerfabrikker, mens andre afsendte og modtog gods hver dag, fx. købmanden med kolonialvarer og fiskeeksport- ten med fisk. Når man planlægger en 'daglig' køreplan i model, så skal man altså vælge ud, hvilke virksomheder, der skal betjenes.

Forslag til vognforbrug for stationer/virksomheder

AARS (fiktiv station, skjult. Stationen tænkes at have varelagre for virksomhederne, der ligger langs banen).

Dansk Olie og Brændsel:

Åbne vogne litra P, E eller T:

Afsænd: Kul i vognladninger, koks eller bræn- de i sække, smøreolie i tønder m.v.

Modtag: Sækkeemballage, tomme olietønder (smøreolie) m.v.

Beholdervogne litra ZE:

Afsænd: Dieselolie fra olieselskaberne

Modtag: Tomme beholdervogne litra ZE

FDB (lager):

Lukkede vogne til stykgods m.v. litra Q, H og I:

Afsænd: Kolonialvarer m.v. (sukker, mel, gryn, sæbe, isenkram o.s.v.)

Modtag: Brugt emballage (flasker, kasser, sække, pap m.v.)

Dansk Staal- og Blikindustri:

Åbne vogne litra T, P og E:

Afsænd: Råmateriale: Jern&metal m.v.

Modtag: Evt. vogne med emballage (trækas- ser el.lign.)

FARSØ

Farsø Carlsberg og Tuborg Øldepoter:

Ølvogne litra ZA og ZB:

Afsænd: Øl og sodavand

Modtag: Emballage (kasser og flasker)

J. Hermansens Snedkeri

Åbne vogne litra T eller O fra DSB, SJ m.fl.:

Modtag: Råmateriale (tømmer, træ, finerplad- der m.v.)

Afsænd: Tomme vogne eller med savsmuld (sække), træflis, spildtræ (vognlad- ninger) m.v.

Åbne eller lukkede vogne litra P, E, T og HD, IA og Q:

Modtag: Tomme vogne for afsendelse af fær- digvarer

Afsænd: Færdigvarer (møbler m.v.)

Farsø Metalvarefabrik

Åbne vogne litra P eller T, lukkede vogne litra Q eller H:

Modtag: Råmateriale (metalplader, træroller, jern -og stålprofiler m.v.)

Afsænd: Færdigvarer, fx trådhegn, kasser med isenkram eller maskingods m.v.

NYRUP MARK (trinbræt)

Intet gods

ULLITS

Ullits Frugt- og Saftfabrik

Stykgodsvogne litra H, Q eller I:

Modtag: Kasse- og flaskeemballage m.v.

Afsænd: Færdigvarer (saft, marmelade m.v.)

Åbne vogne litra P eller E:

Modtag: Vogne til nedennævnte.

Afsænd: Vognladninger med æbler, pærer, bær el.lign., eller med knust flaske- emballage, ødelagte kasser o.s.v.

Ullits Mejeri A/S

Hvide vogne litra I:

Modtag: Emballage (flasker, kasser m.v. evt. mælkejunger)

Afsænd: Færdigvarer (mælk, smør, ost, evt. is)

Ullits Brugsforening

Stykgodsvogne litra Q eller H:

Modtag: Diverse kolonialvarer

Afsænd: Ovennævnte vogne er i gennemløb.

HVALPSUND

Brændselsgrossist Fa. "Fyr&Flamme"

Åbne vogne litra P, E eller T:

Afsend: Kul i vognladninger, koks, briketter eller brænde i sække, smørelolie i dunke, tønder m.v.

Modtag: Tomme vogne evt. med sækkeemballage, tomme olietønder (smørelolie) m.v.

Beholdervogne litra ZE:

Modtag: Dieselolie fra olieselskaberne

Afsend: Tomme beholdervogne

Jysk Foderstof og Kunstgødning A/S

Åbne højsidede vogne litra P eller E:

Afsend: Foderstof i sække, kunstgødning i vognladninger.

Modtag: Tomme vogne (eller med sækkeemballage m.v.)

Beholdervogne litra ZE:

Afsend: Madolie

Modtag: Tomme beholdervogne

AHB

For nærværende banes vedkommende, der generelt tjener som vort forbillede, altså Aalborg-Hvalpsund-Jernbane (AHB), bestod godstransporterne midt i 1950'erne af følgende:

Kunstgødning
Kartofler
Foderstoffer
Kul og koks
Limlæder
Kolonialvarer (FDB/Brugsforeninger/
Købmænd)
Benzin og petroleum
Fersk kød
Jern og metalvarer
Muslinger

Kunstgødning blev befordret fra skib i Aalborg, mens limlæder (affald fra garverier) blev kørt til limfabrikken i Nibe. Vognene med limlæderet ankom primært fra Sjælland til Aalborg.

Kullene blev hentet på Nørre Sundby havnestation, hvortil de ankom med skib, og kørtes til Nibe Gasværk, mens kul til Aars Gasværk blev hentet i Aalborg.

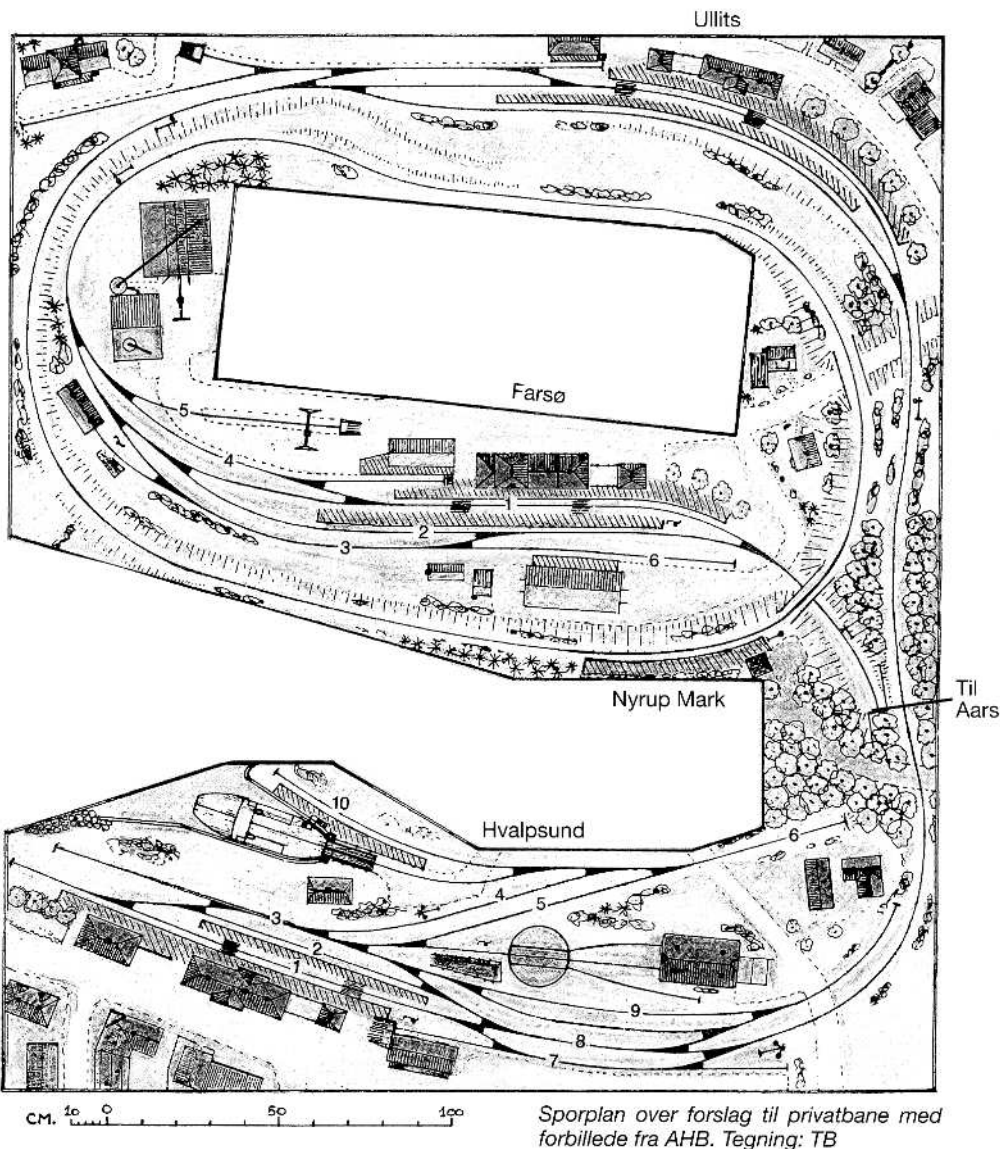
Fra slagteriet i Nibe afsendtes fersk kød til eksport, især over Aalborg havn, mens levende dyr fra samlestald blev fragtet fra Nibe og Aars til Aalborg.

Råjern og metal ankom med skib til Aalborg, der sendtes til maskinfabrikkerne i Godthaab og Nibe.

Muslinger var sæsonbestemt, og strakte sig over 3-4 vintermåneder, men udgjorde anseelige mængder, der sendtes til udlandet (Frankrig).

Til varetagelse af driften (person- og gods) havde AHB midt i 1950'erne følgende materiel:

Et damplokomotiv
To diesellokomotiver (750 Hk og 450 HK)
En dieselmotorvogn
To skinnebusser
Syv personvogne
Fire rejsegodsvogne
To skinnebusbivogne
51 lukkede godsvogne
34 åbne godsvogne



Fiskeriauktionen af 1878 A/S

Hvide lukkede vogne litra I med is (evt. litra IF):

Afsend: Fisk og muslinger i kasser

Modtag: Emballage

Nordjysk Slagteri "Skinken A/S"

Lukkede vogne litra Q:

Modtag: Slagtekvæg

Afsend: Tomme vogne eller med huder til skindbearbejdning

Lukkede hvidmalede kølevogne litra I:

Modtag: Tomme vogne

Afsend: Færdigvarer (Kød og flæsk).

Åbne højsidede vogne litra P eller E:

Modtag: Tomme vogne.

Afsend: Huder til skindbearbejdning, kødrester til destruktion (evt. DSB litra ZC).

SUNDSØRE (fiktiv)

De forenede Kartoffelavlere A/S

Lukkede hvide vogne litra I (evt. brunmalede litra HD):

Afsend: Kartofler i sække

Modtag: Returemballage (sække)

Privatbanen og færgen i Hvalpsund

Endvidere kræver jernbaneanlægget i Hvalpsund, at der tilføres diesel- og smørelolie til motormateriellets og Hvalpsund-færgens drift.

Da der også skal køres brev- og pakkepost

mellem byerne til det tilsluttede DSB-net, skal man også bruge bureauvogne, primært fra privatbanen, men der kan også være en gennemgående vogn fra DSB.

Godsvognene i model

Kul, koks og brænde

Til transporter af kul, koks og brænde m.v. kan vi benytte åbne vogne litra P og PER fra DSB, som i model fås fra ROCO hhv. Sachsenmodelle.

Vi kan især benytte vogne af litra P fra privatbanernes egen vognpark, idet denne type i stort antal er udgivet i model af DWA-Hobby og ROCO. Det var en meget benyttet type hos forbillederne.

DWA kan fx tilbyde åbne vogne fra baneforvaltningerne GDS, FFJ, NFJ, TKVJ m.fl., så der er rige muligheder for at køre ægte privatbanegodstog eller -blandetog ligesom hos de virkelige baner. Fra OKT fås et byggesæt med DSB litra PJ og PC, der også kørte hos privatbanerne.

Ligger man inde med de ældre samlæsæt af UK modeller kortakslede PC-vogne, så kan disse selvfølgelig også benyttes til kul- og brændselstransporter, ikke mindst da privatbanerne også havde denne type i vognparken, om end de fleste var i lidt større udgave, der kunne kaldes "stor PC".

PC-modellen fra UK lever desværre ikke op til den standard, man kræver i dag, men kan

nemt forbedres med nye hjulsæt, koblinger m.v. Derefter er det blot om at få den malet i det ønskede liber og sætte dem i drift. Nogle mj-forhandlere har endnu disse brugbare modeller på lager. Gå på jagt efter den!

Kulindsatser til de højsidede litra P/E fås dels fra KLEIN, dels fra ROCO, mens vi selv må lave dem til litra PE og PER m.fl.

Sække med brænde el.lign fås fra tilbehørfabrikkerne, bl.a. LASER, der har lavet nogle fine modeller med sække, flere støbt sammen i blokke, så de er nemme at håndtere frem for løse sække. Det samme gælder modeller af olietønder. (Se LOKOMOTIVET nr. 78 side 3)

En meget benyttet åben vogn på privatbanerne var DSB litra PB, der i løbet af året udsendes fra HELJAN. Den kan ikke undværes.

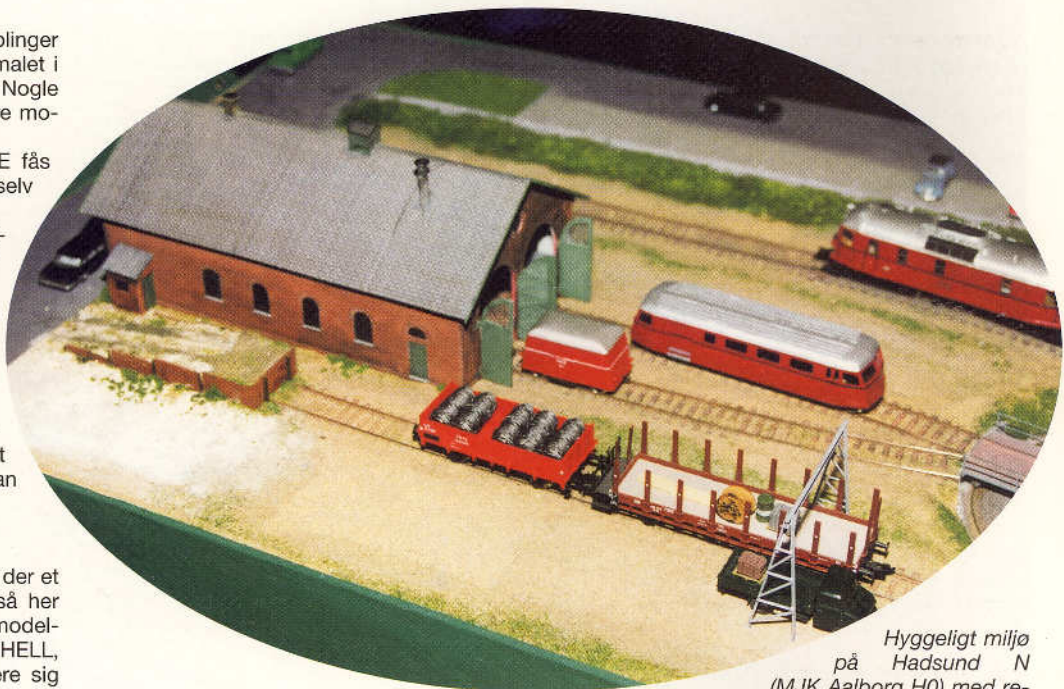
Olie, benzin m.v.

Olie- og benzinvogne litra ZE fra DSB er der et rigeligt udvalg af fra KLEIN og DWA, så her skulle det være nemt at finde egnede modeller. Det gælder vogne fra såvel ESSO, SHELL, BP m.fl., men man skal nok koncentrere sig om et enkelt eller to benzinselskab(er) for ikke at få for mange vogne i drift.

Helt specielt kan man få en model af en typisk jysk lokal vogn til flydende produkter fra JAF (Jysk Andels Foderstof). Det er modellen fra KLEIN, hvor denne gule vogn vil pynte gevaldigt i en togstamme. Da den i virkeligheden måtte transportere mange produkter lige fra olie og benzin til melsse, vegetabilsk olie m.v., så er det en god universalvogn på modeljernbanen, hvor den kan sættes ind i alle næsten alle transporter med flydende gods.

Lukkede vogne til styk- og vognladningsgod

Lukkede vogne litra HD og IAR fra DSB fås i model fra HELJAN, endda med mange forskellige numre, så man kan oprangere individuelle godstog med vognumre, som datamæssigt kan styres via en PC (vognløb). Samme vogntype kunne engang fås i to udgaver



Hyggeligt miljø på Hadsund N (MJK Aalborg H0) med remise og læsseområde med lille gantrykran. En åben vogn fra TKVJ læsset med stålroller og en DSB litra TF med diverse gods holder på sporet. Læg mærke til den "primitive" læssemønt. Herligt miljø!

fra Liliput, én med og én uden højsiddende bremseplatform. Bemærk, at kun litra HD/Gklms med bremseplatform er korrekt.

Litra HD bruges bl.a. til købmandsvarer som kaffebønner i sække, mel -og sukker, sæbepulver m.v., mens de hvide I-vogne primært benyttes til grøntsager, fx blomkål, hvidkål, kartofler m.v.

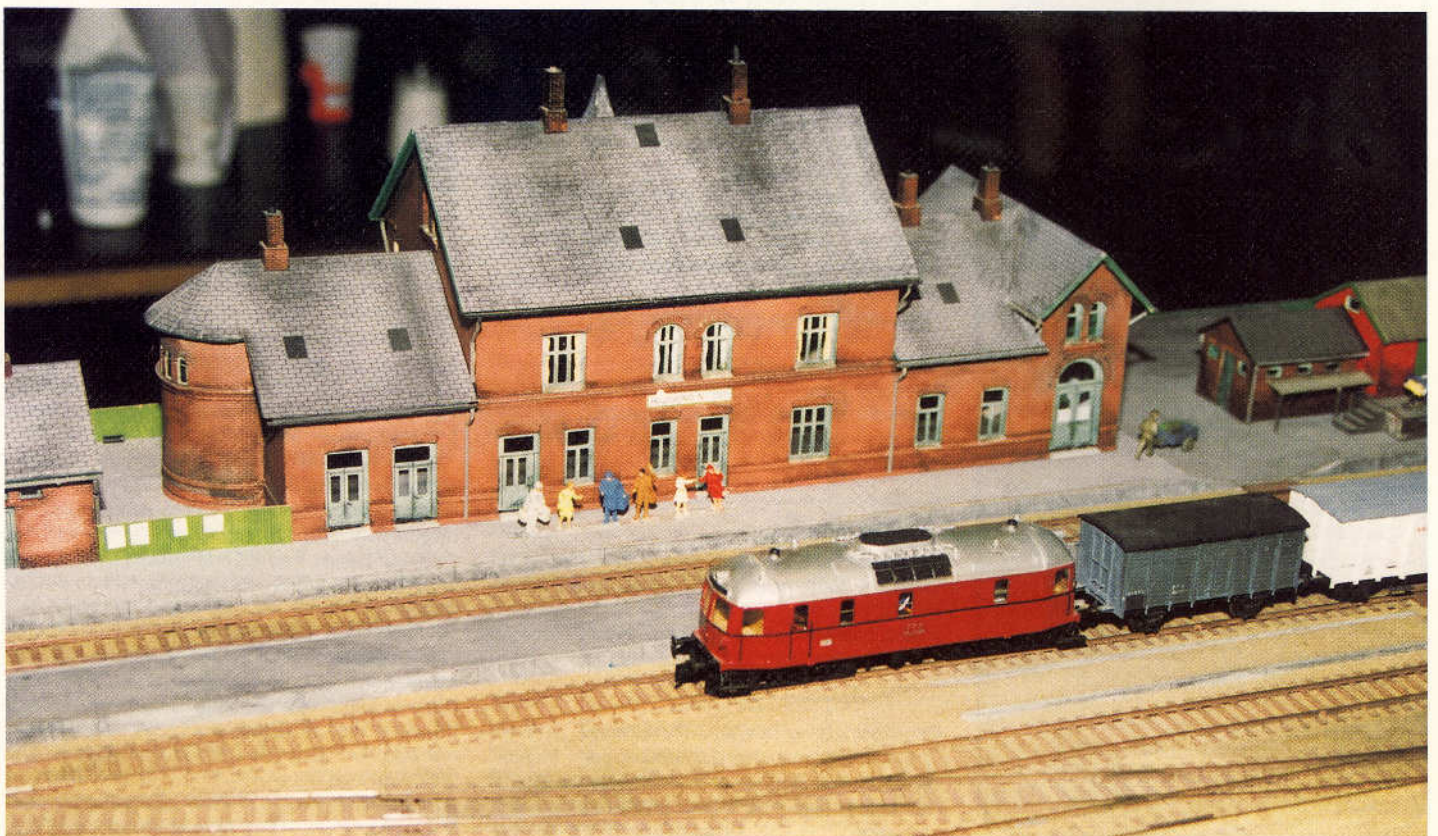
Litra Q, den lille kortakslede godsvogn med de mange lemme, kunne man i 1980'erne købe som samlesæt fra UK-modeller, men er for længst udgået af produktionen. Mange mj-ere har dog nok stadig nogle liggende "glemte" på lager, samlet eller usamlet, hvorimod man

Endnu et sceneri fra Hadsund N, denne gang med en lille godsstamme forspændt et diesel-lokomotiv (marcipanbrød), FFJ ML 1216.

næppe finder den hos mj-forhandlerne. Men da HOBBY TRADE udsender denne model til både DSB og privatbanerne i løbet af året, så udgør denne vogntype næppe et problem.

Et lidt større model af Q-vognen med 4500 mm akselafstand er som bekendt allerede udsendt af HOBBY TRADE i mange varianter, og er oplagt til brug på privatbanen. Typen var ikke almindelig hos privatbanerne, men til gengæld meget brugt hos DSB, og dermed også i godstog til og fra privatbanerne.

Både den lille og store Q benyttedes til mange transporter, ikke alene til kvæg men



Godsvogne på privatbanen: En lukket vogn (G10) fra TKVJ (DWA Hobby), en åben litra K fra TKVJ med stivere for presenningtag (DWA Hobby) og en beholdervogn fra JAF (KLEIN). Sidstnævnte er velegnet til mangeartede transporter, fx. spiseolier til fødevarerindustrien.



også til godsarter nævnt under litra HD, d.v.s. styk- og vognladningsgods.

Men der er ekstra muligheder, idet privatbanerne også brugte store "tyske Q-vogne" af typen G10 (se LOKOMOTIVET nr. 58, side 22). Den fås i model fra DWA og ROCO, bl.a. med forbillede i en vogn fra TKVJ. Selv om vogne har andet ejendomsmærke end den dyrkede modeljernbane, så kan man roligt benytte vogne fra andre forvaltninger.

Fra Trinbrættet Vejle (Laser) fås mellem-løsningen af den lukkede brunmalede stykgodsvogn DSB litra HJ, endda i både skala 1:87 og 1:160. Vognen, der blev ombygget fra åbne vogne litra PJ, har forbillede i typen fra 1950'erne, og var i drift til et godt stykke ind i midten af 1960'erne. Typen fandtes desværre ikke i privatbaneregii, men kørte naturligvis på privatbanernes spor som DSB-vogne. Hertil skal dog bemærkes, at nogle få privatbaner senere fik enkelte litra HJ i drift, hvilket skete ved erstatninger fra DSB for ødelagte vogne. Litra HJ følger i øvrigt også fra HOBBY TRADE på et tidspunkt.

Endelig skal man ikke glemme, at også udenlandske vogne - åbne såvel som lukkede - brugtes på de danske privatbaner, bl.a. de tyske Ghs 30, Gmhs 50, der svarede til DSBs litra HD.

Også G 10-vogne fra udenlandske forvaltninger, altså den samme type som de allerede nævnte tilhørende privatbanerne, blev flittigt benyttet. Disse modeller fås bl.a. fra KLEIN og ROCO m.fl. (se LOKOMOTIVET nr. 66 og 67).

Metalvarer

Til transport af metalvarer som pladejern, ståluller m.v. benyttedes som regel lavsidede vogne med støtter litra T. Her kan ROCO levere en enkelt dansk type DSB litra TF, der dog ikke helt er som det danske forbillede, men den kan gå an. Som byggesæt kan man benytte litra TGC fra TIKØB, men ellers kan man igen anvende udenlandske vogne af samme type, fx den meget almindelige svenske litra O. Denne kunne en gang fås fra LIMA, men er nu udgået, og kan den ikke findes på et brugt-togmarked, så fås typen i forskellige byggesæt fra svenske mj-firmaer. Den forhandles af visse forhandlere her i landet.

Den åbne højsidede litra P benyttedes bl.a. til transport af mindre tunge godsarter, fx tråduller, og her kan LASER igen levere nogle fine efterligninger af godsarter fremstillet i res-inplast.

Øl og sodavand

Til øltransporter benytter vi selvfølgelig modeller af de farverige ølvogne litra ZA fra Carlsberg og litra ZB fra TUBORG, begge produceret af HELJAN i flere udgaver og numre (se LOKOMOTIVET nr. 55, side 26).

Træ, flis og savsmuld

For at kunne levere træ som finér, kævler m.v. til snedkeriet skal vi benytte åbne vogne med støtter. Her kan fx DSB litra TF (med kævler) fra ROCO anvendes eller litra TGC fra TIKØB,

men desuden kan man også benytte de tidligere nævnte karakteristiske svenske O-vogne.

Til borttransport af spildprodukter fra træproduktionen, d.v.s. savsmuld, pindebrænde og flis, bruges åbne eller lukkede vogne. Savsmuldet læsses i sække, mens de øvrige to godsarter transporteres i åbne vogne. Pindebrænde kan evt. også læsses i sække.

Sække fås som allerede nævnt i model fra LASER, mens vi selv må lave træflis på løse indsætter, fx ved at "skrælle" en blyant helt i småstykker, og lime "flisen" fast ved hjælp af hvid fortyndet lim.

Frugt og grønt

Til industrifrugt, d.v.s. vognladninger af æbler, pærer, bærfrugt m.v., anvendtes åbne højsidede vogne af litra P.

I model fås litra P (E) og litra PJ i byggesæt fra OKT. Der kan også bruges PC-vogne, bl.a. som allerede nævnt i byggesæt fra OKT eller den ældre model fra UK-modeller, der endnu fås hos nogle mj-forhandlere.

Kartofler i sække blev transporteret i lukkede hvidmalede vogne litra I. Hertil kan man fx benytte modeller af hvide vogne DSB litra IAR fra HELJAN eller Liliput, men en rigtig velegnet vogn er litra IE fra ROCO, der var en "ægte" grøntsagsvogn. En hvid vogn af mere moderne tilsnit fra slutningen af 1950'erne var DSB litra I (senere litra Hks), der fås i model fra Trinbrættet/Laser.

Nogle privatbaner brugte dog egne almindelige lukkede vogne til mere lokale former for transport af frugt og grønt, men disse fås ikke i model og må derfor selvbygges.

Efterligninger af frugt og grønt til vognladninger fås fra industrien, bl.a. har Busch godsindsætter til flere typer af vogne, således at både danske og udenlandske vogne kan komme til at "se rigtige ud".

Kød og flæsk

Til kød- og flæsketransporter benyttedes hvidmalede lukkede vogne. Disse fås desværre kun i et yderst begrænset antal typer, hvoraf de mest anvendelige er litra IAK og IAR fra HELJAN, evt. kan man bruge den ældre IAK-model fra Liliput. Sidstnævnte er ganske vist ikke teknisk moderne, men kan relativt nemt forbedres med nye kortkoblinger fra fx Symoba. Den er imidlertid ganske tro mod forbillede om end ikke 100 procent, bl.a. er tagrundingen forkert. Modellen kan endnu fås rundt omkring som brugttog, og kan ofte findes på legetøjsmarkeder.

Fra ROCO og DWA fås en model af litra IE, som dog ikke var så almindelig i virkeligheden, og ønsker man en "langturkølevogn", d.v.s. en vogn med "isafkøling" litra IKA, IKS, IKP, IKT m.v. så findes denne slet ikke i model, bortset fra en illusionsmodel af litra IKA fra DSB, der fremstilles af Trinbrættet, Århus. Vognen har danske påskrifter, men er ikke 100% tro mod forbilledet. Den kan i nødstilfælde dog sagtens benyttes.

De kendte kølevogntyper fra DSB, d.v.s. litra IKP, IKT m.fl. kan som nævnt ikke fås som industrimodeller, og må derfor selvbygges. Se evt. tidligere numre af LOKOMOTIVET. Det er dog HOBBY TRADES plan på et tidspunkt at fremstille disse i model, men i første omgang udsendes en model af DSB litra IB, der selvfølgelig også kan bruges.

Nogle privatbaner havde egne hvide vogne, men disse kan man heller ikke få i model, og må derfor selvbygges.

Endelig må man ikke glemme at kød og flæsk også transporteredes på privatbanen med udenlandske kølevogne, især vogne fra INTERFRIGO. Flere af disse fås i model. Se LOKOMOTIVET nr. 73.

Fisk

Til transport af fisk/muslinger i kasser fra fiskeauktionerne bruges hvide kølevogne med is litra IF. De fås desværre ikke i model, men i stedet kan vi benytte lejevogne litra IFL lige som i virkeligheden. Disse fås i model - netop som danske litra IFL - fra KLEIN (se LOKOMOTIVET nr. 54, side 21).

De små særlige fiskevogne til især skinnibusfremførsel, fx HJJ ISF 348 fås nu som byggesæt fra EpokeModeller.

Læs mere om godsvogne og godstrafik m.v. i

LOKOMOTIVET nr. 28, side 27:

Lad godsvognene arbejde

LOKOMOTIVET nr. 52, side 3:

Hvad bruges godsvognene til?

LOKOMOTIVET nr. 54, side 21:

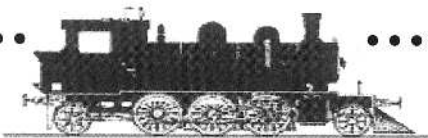
DSB lejevogne i virkelighed og model

LOKOMOTIVET nr. 66, side 3:

Udenlandske godsvogne på danske spor

LOKOMOTIVET nr. 78, side 3:

Kører dine vogne stadig tomme rundt?



... vi ligger kun ca. 900 m
fra Jernbanemuseet

og bussen har stoppested ved butikken
Linie 51 og rute 890 lige til døren

Kom og besøg os - og se alle de gode tilbud

Nye mærker i butikken er:

NOCH, FREJA H0 Modeltog og PECO

Vi fører både Märklin og ROCO Digital
... se, hvor let det er at bruge

Vi fører:

Märklin, ROCO, Wiking, HELJAN, Fallers,
Kibri, Auhagen, Viessmann, Rietze, Piko,
Hobby Trade, Tillig, MG-Togmodelle, Sommerfeldt,
DJH, Skilteskoven og Sachsenmodelle.

Messing og skruer
i alle størrelser samt værktøj.

Odense Modeljernbanecenter

Kochsgade 35B, DK 5000 Odense C. Tlf. 66 14 10 50

Åbningstider:

Mandag 15.15-18.00

Torsdag 15.15-18.00

Fredag 15.15-19.00

Lørdag 10.00-14.00

www.modeljernbane.dk · info@modeljernbane.dk

TRINBRÆTTET

VEJLE



Det gamle
»Trinbræt« i Vejle
er flyttet!

NYHED
FRICHS FABRIKSKILTE
til HELJAN MY 1201-1202

Pr. stk. kr. 19.00
Ugentlig kr. 16.00 til 20.00
Lørdag kl. 10.00 til 14.00

Forretningen ligger
umiddelbart over for Vejle station
på adressen

Borgvold 16 A
Tlf. 75 83 75 75

Vi håber at gense dig til en
modeljernbanesnak - og en kop kaffe

NYHEDER!

TRÆKKRAFT

MY 1201

Leveres med overdel,
ætsede og støbte dele,
litra m.v.

Virkelig detaljeret.
Forhør nærmere!

S-maskine

Leveres med overdel og
lødsæts, meget detaljeret.

F-maskine



Overdel, lødsæts og litra
for Märklin 3029

kr. **520,-**

Overdel, lødsæts m.v.
for Lilliput T3

kr. **520,-**

OLSENBANDEN

5 figurer, Egon, Kjeld,
Benny, Yvonne og »Bøffen«,
flot håndmalet

Pr. sæt kr. **198,-**



Franz Jäger pengeskabsvogn

Utrolig detaljeret model.
Leveres færdigsamlet.
OBS! Kun et lille oplag.

C-maskine

Komplet byggesæt
med tenderdrev.

Forhør nærmere!

SCANDIA rumpeged

i to udgaver.
Leveres med overdel,
bund, hjul og vinduer.

kr. **298,-**

SCANDIA rumpeged

Til OHJ, GDS og HFHJ
Leveres med overdel,
bund, og hjul.

kr. **298,-**

Byggesæt:
TRIANGEL BUS
(HFHJ)

til vej eller spor
- forhør nærmere

KÆMPE lødsætslager

for selvbyggere,
- og i 1000-vis af
andre varer.
- Vi sender overalt

SPOR N
Motorvogn DSB litra ML
incl. undervogn
og litra kr. **985,-**

S-maskine
Overdel og røgskærme
kr. **485,-**

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**

**ALLE DANSKE
NYHEDER
er på lager**



Vi kender vel alle Hobby Trades flotte modeller af DSBs kolonnehuse, der ikke kan undværes på et ægte dansk anlæg. Men tilbehørsfabrikanterne har i deres programmer mange småbygninger, som ved let fordanskning uden videre kan bruges på anlægget. Her er nogle eksempler, alle i skala 1:87, men mange fås også i skala 1:160.

Detaljer på anlægget:

Skure, hytter og andre småbygninger

Af Torben Andersen

De små hytter

De små huse, skure, hytter m.v. kan ikke undværes på anlægget. De giver det miljø, hygge og variation, men alligevel mangler de på mange danske anlæg på godsarealer, ved maskindepotet, vognopsynet, lange banelinien o.s.v.

Vi skal selvfølgelig bruge de danske kolonnehuse fra Hobby Trade, der kan varieres i det uendelige, men der er mange andre muligheder. Ved at bladere tilbehørsfabrikanternes kataloger igennem, så dukker der ofte nogle ideer op, det gælder både de tyske, amerikanske eller hvad man nu har ved hånden.

De viste skure og hytter er midlertidigt opstillet på diorama udelukkende med henblik på fotografering, og anbringes senere fast på anlægget.

1) Større trinbræthus

Grundmodellen er fra Auhagen 11 372 "Haltepunkt mit Schuppen", hvor der er to bygninger i sættet.

Døren foran er fjernet, og åbningen gjort større. Nye karme er sat i ved hjælp af hobbytændstikker, der er malet 76-grønne.

Inde i huset, hvor der er malet med 87-

grå, er monteret en bænk. Huset er udvendigt malet i DSB svenskrød med 67-grå på taget. Lysegråt vandslibepapir i strimler illuderer ny tagpap.

Navneskiltet er tegnet på hvid karton med rød kuglepen, og limet fast med hvid lim.

2) Sortjæret lagerskur

Kan fx bruges til opbevaring af maling til vedligeholdelse, værktøj, smørelie for sporskifter o.s.v. på maskindepotet, baneljenesten o.s.v.

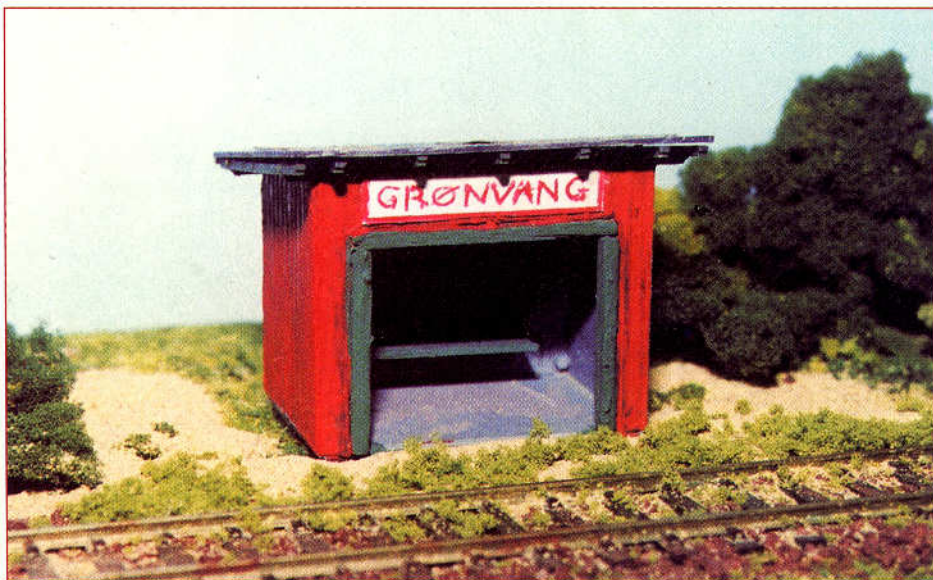
Modellens fabrikat er ukendt, da den er fundet på et kræmmermarked for en femmer.

Huset er malet i svellebrun, d.v.s. 33-sort blandet med lidt 153-rød. Taget er dækket med sort vandslibepapir. Oven på dette er lagt strimler med lysegråt vandslibepapir for at give indtryk af tagpapudskiftning. Lidt 'mos' er drysset på taget med Woodland græspulver, fastholdt med fortyndet hvid lim.

3) Brovægthus

Grundmodellen er fra det amerikanske fabrikat Life Like "Trackside Shanties"

1) Trinbrætskur omdannet fra Auhagen 11 372. Man kan skimte en bænk inde i huset, fremstillet i en plastplade. Skiltet er tegnet med rød kuglepen på hvid karton. Det viste skur ligger for lavt i forhold til sporet, og bør have en lille forhøjet jordperron med græsforkant.



kat.-nr. 1348 (fundet hos PÅ SPORET). I sættet er tre små huse, og de to er benyttet til småhytter. Den tredje bygning kan omdannes til bomhytte, der bl.a. fandtes i Nyborg.

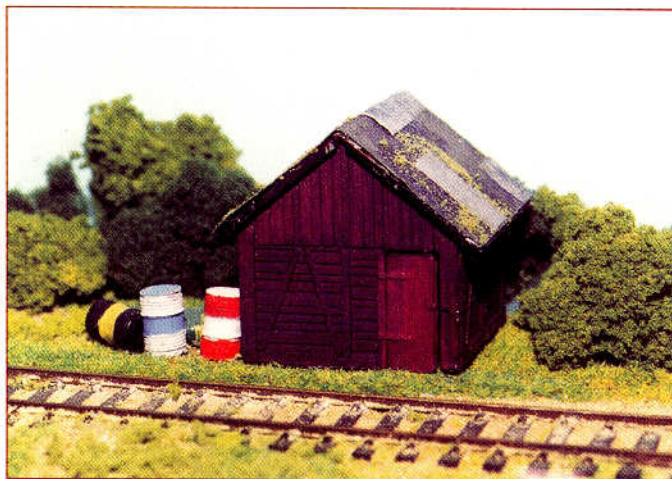
Huset er ommalet i svenskrød med grønne vinduer og døre. Det oprindelige skifertag er dækket med gråsort vandslibepapir.

Den lille hytte er velegnet som brovægthus, og skal derfor have monteret signalskive på taget. Det er gjort med en 0,9 mm ø blomstertråd med en plastskive i rød, 5 mm ø i toppen. Sidstnævnte er fremstillet med hulletang.

Bemærk, at brovægthyttene på nogle jyske stationer var i grøn træbeklædning med røde vinduer (fx Struer, Varde m.fl.). Der er altså variationsmuligheder.

Modellen er vist med amerikansk skorstensrør, det bør egentlig fjernes.

2) Sortbrunt hus i træ, der benyttes som lagerbygning. På taget anes lys tagpap, der er fremstillet med lysegrå vandslibepapir. Modellfabrikatet er ukendt.



4) Lille rødt lagerskur

Grundmodellen er overskud fra HELJAN 'Strandby station' fundet på et kræmmermarked. Huset er fremstillet i grøn plast, men er her ommalet i svenskrød med grønne tremmedøre.

Huset kan bruges alene, men kan også stilles op af et andet skur eller hus som lager for banens værksted(er). Tremmedørene kan evt. fjernes, så man kan bruge det som cykelskur ved et større kolonnehus el.lign.

5) Rødt kolonnehus

Grundmodellen er fra det amerikanske fabrikat Life Like "Trackside Shanties" kat.-nr. 1348 (fundet hos PÅ SPORET).

Modellen har tegltag, men dette er ændret ved at lime gråsort vandslibepapir på taget med hvid lim. Huset er ommalet i svenskrød Humbrol 153; derefter er monteret skorstenen, som er en træliste 7x7 mm, 45 mm høj. Skorstensrøret er et rundt plastprofil 3 mm ø.

Skorsten, døre og vinduer er malet med Humbrol 34-hvid, røret med 153-rød. Taget er patineret med Humbrol 67-grå.

Taget kan også dækkes med eternit, fx roulade-papemballage fra Dan Cake, og skal så males i lysegrå (Humbrol 64)

Huset kan stå langs banelinien, men er nok mere typisk ved maskindepotets

drejeskive (betjenerhus), på banetjenestens arealer, vognopsynet o.s.v.

6) Større lagerskur

Grundmodellen er fra Auhagen 11 372 "Haltepunkt mit Schuppen" (trinbræthus).

Modellen er ommalet i svenskrød (se særskilt faktaboks), mens taget er malet i Humbrol 67-grå.

Vindskeder, nedløbsrør, døre m.v. er malet i DSB-grøn. For at give indtryk af mos på taget, er drysset lidt Woodland græspulver på taget.

Huset kan bruges som lager, opholdsbygning og kolonnehus m.v., men kan også anvendes som trinbræt. For opholdsbygning og kolonnehus skal huset dog have monteret en eller to skorstenene. Personalet skal jo ikke fryse.

3) og 4) Brovægthus (i midten) og lille lagerskur opstillet på diorama. Til venstre et læsseprofil (ladeprofil) af den tidlige DSB-type, der bl.a. var opstillet på Lersøen station. Fabrikatet på læsseprofilen er fra Kibri, og en nyere type kan fås hos samme firma. De sandede områder med sparsom bevoksning var/er meget almindelige på midt og vestjyske stationer. I LOKOMOTIVET nr. 25, side, 68 findes i øvrigt en tekst med fotos og tegninger af brovægthuse hos DSB.

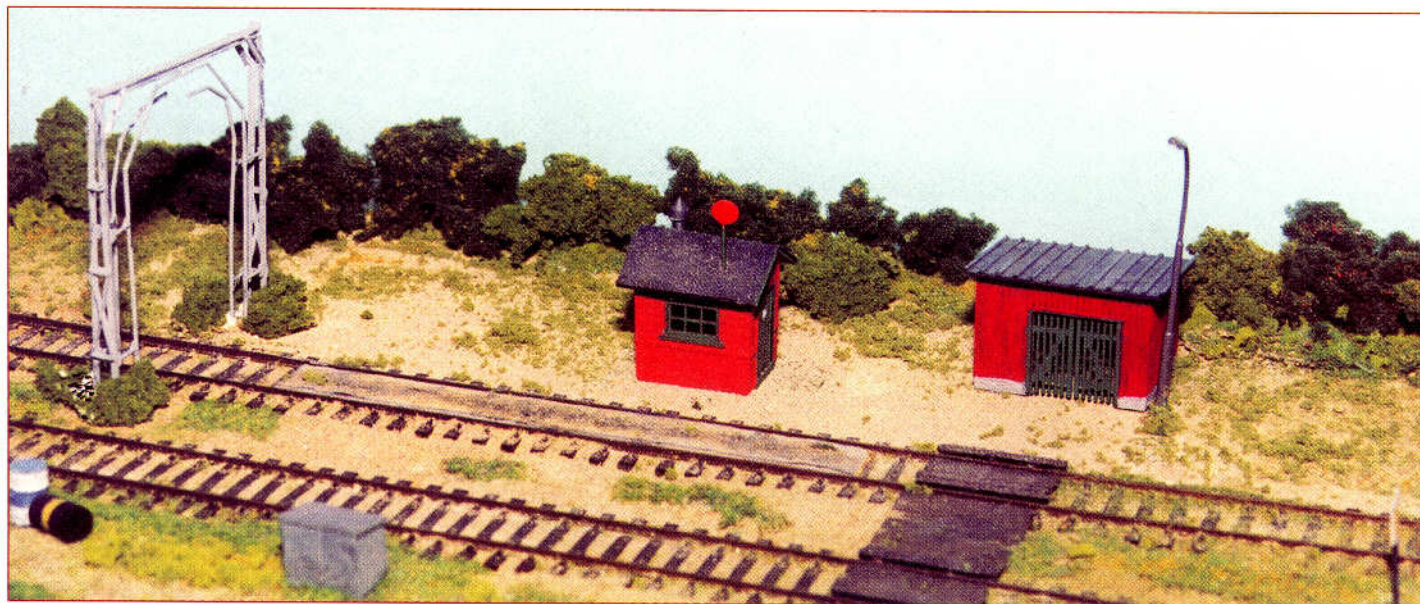
BEMALING

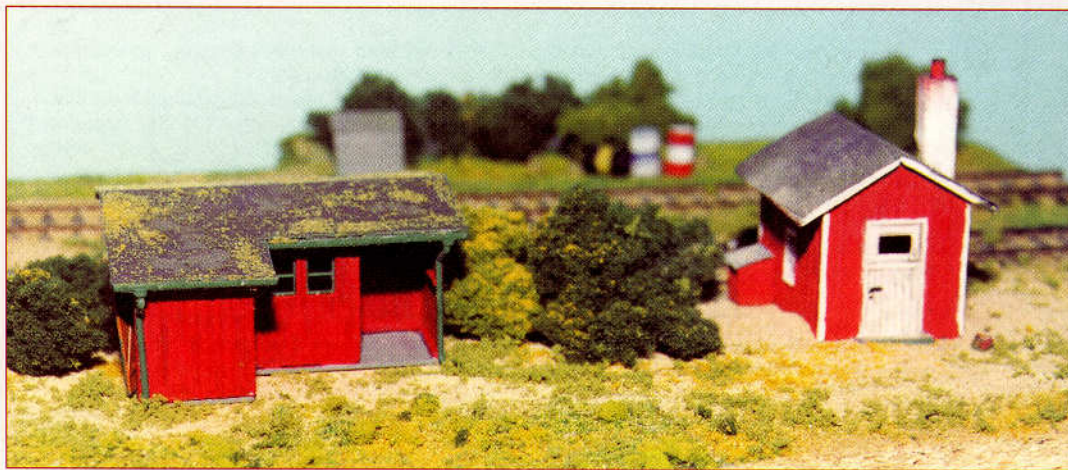
Den benyttede maling er Humbrol Enamel, og følgende farvenumre er anvendt:

Svenskrød	=	Nr. 153-rød (alternativt kan benyttes 73-engelskrød)
Tagpapgrå	=	Nr. 67-grå
DSB-grøn	=	Nr. 76-mellemgrøn
Svellesort	=	Nr. 33-sort mixet med lidt 153-rød
DSB-hvid	=	Nr. 34-hvid
Gule mursten	=	Nr. 24-gul mixet med lidt 62-brun
Cementgrå	=	Nr. 64-grå (til fundament)
Grå/indvendig	=	Nr. 87-grå

TAGPAP

Til tagpap er benyttet gråsort vandslibepapir korn 220 og lysegrå korn 360.





5) og 6) Stort lagerskur eller opholdsbygning (til venstre) og kolonnehus (til højre). Skal det store skur bruges som opholdsbygning, så bør man anbringe en skorsten på taget eller på siden af huset. Brændekasse bør man også stille op. Normalt havde DSBs kolonnehuse ikke hvide dækbrædder i hjørnerne (svensk stil), men nogle få steder så man dem således, bl.a. på Kokkedal station. I mange tilfælde havde husene grønne døre, vinduer og vindskeder.

7) Sorttjæret kolonnehus

I Jylland/Fyn sås ofte kolonnehuse bygget i sorttjærede sveller langs strækningerne m.v. Flere af disse huse havde skrånende tag bagud.

Den benyttede grundmodel er ukendt, da det er fundet på et kræmmermarked, men det er tilsyneladende af tysk oprindelse.

Modellen af huset var helt lyst brunmalet og fyldt med limklatter. Sidstnævnte blev slebet væk med sandpapir, og derefter ommalet i tjæresort med hvidt vindue og dør. Huset manglede fundament, så det sat på med en strimmel grå karton hele vejen rundt.

Skorstenen er ommalet i gulbrun med rødt skorstenør. På taget er en tag-

papstribet malet 64-grå for at variere udseendet.

Vandtønden for opsamling af regnvand hører egentlig ikke til et DSB-kolonnehus, men er bibeholdt, da det var limet på i forvejen.

Andre muligheder

Hos Auhagen findes nogle andre muligheder for at få danske småhuse til anlægget, bl.a.

Også de øvrige fabrikanter har modeller, der kan bruges som danske. Se dem godt igennem... og læserne må gerne komme med forslag og byggede eksempler, vi kan præsentere for andre læsere.



7) Jysk kolonnehus i sortbrun svelletræ med bagudskrånende tag. Denne type huse fandtes mange steder, ikke alene langs de jyske jernbanestrækninger, men også på maskindepoter som betjenerhus ved drejeskiver, bomhytter m.v.

PÅ SPORET



Skandinaviens største udvalg af modeljernbaner og tilbehør



KIBRI B-18 910

Olieforsyningsanlæg med lagerhus
Velegnet til olieforsyning (gråmalet) ved DSB maskindepot; lagerhuset er ideelt som pakhús hos DSB eller privatbane.
Før kr. 495,-

NU KUN 195,-

Nåede du ikke at købe ROCOs DSB-vogne? ... så kan det nås endnu

46 079	Superfos beholdervogn 33 86 786 5 074-2, epoke IV	kr. 255,-
46 079.1	Superfos beholdervogn 33 86 786 5 078-3, epoke IV	kr. 255,-
46 325	Litra Ks m/2 stk. DFDS containere 46 86 330 0 091-3, epoke V	kr. 245,-
46 423	Litra Tdgs, kun få stk 21 86 074 0 035-3, epoke V	kr. 235,-
46 423	Litra Tdgs 21 86 074 0 246-6, epoke V	kr. 235,-
46 455	Litra Hbbillns, kun få stk. 21 86 246 0 073-8, epoke V	kr. 235,-
46 540	Litra Ks 01 86 330 0 285-4, epoke IV-V	kr. 185,-
46 544	Litra Kbs 01 86 333 0 236-1, epoke IV-V	kr. 185,-
46 587	Litra Sdgmns m/2 stk. veksellad LAURITZEN, 81 86 451 2 123-2, IV	kr. 385,-
46 612	Litra E 53 486, epoke III	kr. 110,-
46 612.1	Litra E 54 442, epoke III	kr. 110,-

Ovennævnte tilbud gælder kun så længe lager haves. Forbehold for fejl, prisstigninger og oplag.

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

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

SPECIAL VOGNE hos DSB

Ønsker man at efterligne de virkelige jernbaner fra epoke III m.fl., så kan man ikke undgå at skulle "pynte" op med de grå specialvogne på sidesporene. Og det skulle ikke volde problemer at finde et egnet forbillede.

Næsten alle typer vogne blev efter udrangering fra den ordinære drift omdannet til brug for jernbanens forskellige tjenester hos DSB. Det gjaldt således banetjenesten, som havde det største antal vogne i sin beholdning, signaltjenesten, vægt- og kedelsmede, vognopsynet, maskintjenesten, koreledningstilsynet o.s.v. Både person-, post- og rejsegodsvogne og godsvogne ind-

rettedes som mandskabsvogne, lagervogne, værkstedsvogne o.s.v.

Specialvogne havde oprindeligt kun to cifre i nummeret, men omkring 1960 blev vognene omnummereret ved at sætte et ekstra ciffer foran det gamle nummer, fx blev vogn nr. 79 til vogn nr. 579. Ved denne lejlighed ændredes bemalingen på flere vogne fra den mørke 1931-grå til en lysere grå, og det gamle DSB-mærke og betegnelsen Specialvogn nr. XXX i antikva-skrift ændredes til en udgave, der i princippet svarede til skriftsnittet Gill, d.v.s. den samme, som benyttedes til DSBs stationskilte.

Bemærk, at specialvogne efter 1974 blev ommalet i gul, og omdøbt til tjenestevogne.

Specialvogn 563

Herunder: Denne tre-akslede specialvogn blev oprindeligt leveret som rejsegodsvogn, og var bygget i Cassel i 1892. Den blev efterladt i Danmark af tyskerne efter besættelsen 1940-45, og blev i 1950 omdannet til specialvogn 63 "Værkstedsvogn for Signaltjenesten" med hjemsted i Sønderborg.

Senere fik den - som andre specialvogne - sat et ekstra ciffer foran det oprindelige nummer, og blev omkring år 1959 til Specialvogn 563. Senere blev den atter let ombygget og fik hjemsted i Aalborg. I øvrigt havde litreringen den pudsighed, at kongekronen sad under nummeret, hvor det normalt var placeret oven over.

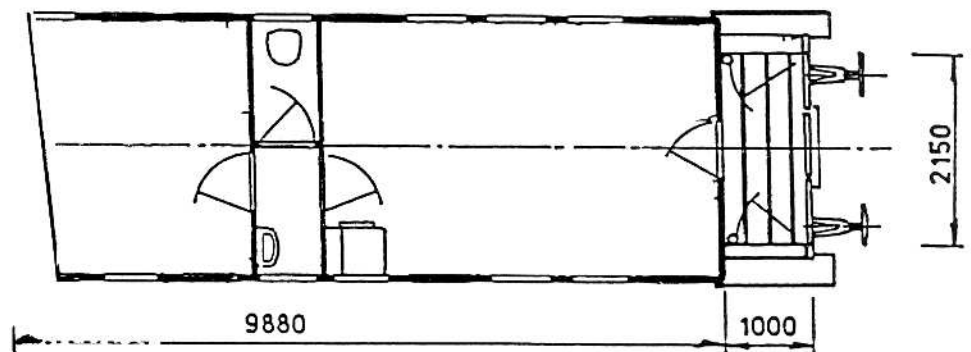
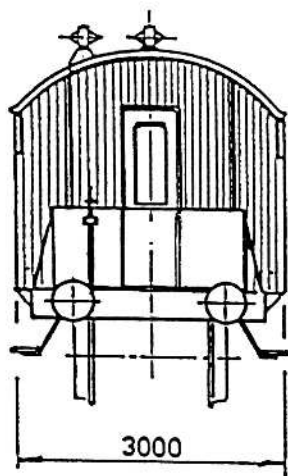
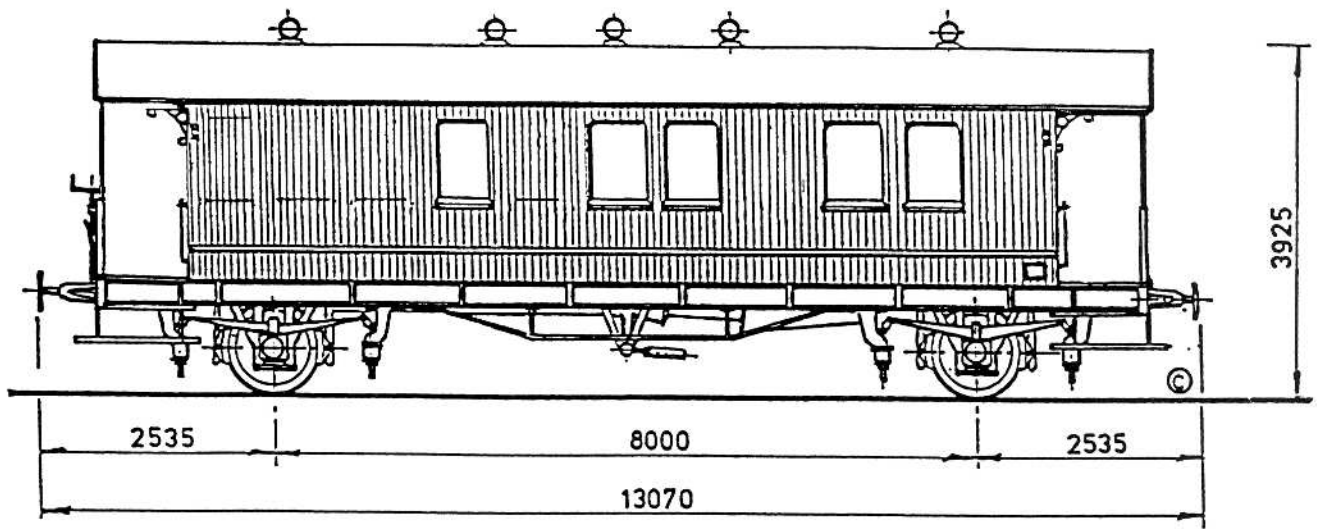
Forhøjningen i gavlen var beregnet for togførere, der på denne måde kunne få frit syn hen over togstammen primært for at kunne se strækningens signalgivning. I øvrigt havde også nogle danskbyggede rejsegodsvogne forhøjet bremsekupe. Foto fra ca. 1958. Clausen/ DMJK. Vognen blev i øvrigt udgivet i model skala 1:87 af DWA Hobby sommer 2002.



Specialvogn 389

Herover: Da de hvide vogne litra IG og IV udrangeredes i 1950'erne, blev mange omdannet og indrettet som specialvogne for mange af banernes tjenester. De øverste jalousier på de fleste vogne blev erstattet med et eller to 'hønsesvinduer', ja, nogle fik også ekstra vinduer i skydedørene, alt efter formål. Skulle vognene bruges som vogne for mandskabet el.lign, indrettedes de med kakkellovn og skorsten, men en del fik også to store varmekedler indbygget til brug for forvarmning af personvogne.

Specialvogn 389 var en tidligere IG-vogn, og fik efter indbygning af kedler til nævnte forvarmning, hjemsted i Holbæk. Den gråmalede vogn ses her foran vandtårnet i Holbæk, 1961. Trods det lidt mørke foto kan man skimte, at den både har eger og pladehjul. Foto: PT/TA.



En meget almindelig specialvogn hos DSB var omdannet fra litra CY, der her er tegnet i Allan Hansens streg (skala 1:87). Ved omdannelse til specialvogn blev nogle af vinduerne blændet, afhængig af brugen, ligesom apteringen (indretningen) ændredes. Den langsgående liste på siden af vognkassen blev monteret for at hindre teaklisterne i at falde af.

DSB specialvogn fra serien DSB litra CY 4601-4644

Bygget Scandia 1915-1924

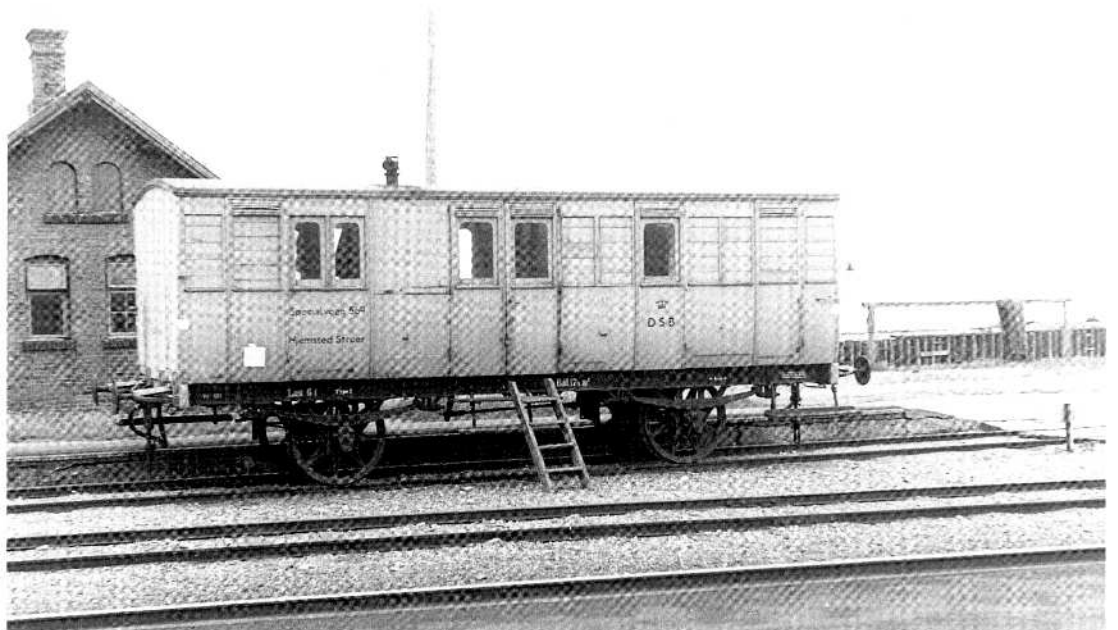
Skala 1:87

Tegning: Allan Hansen 1988

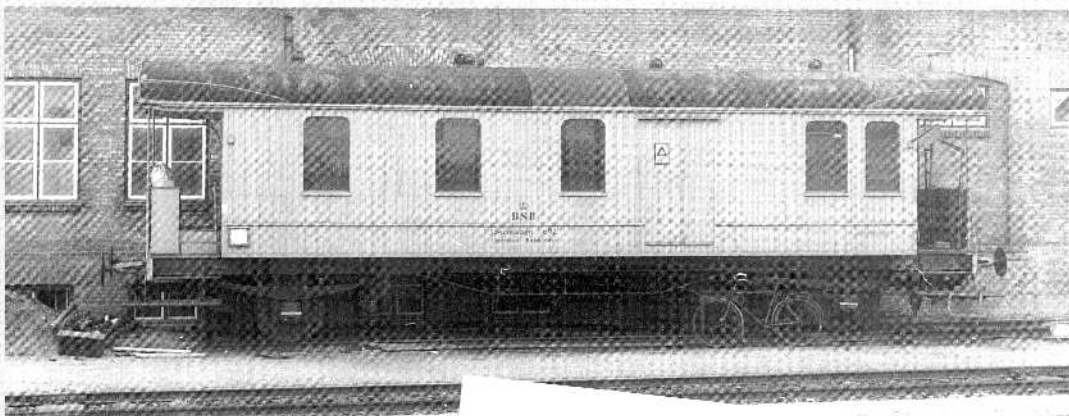
Specialvogn 569

De gamle kupevogne blev i mange år flittigt brugt som vogne for tjenesternes mandskab indtil man tog "rystevogne" i brug. Man ryddede apteringen og indrettede vognene med borde og stole m.v. så man havde et sted at holde frokostpause el.lign. Mange kupevogne blev også benyttet som lager- og værkstedsvogne, og der var rigeligt at tage af.

Specialvogn 569 var en tidligere kupevogn litra CB, der her er midlertidigt 'stillet op' på Odesund station, juli 1965. Vognens hjemsted er Struer. Bemærk at de fleste kupevinduer er blændet med brædder. Foto: JB-P.



(fortsættes næste side)

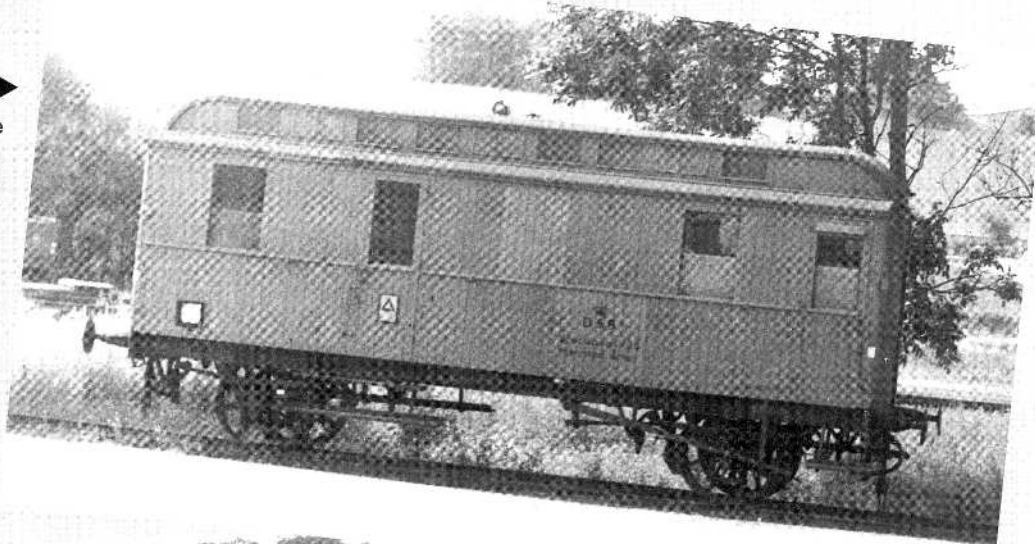


Specialvogn 692

Denne vogn havde en fortid som DSB personvogn litra CY. Den var hjemmehørende i København, men opholdt sig det meste af tiden i Næstved. Den blev ombygget i begyndelsen af 1960'erne, bl.a. med ekstra døre i siden for lettere læsning og udtagning af større dele, hvorefter den afløste den hidtidige specialvogn, en to-akslet kupevogn. Specialvogn 692 er her fotograferet i Næstved, 1964. Bemærk budcyklen, der lige kan skimtes til højre for døren. Foto: PT/TA.

Specialvogn 725

Også nogle af DSBs bureauvogne blev omdannet til specialvogne, bl.a. denne tidligere DO-vogn, der i 1962 fik blændet vinduerne og blev gråmalet. Påskrifterne blev påsat i sorte DIN 1451-påskrifter. Vognen fik hjemsted i Århus, men er her fotograferet i landlige omgivelser i Hadsten 1964. På siden er påsat røde advarselstrekanter, da den rummer acetylenflasker for svejsning. Disse kunne eksplodere ved ild, og skulle omgående fjernes ved brand. Foto: PT/TA.

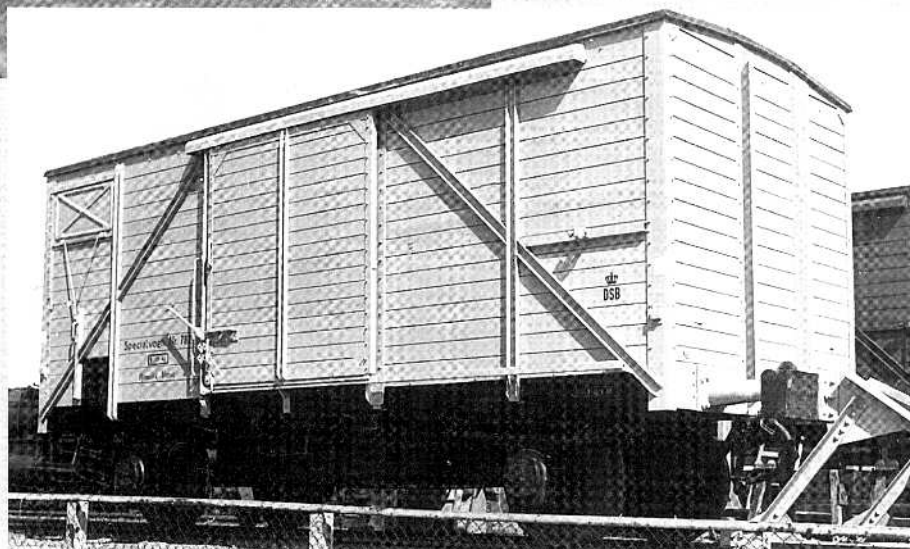


Specialvogn 782

Foto herunder: Selv om litra HJ var en forholdsvis ny vogntype ombygget fra 1959 på undervogn fra litra Q, så kunne man allerede finde nogle af dem som specialvogne fra midten af 1960'erne. Specialvogn 782 var netop en tidligere lukket godsvogn litra HJ, type II. Den havde hjemsted i Korsør, og blev efter udrangeringen i 1966 brugt som lagervogn. Bemærk, at den er mærket med DSB og krone på højre vognside, hvilket var usædvanligt, idet det normalt var placeret over vognnummeret. Foto fra Korsør 1968. Foto: PT/TA.

Specialvogn 499

Foto ovenfor: Også DSBs godsvogne af litra Q blev omdannet til specialvogne, og malet grå som den viste specialvogn 499. Den havde en fortid som litra QHL, og er her fotograferet i Charlottenlund, 1961. Vognen havde København Gb som hjemsted, og var indrettet som værkstedsvogn for svejsekolonnen. Påskrifterne er en blanding af den ældre antikva- og den nye DIN 1451-skrift. Foto: PT/TA.



DSB litra MZ

Epoke IIIc/IV/V; skala 1:87

ROCO forkæler fortsat de danske epoke IV-kørere med modeller, som for hovedpartens vedkommende specialproduceres til det danske marked, d.v.s. at man ikke benytter ommalede tyske grundmodeller, men fremstiller helt nye forme.

I løbet af året udsender ROCO således to hovedudgaver af DSB litra MZ, men grundet det forskellige udstyr som lyd, dekoder m.v. til både DC og AC fremstilles i alt otte tekniske udgaver.

DSB MZ I i vinrød, 1967/68 til 1983

(epoke IIIc/IVa):

- 62 710 To-skinne (DC) m/NEM-stik
- 62 711 To-skinne digital (DCC) m/GM-lyd
- 68 710 Tre-skinne (AC) m/dekoder
- 68 711 Tre-skinne (AC) digital m/GM-lyd

DSB MZ II i rød-sort, 1985 til 2001

(epoke IVb/V)

- 62 712 To-skinne (DC) m/NEM-stik
- 62 713 To-skinne digital (DCC) m/GM-lyd
- 68 712 Tre-skinne (AC) m/dekoder
- 68 713 Tre-skinne (AC) digital m/GM-lyd

Første udgave bliver MZ I 1401-1410 i udseende fra leveringen i 1967-68, d.v.s. med runde puffer og frontskørte. Modellen fremstilles i det tidstypiske vinrøde design med fartstriber i creme og kronelitrering. Maskinerne kørte i dette udseende indtil ca. 1983, hvorefter de fik underhængte plove, og ommaledes i sort-rød (MZ 1401 dog rød/sort allerede i 1971). Hvilket nummer MZ-modellen vil få vides ikke i skrivende stund.

Den anden udgave af MZ bliver med forbillede i serie II 1411-1426. Den mindede i udseende om serie I, men havde lidt anderledes placering af apparatkasser m.v. på undervognen. ROCOs model leveres dog i det rød-sort design med firkantede puffer,



NYT fra ROCO i år 2005

slutlys, underhængte plove, ITC og afblændede hjørnevinduer m.v., d.v.s. i udseende fra ca. 1985 og frem.

Modellerne af serie I udsendes i 3. kvartal, mens de fire modeller af serie II udsendes i 4. kvartal 2005

DSB godsvogne

Der bliver også plads til tre godsvogne fra DSB. Til disse benyttes tyske grundmodeller, som dog har stor lighed med de danske forbillede. De tre modeller bliver:

47 787 Åben vogn litra Ks

Epoke IV

Modellen leveres uden de korte støtter med last af bådanhængere, en noget usædvanlig godslast, dog helt korrekt. Vognen bliver med påskrifter til epoke IV.

Udsendes i 2. kvartal.

66 331 Selvtømmende ballastvogn

Litra Fd

Epoke IV

Modellen baseres på en tysk grundmodel, og bliver derfor ikke helt identisk med det danske forbillede. Den leveres i brun bemaling med overgangspåskrifter til epoke III/IV.

Udsendes i 1. kvartal.

47 122 DSB bærevogn

litra Sdgmns

Epoke V

Modellen bliver en variant af ROCOs tidligere udgivne bærevogne til veksellad, og foruden ændret nummer leveres vognen med grønt veksellad fra Cargex, Danmark.

Udsendes i 1. kvartal.

VI HAR

**HØRT
&
SET**

Af Torben Andersen

Skala 1:87

En nyhed, der i løbet af foråret introduceres fra Felderbanen i Kolding (og måske er på markedet, når dette læses), er danske huse i samlesæt. Til forskel fra de gængse sæt i plast, vi kender fra HELJAN, Fallers m.fl., fremstilles de nye sæt i kraftig pap. Netop paphuse benyttes meget til modeljernbaner i Tyskland, hvor de har fået stor popularitet.

De nye samlesæthuse, der bliver i skala 1:87, er affotograferinger af forbillederne,

FELDERBANEN Danske bygninger

som alle er danske. I første omgang udsendes Engesvang station (moderne udgave), en DSB signalpost og remise. Det er tanken efterhånden at lave hele Lunderskov station i model, idet denne endnu har mange af sine oprindelige faciliteter intakt, så den vil passe til epoke III.

Bygninger i pap er slet ikke så skrøbelige, som man kunne tro, men er ret stabile, og i de forannævnte tilfælde med affotograferinger slipper man for omfattende bemaling.

Vi håber at kunne fortælle mere om sætterne i kommende numre.

Læs også om nyhederne side 19 og 37-44

FREJA H0 modeltog Nyt tilbehør m.v.

FREJA H0 Modeltog v/Peter Brøndum i Silkeborg fremstiller som bekendt mange smukke modeller og tilbehør til modeljernbanen. Senest har man leveret diverse løsdeler til HELJAN-modeller (se side 19), og ønsker man et forbilledligt færgeløje på sit anlæg med de gamle gammeldags færgegalger, så bør FREJA H0 modeltogs sæt ikke mangle til at sætte scenen og miljøet.

I øvrigt kan FREJA H0 modeltog nu også levere samtlige udgaver af FRICHS firkantede fra Aalborg Privatbaner (byggesæt), og senest har firmaet lanceret et sæt med DSB signalmast med armsignaler. Det er et hovedsignal med gennemkørselsarm, der er let at lodde sammen. Armene kan selvfølgelig gøres bevægelige. Desværre kan vi af tekniske grunde ikke bringe fotos, men håber at kunne vise nogle af firmaets produkter i næste nummer.

FARUP BILLETSALGSTED

på Bramming-Ribe
banen 1923

Vi kan altid bruge spændende små bygninger på modeljernbanen. De bør naturligvis ikke være alt for dominerende, især ikke hvis det skal være "langs linien". De traditionelle små trinbrætter (se nr. 71) er altid velegnede, men for at der også skal være lidt større bygninger, så her bringer vi en tegning af et lidt anderledes "trinbræt" nemlig et billetsalgsted.

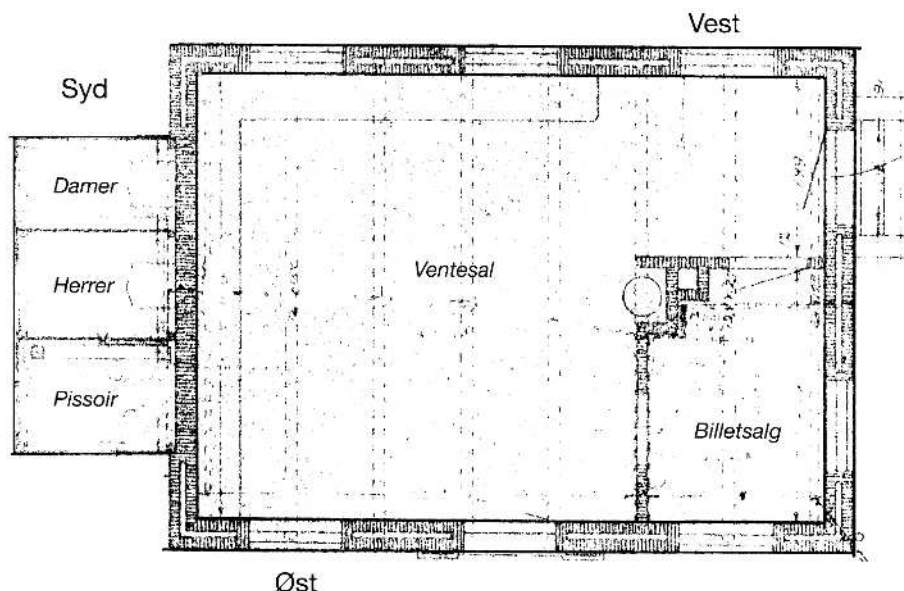
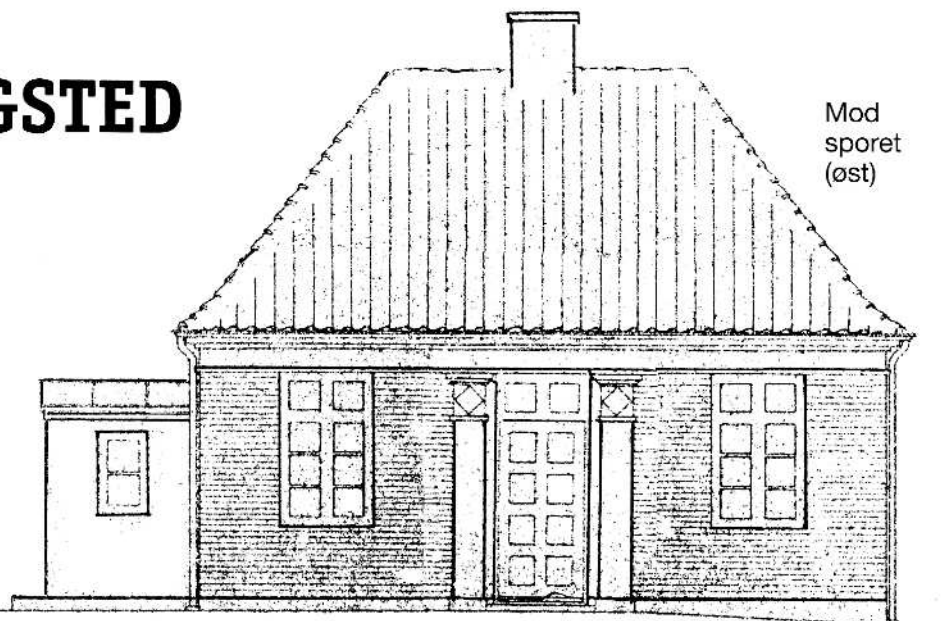
Et billetsalgsted er en større udgave end et trinbræt, og var ligesom disse holdsteder på fri bane. De var som regel udstyret med en lav og kort peron, og et mindre venterum med billetsalg (kontor) og pakkerum.

Billetstedernes betjening skete på flere forskellige måder. Ved steder, der var beliggende ved en overkørsel med betjente bomme, passede ledvogteren som regel billetsalget, og ved billetsalgsteder, der var beliggende ved en blokpost, kunne blokpasseren varetage billetsalget samt betjening af evt. bomme.

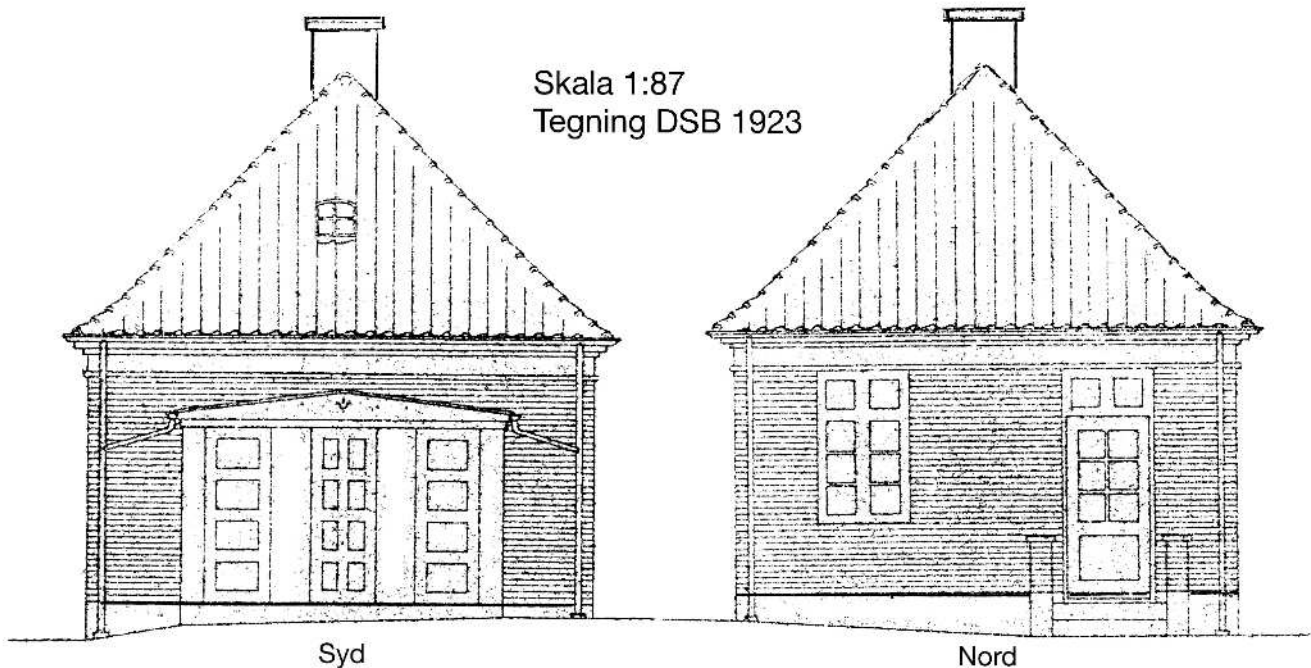
Et eksempel på et billetsalgsted var fx Gøderup ved Roskilde, men her viser vi en tegning af Farup billetsalgsted (forkortet Fap), beliggende på den 16,7 km lange Bramming-Ribe-banen.

Bygningen var opført i røde sten (blank mur) på cementsokkel, pyntet med hvide "murbånd" og nogle pudse facader på tilbygning (med pissoir og toilet), mens døre og vinduer var hvidmalede. Taget var lagt med røde tagsten på selve hovedbygningen.

Tilbygningen med toilet var hvidpudset mur med røde døre og sorttjæret tagpap.



Skala 1:87
Tegning DSB 1923





www.toget.dk

skifter adresse til

www.brastrup.com

...men vi har stadig det bedste udvalg i H0 startsæt både märklin og jævnstrøm

- Se bare her:

Min start med Märklin. En let begyndelse.

kun 995,-

TRIX

Das neue Trix C-Gleis!

Auspacken. Aufbauen. Spielen!

kun 995,-

NYT! Stort udvalg af digitale lokomotiver til rimelige priser f.eks.

- 36850 Ellok **kr. 798,-**
- 30322 Tenderlokomotive **kr. 998,-**
- 30033 BR 24 **kr. 898,-**

Vi har masser af spændende vognsæt på lager f.eks.

- 46621 DSB/SJ sæt **kr. 350,-**
- 44333 3 fladvogne **kr 299,-**
- 44460 WM-2004 vogn **kr. 249,95**

Og store vogne til lave priser f.eks.

- 42280.1 epo III 1.kl. **kr. 199,95**
- 42280.2 epo III 2.kl. **kr. 219,95**
- 42280.3 spisevogn **kr. 179,95**

märklin

FALLER

Vi har Danmarks største udvalg i tilbehør som landskabsmaterialer, byggesæt og figurer. Det vi ikke har, det skaffer vi! Stort udvalg i bøger og brochurer om modelbygning f.eks. Fallers 190843 'Byg dit eget diorama' **kr. 99,95**

POLA

Wintrack 6.1.3 D

kun 788,-

3-d baneplanlægningsprogram til alle gængse sporsystemer - Märklin C, K, M, Spor 1, MiniClub, Fleischmann H0, Profi, Piccolo, Roco Line, MiniTrix, Peco og mange flere. Hos os prisen billigere end i Tyskland.

Fra 15. februar 2005:

- Vi har alle startsæt fra Klik ind hos www.brastrup.com
- og reservér nyhederne fra Märklin, Fallers, Roco, Trix, Pola. Ved forudbestilling opnår du den bedste pris og sikrer dig et eksemplar af de nyheder, som produceres i begrænset oplag.
- **Märklin SYSTEMS**
- Den mest avancerede og nyeste generation af digitalstyring til modeltog

Se åbningstiderne m.v. på www.brastrup.com
Du kan altid træffe os på toget@toget.dk eller telefon **87508030**

Hvad betyder de tekniske påskrifter?

HELJANS model af en dansk personvogn, DSB litra CC, har - helt som hos forbilledet - tekniske angivelser påtrykt vognen. Men hvad skal alle disse påtegninger egentlig gøre godt for, og hvad betyder de?

DSBs personvogne var dengang bygget i mange forskellige typer, idet der ved vognenes konstruktion blev taget hensyn til deres anvendelsesområde. Vognene var fx forskellige efter som de tænkte anvendt i langsomme persontog eller eksprestog eller de skulle benyttes i lokaltrafik o.s.v.

Vogne af næsten samme konstruktion og indretning var betegnet med samme litra. Dette var sammen med vognnummeret påmalet vognsiden under DSB-initialerne. Dette bestod af et hovedlitra efterfulgt af et eller to underlitra. Se LOKOMOTIVET nr. 57, side 24.

Taravægt, vognvægt m.v.

Ud over litreringen findes en række påskrifter nederst på vognsiden, der angiver vognens tekniske egenskaber m.v.

Vognens taravægt er påmalet i den ene ende. Taravægten angives i kg, og er vognens vægt i tom tilstand med nye hjulringe.

Ved siden af taravægten er anført den såkaldte ansatte vognvægt, forkortet Vv. Denne angiver vognens vægt med passagerer og udregnes på speciel vis, vi ikke skal komme nærmere ind på her. Vognvægten er vigtig i forbindelse med udregning af bremsevægten for et tog.

På samme måde er revisionsdatoen angivet i nederste højre hjørne. Denne dato angiver, hvornår vognen er udgået fra værksted efter revision.

På bogievogne er der ved siden af revisionsdatoen angivet et tal med en pil på hver side. Dette tal angiver afstanden mellem vognens drejetap-pet.

Vognsiden havde tidligere ofte påmalet en »sikkerheds-nål« med mål og mm inden i, hvilket angav længden af den drivrem, der fra en remskive på hjulakslen trak vognens lysdynamo.

RIC-mærkning
På vogne, der anvendtes i internationale løb, så man en påmaling som vist på hosstående illustration. Betegnelsen RIC (forkortelse for »Reglemento Internationale Carozzi«) angav at vognen opfyldte visse krav, som ifølge international overenskomst krævedes for at vogne kunne anvendes i de pågældende lande. Stod RIC-mærkningen i enkeltramme betød det at vognkassen og undervognen var i træ, mens RIC i dobbeltramme betød at vognens kasse og undervogn var i metal.

RIC-mærkning

I rubrikkerne var med internationale forkortelser påmalet de lande, hvortil vognen måtte anvendes. Her er nogle eksempler:

- A: Østrig
- B: Belgien
- CH: Schweiz
- D: Tyskland
- DK: Danmark
- F: Frankrig
- F2: Frankrig, norddistriktet
- GR: Grækenland
- H: Ungarn
- It: Italien
- L: Luxembourg
- N: Norge
- NS: Holland
- S: Sverige
- SAAR: Saar-området

Var der efter nationalbetegnelsen påført et anker, betød dette at vognen kunne overføres med det pågældende lands færger.

RIC-vogne skulle opfylde særlige betingelser, fx skulle de være udstyret med en international anerkendt gennemgående trykluffbremse, og der skulle i hver kupe være anbragt en lampe, som ikke kunne betjenes af passagerne. Dørlåsen på yderdørene skulle være af en særlig type, en såkaldt kikkertlås, og elforsyningen skulle være standardiseret. Sidstnævnte var markedet helt til højre i RIC-feltet med spænding og periodetal.

Kupeerne skulle have bestemt minimummål, og vognens skulle være forsynet med varmekoblinger, bremsekoblinger og slutsignalholdere af den type, der anvendtes i det pågældende land.

Kunne en vogn ikke opfylde nogle af de enkelte landes betingelser for løb på dens linier, var landets forkortelse efterfulgt af en stjerne (asterisk).

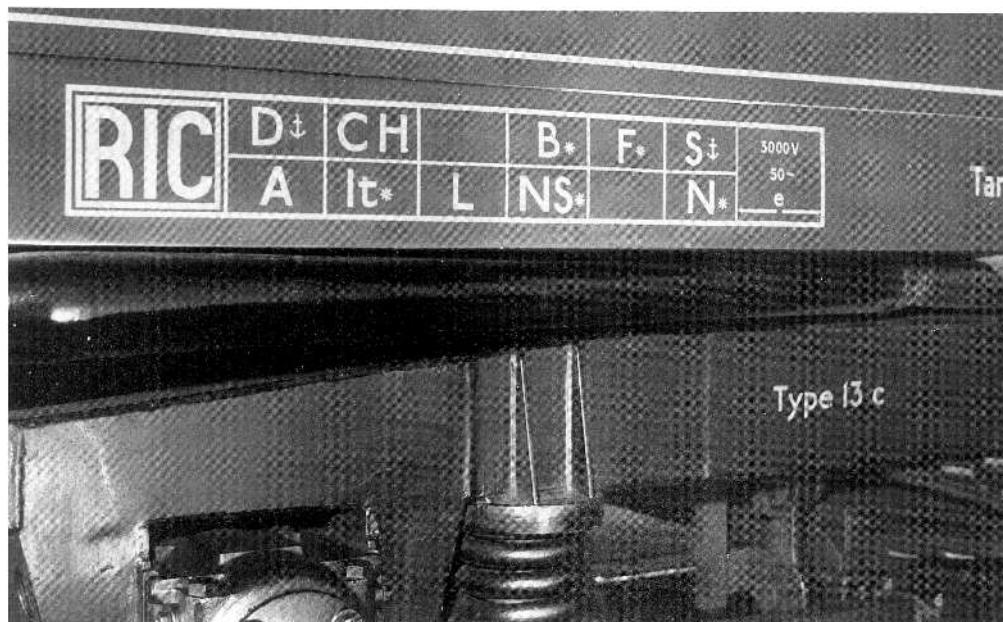
Bremsemærkninger

På alle vogne var/er på vognen angivet den type bremse, som vognen er forsynet med, fx Knorr-bremse (K), Kunze-Knorr-bremse (KK) eller Hildebrandt-Knorr- (HiK). Efter disse betegnelser var/er tilføjet et bogstav G, P eller S (senere R), som angiver om bremsen er en godstogbremse, persontogbremse eller hurtigtogbremse.

Er der anført to eller tre af disse bogstaver betyder det at den pågældende bremse kan omstilles til flere bremsearter ved hjælp af et håndtag, der er anbragt på vognens underside.

Håndtagets stilling er betegnet med G og P for persontogbremse og med G, P og S (senere R) for vogne, der kunne anvendes i tog med over 100 km/t, senere 120 km/t.

Til hjælp for rangerpersonalet har man under dørene til endeperronen i den ende, hvor skruebremsen findes, anbragt et symbol, et T tilføjet lodret opstreg i venstre side. Dette symbol bruges også på moderne vogne litra Bn, hvor skruebremsen er et håndhjul.



Påmalinger på RIC-vogne 1948-1963, anført i vognenes venstre side, her en litra CC. RIC-mærkningen er i dobbeltramme, hvilket betyder at vognens kasse og undervogn er i metal. D betyder at vognen må løbe i Tyskland og benytte dette lands færger (anker-symbolet), A betyder Østrig, CH er Schweiz, It er Italien. Asterisken efter IT betyder at vognen ikke opfylder alle betingelser for løb på landets linier. L er forkortelse for Luxembourg, B for Belgien, NS Holland, F Frankrig, S Sverige og N Norge. Sidste felt i forlængelse af RIC-mærkningen angiver spændingen. Vognen har gennemgående elektrisk varmeledning (e). Spændingen må maksimalt være 3000 V og periodetallet er 50 Herz. Foto: DSB.

VI HAR

**HØRT
SET**

Af Torben Andersen

Se også
NYHEDERNE
på side 15
og 37-44

HELJAN DSB litra CC og CD
- nye numre - Skala 1:87

I januar 2005 udsendte HELJAN sine CC- og CD-vogne med nye numre og udseende, i alt seks varianter. De var egentlig programsat til fjerde kvartal 2004, men blev forsinkede. Det drejer sig om følgende modeller:

Kat.-nr./løbe-nr	Epoke	Mærkning	Tagfarve
5044 CC 1118	IIIc	RIC 1963-1969	Sølv
5045 CC 1124	IIIc	RIC 1963-1969	Sølv
5046 CC 1137	IIIb	RIC 1954-1962	Sølv
5047 CC 1125	IIIb	RIC 1954-1962	Lysegrå
5048 CD 1207	IIIb/c	RIC	Mørkegrå
5049 CD 1208	IIIb/c	RIC	Sølv

Litra CC 1118 og 1124 er som nævnt ovenfor til epoke IIIc (1964-1973), d.v.s. vogne i vinrød med sølvfarvet tag, gul 2. klasse-mærkning ved siden af dørene og ny RIC-mærkning (indført 1963). Det sølvfarvede tag blev indført hos DSB allerede i 1956.

De to vinrøde CC-vogne 1137 og 1125 er til epoke IIIb (1954- ca. 1963) med hvide 2.-klasse mærker, den ene - CC 1125 - med lysegrå tag (DSB farve nr. 8), den anden med sølvtag.

Sluttelig er udsendt to modeller af litra CD, der er søstervogne til litra CC, de såkaldte "børnevogne". De har fået numrene 1207 og 1208, hvoraf CD 1207 har sølvtag, mens den anden leveres med mørkegrå tag.

CD-vognene, der forbilledmæssigt kun adskilte sig fra litra CC ved at være indrettet med en særlig kupe for mødre med småbørn, blev leveret af Scandia fra 1950. HELJAN har ikke ændret interiøret, hvilket man sagtens kan leve med. Man har dog lavet påtryk i vinduer ud for børnekupeen, og mærkning af pladsnumre. Korrekt!

Litra CD var ikke RIC-mærkede, idet de kun benyttedes i indenlandske tog (landsdeitog), så det er en detaljefejl ved HELJANs modeller. Mere om vognene i næste nummer.

TRINBRÆTTET VEJLE

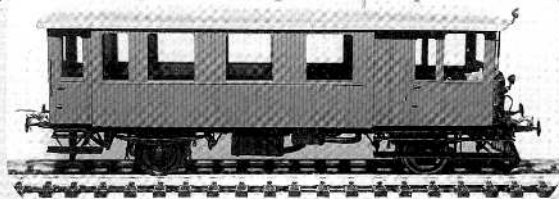
Ætsedele til HELJAN-modeller

Da HELJANs modeller af FRICHS MY 1201-1202 mærkværdigvis ikke har fabrikskilte, har Mogens Nielsen, Trinbrættet, Vejle fået den gode ide at levere skilte i æstet messing til netop disse to maskiner. Skiltene, der er fremstillet i sædvanlig filigran kvalitet af FREJA H0 modeltog, er identiske med hensyn til forbilledernes beskrivelse og fabriksnumre, og vil pynte gevaldigt på HELJANs modeller.

På samme måde lancerer Trinbrættet, Vejle, et sæt løsele i æstet messing til HELJANs for længst udgivne HD- og IA-vogne. Det bliver sæt med jalusier, styrelister og trækstænger som HELJANs vogne mærkværdigvis mangler for at være korrekte. Og for at give vognene endnu bedre optisk udseende, fremstilles også nye bremseplatforme til erstatning for HELJANs kraftige typer. Det er igen FREJA H0 modeltog, der vil producere sætterne til Trinbrættet, hvilket borger for flot og detaljeret kvalitet.

Projektet er en god ide, for der ligger ganske givet mange usamlende vogne rundt omkring i det ganske land, netop grundet de forkerte jalusier og for kraftige bremseplatforme. Nu kan de omsider blive helt korrekte, og derved give modeljernbanen i epoke III det karakteristiske miljø med hensyn til rullende materiel, hvor litra HD og IA dominerede sporene.

Mogens Nielsen er godt klar over, at HELJAN overvejer at udsende nye reviderede oplag af sine HD- og IA-modeller, men det vil jo ikke hjælpe de mange sæt, der - som allerede nævnt - ligger ubrugte på modeljernbanerne.



OKT Model import

Byggesæt og færdigkørende Triangelvogn fra Horsens Privatbaner

Skala 1:87; epoke II/III

OKT model import kan nu levere både et byggesæt og en færdig model af den lille toakslede Triangelvogn fra Horsens-banerne, leveret i 1929.

Modellen er - kort sagt - en yderst detaljeret og filigran model udført i ætset messing med diverse løsele i støbt messing og tag i resinplast. Graden af detaljering ved selvbyg afhænger naturligvis af den enkelte modelbygger. Alle dele medfølger, heri også motordrev, foruden en komplet byggeinstruktion med fotos i farver. Byggeinstruktionen er dog under revision, og en ny udgave kommer snarest. Bemærk, at begyndere næppe skal starte med denne model.

Den færdige model er absolut i høj kvalitet, samlet af det tyske Realmodel. Billederne viser netop en færdig model.

Det er vel overflødigt at nævne at dimensionerne er helt korrekte, men ellers kan vi fortælle at modellen be-

står af 110 messingdele. Vinduer og vægge har den korrekte tykkelse i skala 1:87, og bræddevægge'ne er meget skarpt markeret, så man opnår et godt indtryk af teaktræbeklædning. Alle små detaljer som puffer, udstødning, akselgafler, tagventiler, luftbeholdere m.v. er støbt i messing. Modellen har trinbrætter, håndbøjler og håndtag i 0,3 mm Ø nysølvtråd, detaljeret kølerfront med mærkning af TRIANGEL-navnet, lygtemærkning (ikke lysende), filigran Kaptajn Vom-banerømmer... og et nuttet lille førerummet.

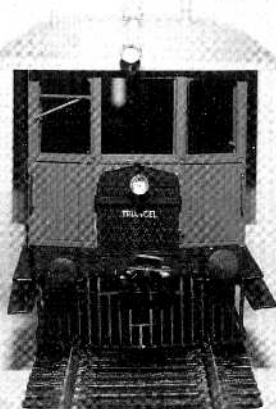
Der medfølger messingskilte for udgaver af motorvogne fra Horsensbanerne før omlitringene i 1953: HV M 11 og M 12, HOJ M 2, HBS M 1 og M 2 foruden skilte til LJ M 2 og M 7, idet to vogne i 1967 kom til Lollandsbanen.

Køretøjet drives af en Weinert trepolet motor med lille svinghjul i messing. Der er udveksling på bageste aksel via snekkedrev. Motoren, der leveres som en integreret del af bagakslen, er anbragt i bunden af vognen, således at der er frit gennemsyn i hele vognens fører- og passagerum. Der er strømoptag på begge aksler, hvor den ene er let fjedrende. Vognen kører roligt og stille med en tilfredsstillende fart.

Der er rigelig plads til dekoder, men modellen er ikke forsynet med NEM-stik, så dekoderen skal man selv indbygge.

...en supermodel for feinsmeckere.

Kommende nyheder fra OKT i år 2005 bliver i øvrigt også en Triangelvogn med åben endeperron fra Statsbanerne. Den leveres ligeledes som byggesæt eller færdigsamlet og -kørende.



JAN HAGER:

KLIP EN HÆL ... HUG EN TÅ!



Jan Hager, Mørke, har sendt os en tekst med tilhørende fotos omkring forbedringer, ombyg m.v. af industrimodeller fra både de store og mindre producenter. Forbedringerne er relativt enkle at udføre, og giver modellerne en sidste finish.

Bureauvogn litra DF

I nr. 80 bragte LOKOMOTIVET tekst og tegninger til bureauvognen DSB litra DF. Jeg har fremstillet denne ved at sammenbygge to stk. bureauvogne litra DH fra HELJAN, oprindelig efter en ide bragt i 'banen'. Vognene er savet over forskellige steder, og det længste stykke fra hver vogn er limet sammen. Vognen kører på 2,5 m træbogier, og er ca. 2 cm længere i skala 1:87 end litra DH. Bogier og litrering til DF nr. 5151 er fra Trinbrættet, Århus. Øvrige smådele er fra samme sted eller fra rodekassen.

HOTACO-beholdervogn

Takket være et godt billede i LOKOMOTIVET nr. 63 har jeg kunnet gøre denne vogn lidt mere korrekt (eller mindre forkert om man vil). Der er monteret nye fire-sidsede kurvpudder, nye spinkle akselgaffler i hvidmetal er limet uden på de originale efter at disse var slebet/skåret plane med ydersiden. Da de originale akselgaffler kan afmonteres, er det lykkedes mig at rykke dem et par millimeter ud mod vognenderne for en mere korrekt akselafstand (modellen er født med 4000 mm



akselafstand i modsætning til forbilledets 4500 mm), samtidig med, det har været muligt at bevare bremseklodserne.

På bremseplatformen er gelænderet ind mod tanken fjernet, platformen vendt en halv omgang, nye bøjler er limet ind i tankenden, og endelig er der bukket og fastlimet nyt bremseving i messingtråd.

Små trekantede trækøjer (Gremo) er limet op under vangerne i enden modsat bremseplatformen, og stjernehjul er isat i stedet for de medfødte skivehjul. Aftapningshanerne er flyttet om på den anden side af stigen, særtogpladeholdere (0,4 mm messingtråd) er limet ned i pufferplanken i enden modsat bremseplatformen.

Knasten på tankryggen er fjernet, noget af rækværket ved domene er fjernet, og endelig er undervognen rensset for bremseholdere og -cylinder, da vognen er mærket som ledningsvogn. Vognen er til sidst svinet til med rust og snavs. Alt dette er et godt eksempel på betydningen af gode billeder i bladet.

DSB litra CML

Denne vogn - CML 2269 - er opstået ved den sædvanlige ombygning af litra CP fra HELJAN med nye sider fra TIKØB. Det skulle gerne fremgå af billederne, at vognen er degraderet fra 1./2. klasse til en 2. klasse ved blot at overmale den gule stribe over 1. klasse-vinduerne og påsætte ny litrering i et lille felt - nymalet - på vognsiden.

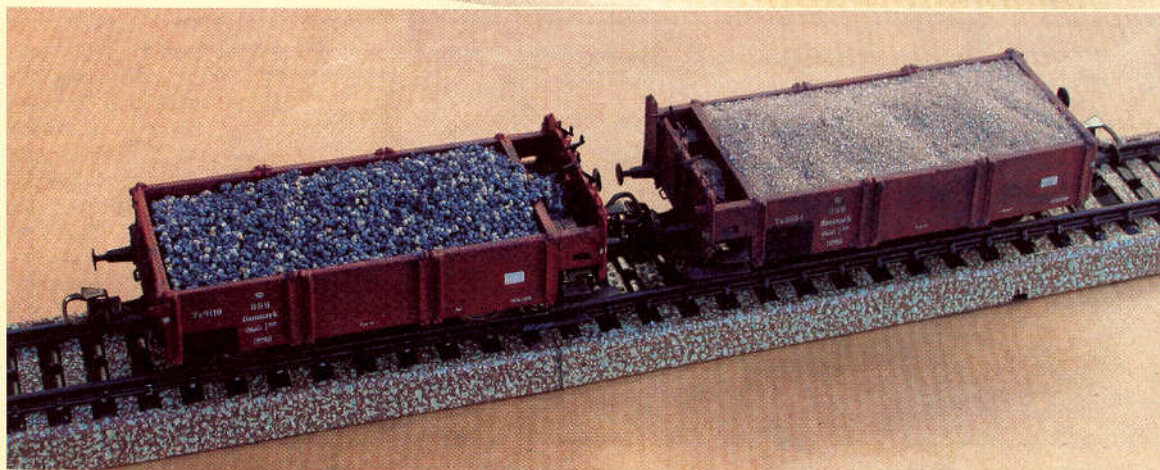
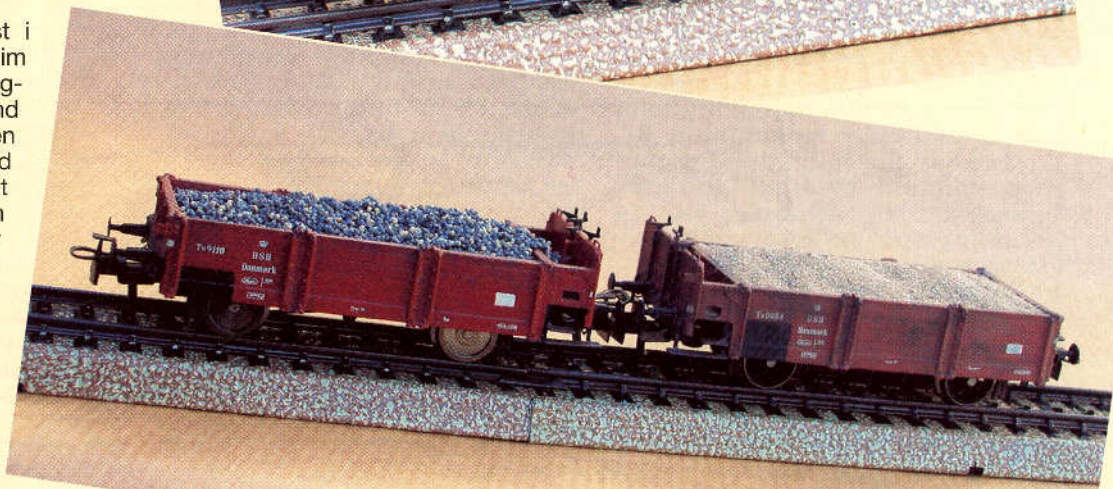
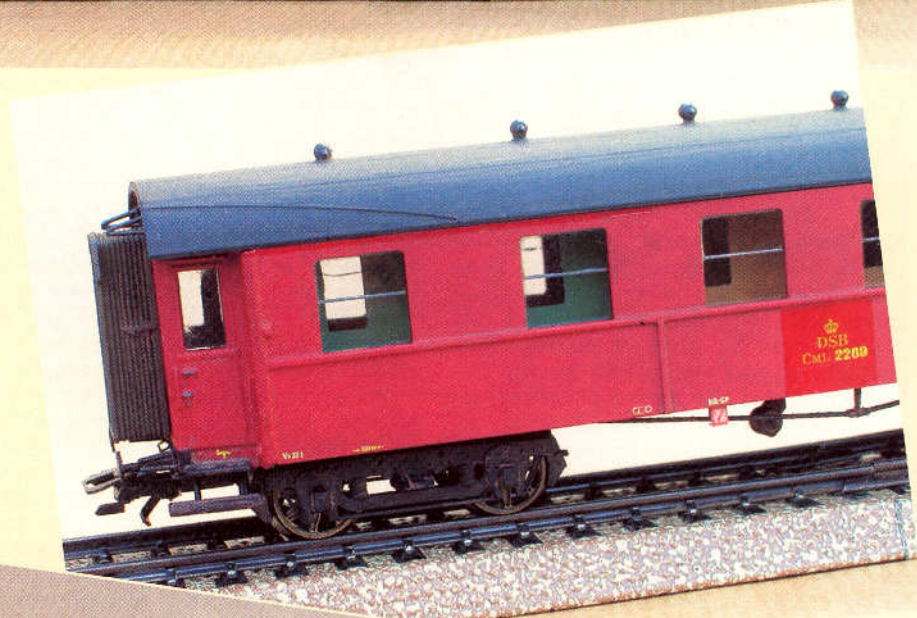
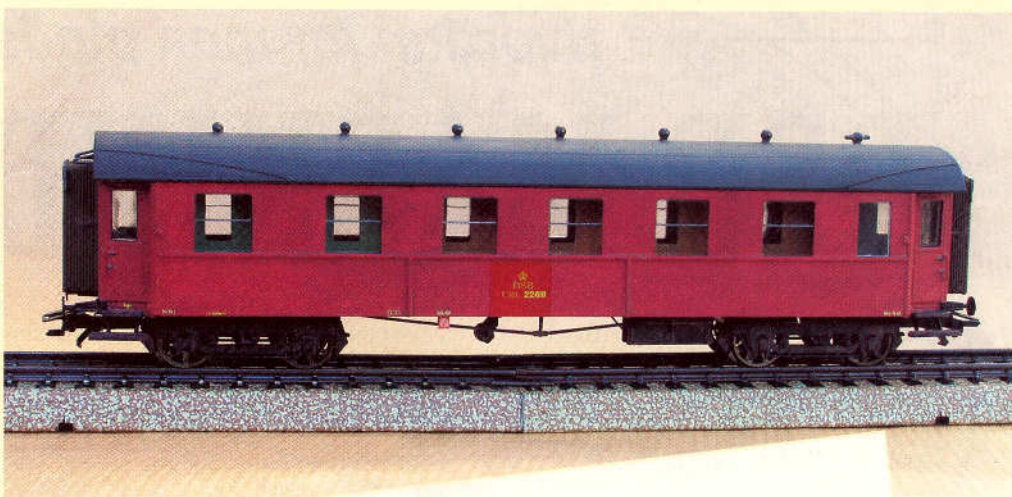
På modellen har jeg gjort følgende: Hele vognen er malet ret lys med mat farve, d.v.s. rigtig slidt og vejrbidt. Efter påsætning af litrering er denne malet med blank lak; samtidig er en stribe over 1. klassevinduene afmasket med tape og malet med samme lak. Det giver et nymalet udseende. Et forlæg, CML 2273, kan ses i "Under Vingehjulet 1960-1969", side 18.

DSB litra TH

De to 'undervandsbåde' litra TH er fra OKT, og det skulle gerne kunne ses at tilstanden af vedligeholdelse er ret forskellig for de to vogne. Den ene er læsset med grus, i model fint strandsand, den anden med skærver, i model en blanding af hvide og blå birkes.

Begge ladninger er limet fast i vognene med fortyndet hvid trælím tilsat lidt opvaskemiddel. For vægten skyld er vognen med sand halvt fyldt med skumplast, inden sandet drysses over. Vognen med skærver (birkes) er derimod fyldt helt med disse frø. Da kontrasten mellem de to farver birkes er stor, har jeg malet lasten med fortyndet grå farve (Humbrol 64) efter at limen er tørret.

Det ene billede af vognene set oven fra skulle gerne vise, at der fyldt så meget last i vognene, at den breder sig ud på betjeningsplatformen. Det er med overlæg, da jeg for at spare Symoba-KKK'er har sat to skruer gennem vognbundene til koblingernes montering, og disse skruer skal jo kamoufleres. Derfor er lasten ikke aftagelig.



DSB MASKINDEPOT?

Vi beskæftiger os igen lidt med maskindepoter, især med hensyn til damplokomotiver, idet vi jo efterhånden får flere danske damplokomotiver, som skal i hus. Vi ser denne gang på muligheder i modul med tresporede rundremiser, idet alle tilbehørsfabrikanter kan levere denne type i model.

Maskindepot på modul

De to første eksempler omhandler DSB maskindepoter til modulanlæg. Vi har tidligere fortalt om moduler, men ikke om hvordan man får plads til et lidt større dampdepot, idet det kræver særligt design for på den sparsomme plads at undgå at virke unaturligt (klodset) - og så skal det samtidigt kunne fungere.

Første eksempel ses på planen fig 1), hvor der er benyttet et modul på 45 x 140 cm. Forbindelsessporet fra hovedbanegårdens sporareal kommer ind til maskin-

tenestens sporområde i øverste venstre hjørne. Her er lagt et sporskifte, hvis mindst krumme spor fører hen forbi askegården til motorvognremisen, der har ét spor.

Sporskiftets mest krumme stilling fører ned til drejeskiven, som er en 20 m skive, her i skala 1:87 er dog plads til en større fra tilbehørsfirmaerne på max. 250 mm. Sporet til drejeskiven i denne stilling ender i et blindspor (afløb). Det er lagt således at man i tilfælde af for stærk fart på maskinen ikke risikerer at køre denne af sporet. I de fleste tilfælde skal maskinen vendes for at komme i remise. Man kan således vende den inden den skal ind og tage vand og kul. Når dette er gjort skal maskinen ganske vist igen ind på drejeskiven for at komme til remisen. Det er måske en ulempe, og ønsker man at undgå dette, så kan modulet forlænges med ca. 35 cm. Man opnår på denne måde at kunne lægge et spor uden om drejeskiven til kulgården, vist ved den stiplede linie på tegningen. Man skal dog være opmærksom på, at netop det "besværlige"

arbejde med rangering, gør det hele interessant at arbejde med.

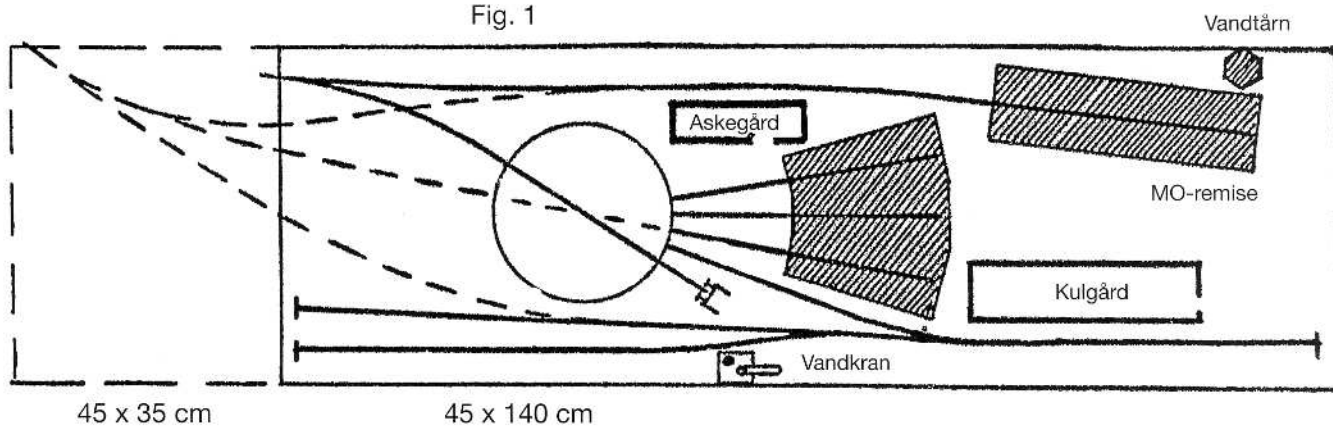
Ved kulgården bag remisen er lagt et sporskifte; det fører til endnu et skifte, hvoraf det ene spor fører til vandkranen, mens det andet er for vogne til reparation, evt. kan det benyttes som vognvaskeplads m.v. Desværre er placeringen af vandkranen ikke helt så heldig ved kanten, idet den nemt bliver udsat for 'hærværk'. Den kan evt. flyttes op bag kulgården.

Ved den ret lange motorvognremise er i øvrigt opført et vandtårn.

I eksempel 2) er benyttet et langt modul med dimensionerne 60 x 150 cm. Her kommer forbindelsessporet fra hovedbanegårdens sporområde ind til maskintjenestens sporområde i modulets øverste venstre hjørne. Her lægges det første sporskifte med det mindst krumme spor som et afløb beregnet som depotspor for vogne til reparation eller vognvask.

Ved næste sporskifte føres sporet ned til drejeskiven, og herfra ind til de tre remisespor. Da remisen også benyttes til

Fig. 1



Tegninger 1:10

Fig. 2

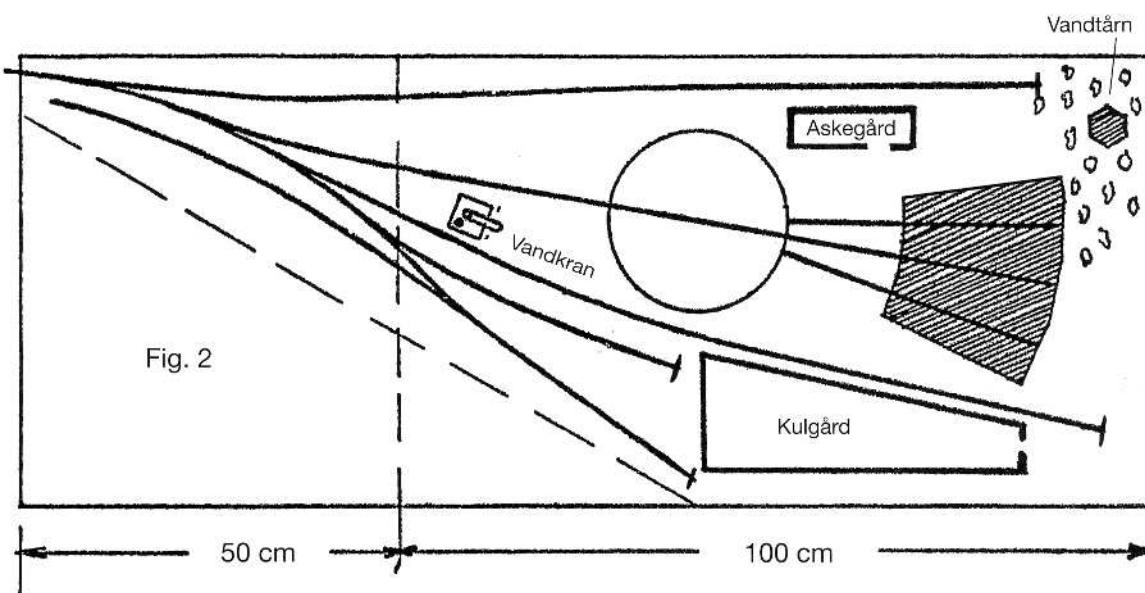
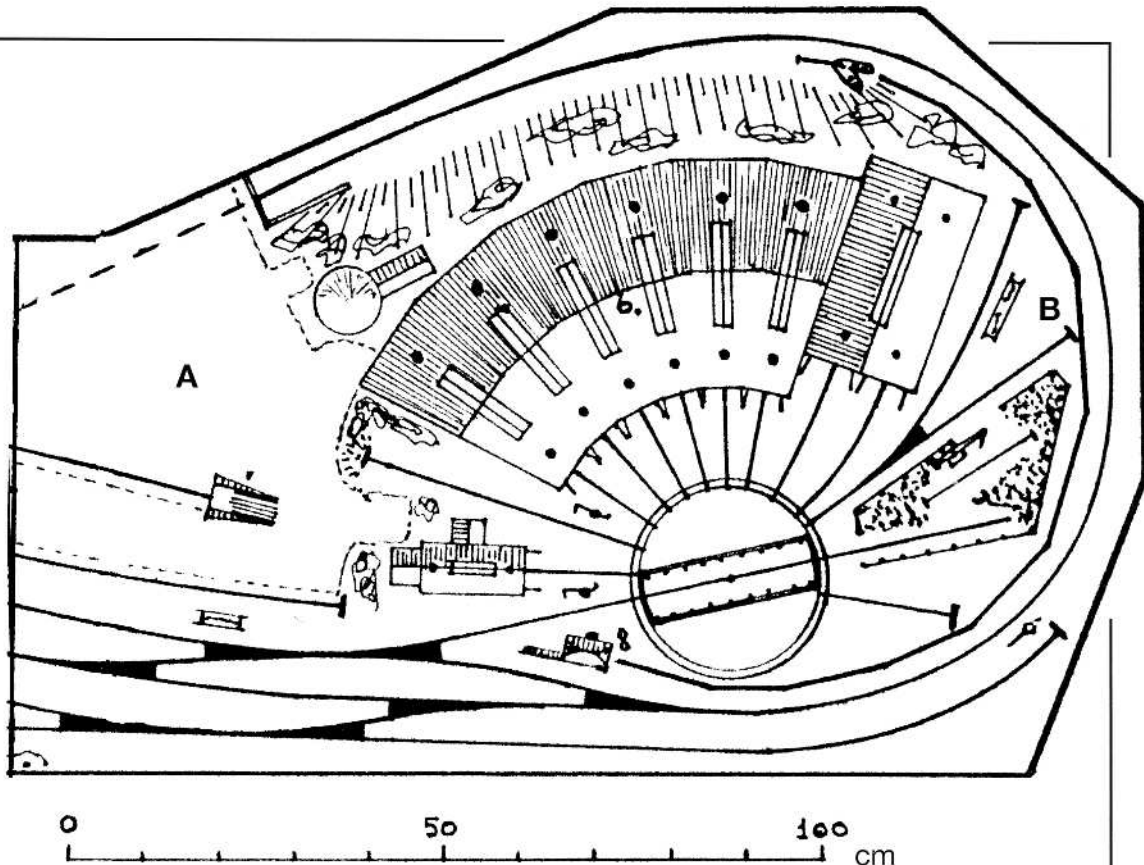


Fig. 1 Dette eksempel viser er maskindepot med nødvendigt udstyr placeret på en lang smal plade. Vandkranen må desværre anbringes tæt på forkannten, hvor den kan være ret udsat. De stiplede linier viser muligheden for udvidelse af hensyn til flere til- og frakørselspor. Tegning Chr. Sindahlisen.

Fig. 2 Maskindepot på en kort bred plade 150x60 cm. De stiplede linier viser forslag til evt. afkortning til 100 cm med flerkantede sider. Tegning Chr. Sindahlisen.

Fig. 3

Forslag til maskindepot på flerkantet modul. Her fås et stort depot med plads til seks dampmaskiner og to motorvogne. Hovedsporet løber hele vejen uden om depotet og forsvinder derefter under en 'bro' til skjult opstillingsbanegård el.lign. Remisebygningen sammensættes med 2 x 3 remisemoduler (fx Kibri). Tegning: T. Bejerholm.



motorvogne kan vi spare plads til en motorvognremise.

Ved siden af remisen op til depotsporet placeres askegården, og bag remisen anbringes beplantning omkring vandtårnet.

Fra sporskiftet ved drejeskiven er lagt et afløb ned til kulgården. Her kan anbringes en vandkran som vist, men placeringen af vandkran er valgfri. Den kan også stå mellem kulgård og remise, blot skal lokomotiverne umiddelbart kunne forsynes i forbindelse med kultagning.

I dette eksempel kan man klare sig med et enkelt overføringsspor, der fører forbi drejeskiven, men får derved et areal, der ikke udnyttes. Derfor kan pladsen benyttes til et lægge et ekstra to ekstra skifter (med- og modgående) ned til kulgården. Her kan det færdigforsynede lokomotiv opholde sig indtil det skal i drift. Kørsel til hovedbanegården sker via det andet forbindelsesspor, d.v.s. at man kan benytte dobbelrettet drift til/fra maskindepotet.

Der vil dog stadig være plads til overs (vist med stiplede linie), denne kan så benyttes til diverse bygninger og faciliteter for maskintjenestens personel og/eller materiel. Det kan også anvendes til huse for banearbejdere el.lign.

Er pladsen ikke til så langt et modul, så kan det afkortes med ca. en tredjedel, d.v.s. med dimensionerne 60 x 100 cm, men det kræver at det ekstra forbindelsesspor og de to skifter, der fører sporene ned til kulgården fjernes, d.v.s. at kun et enkelt spor afløb vil føre til enden af kulgården. Men det er vist et luksusproblem?

Maskindepot på endemodul

Man kan også vælge at anlægge et maskindepot på et endemodul, hvor der er sporsløjfe. Det giver mulighed for at ud-

nytte pladsen og samtidig gøre endemodulet mere interessant. Mærkværdigvis har vi aldrig set dette praktiseret i virkeligheden.

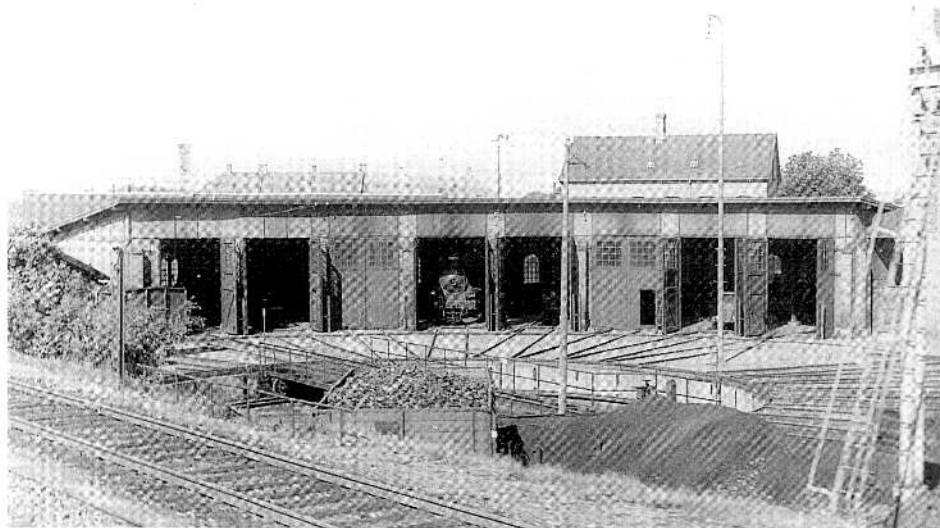
Ideen fremgår af tegning 3) med et endemodul på ca. 100 x 140 cm. Maskindepotet med ikke mindre end fem pladser for damplokomotiver og en motorremise med to pladser, er placeret på "modultungen" inde i selve sporsløjfen. Depotet har et enkelt forbindelsesspor fra hovedbanegården til maskindepot, kulgård og to afløbspor m.v. via drejeskiven.

De gennemkørende tog kan uden videre køres uden om depotet og returnere til hovedstrækningen via sløjfen, enten skjult - som vist - eller direkte uden underføring. På området A nær det stiplede

sporstykke kan man anlægge diverse faciliteter i forbindelse med maskindepotet eller hvad man nu lyster. Bemærk, at sporsløjfen falder i niveau, vist med en kraftigere streg B omkring maskindepotet. Niveauet kan adskilles med en langstrakt stenmur el.lign.

Er det tilsluttede modul forsynet med en hovedbanegård, så kan man endog få plads til et udtrækspor, som løber parallelt med hovedsporet forbi drejeskiven, men dette spor kan selvfølgelig udelades.

Det vil give modulanlægget et ganske spændende aspekt, at se togene "køre rundt om maskindepotet", der samtidig uden besvær vil kunne betjenes på vanlig vis.



Roskilde maskindepot med den vestligt beliggende otte-sporede rundremise i gule sten og tilhørende drejeskive. Depotet er anlagt i et lavere niveau end selve banearealet. Sådan kan man også indrette sit depot på anlægget. Foto fra 1962. Arkiv TA.



ME 1511 i nyt design

Fra Peter Jonasen, tidligere indehaver af Nordbanen Hobby, har vi fået en lille hilsen med det viste ME-lokomotiv fra hans eget anlæg, der er i skala 1:87. Peter Jonasen har overladt sine aktiviteter til Hobby Trade, og driver nu kun en privat hjemmeside med tips til modeljernbanen m.v. på www.kvu73.dk. Peter går bl.a. meget op i digital og modeljernbanens elektronik, hvilket billedet tydeligt viser.

... nye tider ... gamle tider

Traditionen tro har vi modtaget mange spændende julekort fra nær og fjern, og heller ikke denne gang synes vi, at læserne skal snydes for de mange flotte og inspirerende motiver, der er blevet tilsendt redaktionen fra både private og klubber. Tak for det alle sammen. Vi ville gerne have trykt alle tilsendte kort, men det tillader pladsen desværre ikke, så vi har i stedet trukket lod om, hvilke motiver, der skal i bladet.



FREUNS BØGE

Fra Odense Model Jernbane Klub (OMJK), der dyrker ægte dansk modeljernbane i skala 1:45, har vi fået en lille hilsen med hygge fra 1950'erne på Fruens Bøge station: En ML-motorvogn har gjort holdt ved den smukke stationsbygning, mens rejsende på perronen afventer et krydsende tog. Sådan kan 'de go'e gamle dage' genopstå på modeljernbanen.

DET DANSKE LANDSKAB

MJK-Stationsbyen har sendt os en hilsen med et rigtigt DSB-motiv fra dengang der var D-maskiner og Q-vogne til. Toget med D 825 og store Q-vogne ruller gennem det danske sommerlandskab på vej til næste station. Sådan et godstog med en D-maskine er mange danske mj-eres allerstørste drøm, så mon ikke vi snart kan få lokket mj-producenterne til at fremstille den? Klubbens anlæg er i øvrigt to-skinne jævnstrøm med Lenz digital i skala 1:87.



SKANDERBORG STATION

Skanderborg MJ-klub (SdMjk) dyrker epoke III og IV i skala 1:87, og klubben er berømt for sit smukke, realistiske anlæg med flotte modeller, det rullende materiel såvel som bygninger og landskab. På billedet har et MA-lyntog (MA 461 fra ROCO) netop sat i gang for at forlade Skanderborg station, mens MX

1001 (fra HELJAN) afventer udkørsel i spor 3 med lokaltog. Bemærk togvejsignalerne og 'Overgang Forbudt' skiltet ved svelleovergangen. Stationsbygningen - som desværre ikke ses på billedet - er i øvrigt en tro kopi af den gamle Skanderborg station. Også SdMjk er for længst gået over til to-skinne digitaldrift, hvor man benytter Lenz.

Mens vi venter på de små Q-vogne...

Di 4 - nyhed

Hobbytrade er klar med den norske Di 4, som forventes klar til levering i 2. kvartal 2005. Se mere på www.hobbytrade.dk



DSB godsvogn type IB/IBU

Hobbytrade er godt på vej med DSB godsvogne type IB/IBU med og uden bremsehus, som forventes klar til levering i 2. kvartal 2005. Se mere på www.hobbytrade.dk



Litra MZ Nyhed 2005

Vi fortsætter produktionen af de fire serier af MZ lokomotivet i skala 1:87, som forventes klar i 2005.

Priser fra 1598,-

Ret til ændringer forbeholdes.

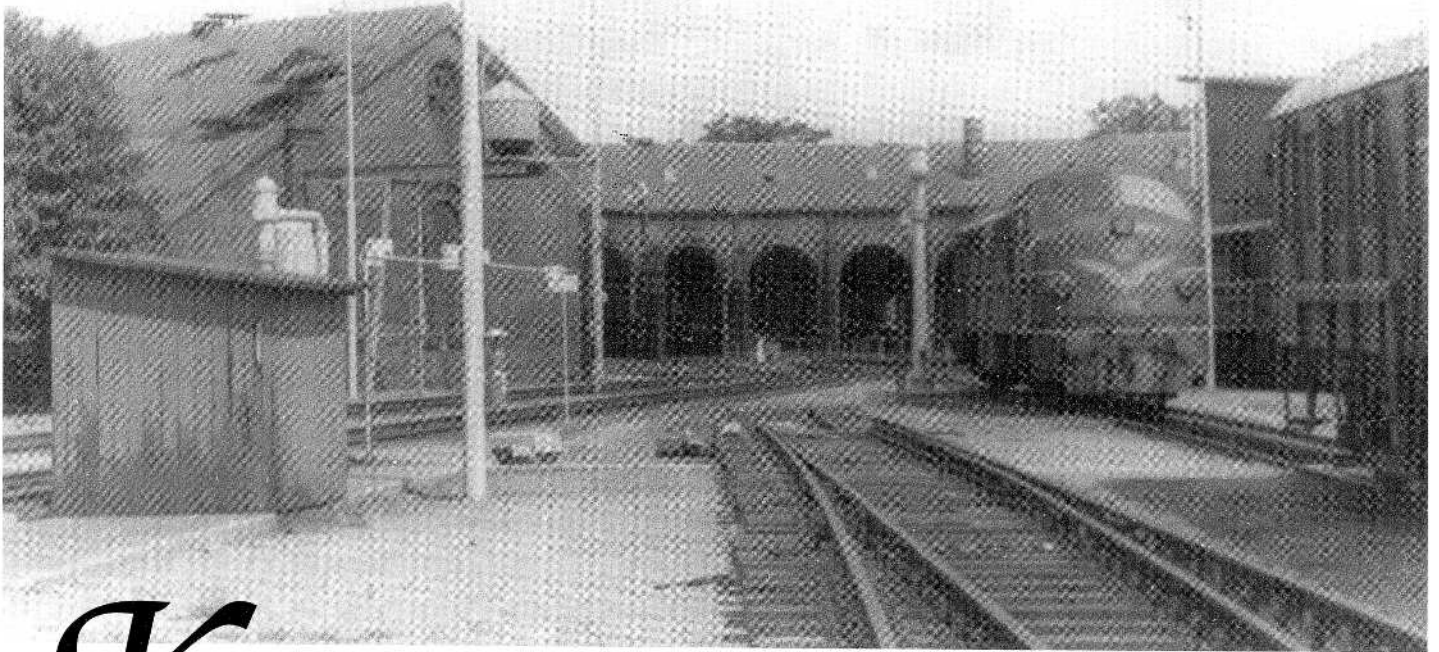
hobbytrade

Tværvej 1 · 7000 Fredericia
Tlf. +45 2261 9473
Fax +45 7594 0106

www.hobbytrade.dk · e-mail: info@hobbytrade.dk
Importer af Mehano i Danmark



TBs køreplanseksempler i nærværende artikel tager udgangspunkt i strækningen Esbjerg-Ringkøbing-Struer, bl.a. med arbejdsplan for Esbjerg. Illustrationen er derfor meget naturlig fra Esbjerg maskindepot, hvor en ukendt MX afventer opgaver ved ringremisen, 1963. Foto: KEJ.



KØREPLANSKØRSEL

Af Jan Bertelsen

Jan Bertelsen (JTB Konsulentser-vice) har udviklet et komplet køreplansprogram til PC, d.v.s. med grafiske planer, maskinløb, arbejdsplan m.v. til alle skalaer, og vi har derfor bedt Jan om at lave en lille introduktion til emnet.

Vi har også fået et program til afprøvning; dette virker upåklageligt, men det kræver lidt tid at sætte sig ind i begreberne, så ønsker læseren at stifte bekendtskab med JTBs køreplan, så kan man i første omgang afprøve det på en gratis downloadet demoversion på www.jtb-kplan.dk. Her kan programmet også bestilles (Red.)

En modeljernbane er en model af virkeligheden. Vi bygger lokomotiver, vogne, huse og landskab for at efterligne en bestemt del af virkeligheden på et bestemt tidspunkt eller et bestemt sted. Der har i årenes løb været bragt adskillige artikler i dette udmærkede blad om, hvordan det kan gribes an. Men der har ikke været mange artikler om modellering af selve

jernbanens eksistensgrundlag, nemlig transportbehovet. De fleste jernbaner bliver bygget, fordi der er et behov for at flytte mennesker og gods fra et sted til et andet, dvs. vores model skal afspejle et transportbehov. Dette indebærer, at en realistisk model helst skal være en punkt-til-punkt bane med et sporanlæg, som muliggør afvikling af en meningsfyldt drift og der skal være vogne og lokomotiver nok til at udføre transportopgaven. Da jeg for efterhånden en del år siden designede mit nuværende anlæg var hovedmålet at få et anlæg, hvor der kunne laves realistisk drift, med tog, der havde et transportmæssigt formål, dvs. at mennesker skulle flyttes fra by til by og gods fra og til industrier, havne og byer. For at få plads til alt dette valgte jeg skala 1:160 (spor N), men tankerne er lige anvendelige for alle skalaer.

Udgangspunkt

Som udgangspunkt for min modeljernbane har jeg valgt den vestjyske længdebane fra Esbjerg (Es) til Struer (Str), noget forkortet med 3 mellemstationer: Ulfborg (Uf), Vemb (Vem) og Holstebro (Ho). I Vemb er der forbindelse med VLTJ, som her kun er repræsenteret ved Lemvig station. Både Esbjerg og Lemvig har havnespor. Der kan laves togkrydsning på

alle stationer, og alle stationer har mindst et læssespor og en eller anden form for industri med sporforbindelse. Som endestation og repræsenterende den største by har Esbjerg et omfattende sporanlæg, både på stationen og på havnen og størsteparten af banens trafik er til eller fra Esbjerg og Esbjerg havn.

Tid og afstand

Et af de store problemer med realistisk drift er, at der sjældent er afstande på modeljernbanen, der svarer til virkeligheden. For at løse det problem anvender jeg et begreb, der hedder skala-kilometer (baseret på en ide fra Model Railroader), forkortet skm. I spor N svarer 1000 m i 1:1 til 6,25 m i model. Hvis man på sit anlæg kører med en modeltid, der er 1:10 (1 rigtigt minut svarer til 10 modelminutter) kan en skm beregnes til $6,25 \text{ m}/10 = 62,5 \text{ cm}$. Hvis man på sit anlæg har en stationsafstand mellem to stationer på 360 cm beregnes skm afstanden som $360/62,5 = 5,76 \text{ skm}$. Denne beregningsform bevirker, at et modeltog der kører med 60 skm i timen vil være 1 minut om at køre 1 skm (ligesom et virkeligt tog med 60 km/t er 1 minut om at køre 1 km). I H0 med samme skalatid ville de samme 360 cm have en skm-afstand på 3,13 skm, og med en skalatid på 1:6 til

1,88 skm, hvilket indebærer jo hurtigere tiden er, desto kortere er afstanden.

På denne måde er afstanden mellem Es og Str 30 skm på mit anlæg, selvom der i virkelighed kun er knap 19 meter strækningslængde. Med et 1:10 ur passer det med, at f.eks. et persontog Es-Str ved 60 km/t har en samlet køretid på godt 38 minutter (30 minutters køretid + 8 minutters stationsophold) og at et rangerende godstog nemt kan tage 2-3 timer, samt at et døgnstrafik kan afvikles på en enkelt aften. Dette giver mulighed for at lave en realistisk køreplan.

Tekniske begrænsninger

Før digitaliseringens tid kunne anlæggets tekniske elektriske udformning sætte en begrænsning for hvordan trafikken kunne tilrettelægges og for de, der kører analogt er dette en faktor, der skal tages med i overvejelserne, når en køreplan designes, men for digitale anlæg kan dette stort set ignoreres. En anden faktor, der skal overvejes er plads til de personer, der betjener anlægget. Dvs. der kan ikke samtidig rangeres på 2 stationer, man forestiller sig ens modeljernbane har. Eller man kan tage fantasien til hjælp. Centrale spørgsmål i dette tema er f.eks. om der skal være timedrift, skal der være myldretidstog først og sidst på dagen, hvor mange godstog skal der køre i døgnet, kører alle tog hele strækningen igennem, er der gennemgående tog/vogne til en evt. privatbane osv. osv. Tilsvarende spiller en valg af epoke ind, specielt med valg af togarter (rangerende godstog, blandettog, posttog, bureauførende tog) og stationsophold (ind- og udlæsning af stykgods).

Køreplanens tema

Køreplanen skal have et tema der afspejler transportbehovet. En god indfaldsvinkel er at studere forbilledets køreplaner og lave et køreplanstema, der afspejler dette. En anden er at tage udgangspunkt i de transportbehov, man forestiller sig ens modeljernbane har. Eller man kan tage fantasien til hjælp. Centrale spørgsmål i dette tema er f.eks. om der skal være timedrift, skal der være myldretidstog først og sidst på dagen, hvor mange godstog skal der køre i døgnet, kører alle tog hele strækningen igennem, er der gennemgående tog/vogne til en evt. privatbane osv. osv. Tilsvarende spiller en valg af epoke ind, specielt med valg af togarter (rangerende godstog, blandettog, posttog, bureauførende tog) og stationsophold (ind- og udlæsning af stykgods).

For mit epoke III anlæg kunne et tænkt køreplanstema være:

Tjenestekøreplan: Plan2005-lkm: Esbjerg - Struer

		G2600 D 100			G2610 MY			P600 M080		
Station	Km.	Ank.	Afg.	xTog	Ank.	Afg.	xTog	Ank.	Afg.	xTog
Esbjerg	0,0	—	00.50		—	02.30		—	06.16	
Ulfborg	5,7	00.58	01.38		02.38	03.18	6700	06.21	26	2611
Vemb	18,5	01.57	02.37	6700	03.37	04.38	2611	38	48	601
Holstebro	25,8	02.47	03.20		04.48	05.28		55	07.05	
Struer	30,0	03.26	—		05.34	—		07.09	—	605
Hasighed km/t		40			40			60		
Kører		Daglig			Daglig undt. Sø			Daglig		

		P602 MT			P606 M080			P610 MT		
Station	Km.	Ank.	Afg.	xTog	Ank.	Afg.	xTog	Ank.	Afg.	xTog
Esbjerg	0,0	—	07.16	601	—	—		—	08.16	
Ulfborg	5,7	07.21	—		—	—		08.21	26	
Vemb	18,5	—	—		—	—		38	48	611
Holstebro	25,8	—	—		—	07.39		55	09.05	
Struer	30,0	—	—		07.43	—		09.09	—	
Hasighed km/t		60			60			60		
Kører		Hr			Daglig			Daglig		

Dagen starter med et tidligt morgen-godstog, afgang 01-02.00, der hovedsageligt medføre mælkevogne til den større by (Es). Lidt senere afgår et godstog i hver retning. Fra Es med vogne fra havnen (hentet i nattens løb) og evt. indgående vogne fra andre banestrækninger til stationer på strækningen. Heri løber også evt. godsvogne til VLTJ. Fra Str tilsvarende med (tomme) vogne mod Es og til VLTJ. Dagen første persontog kører ca. kl 6 og herefter er der 2-timersdrift i begge retninger med persontog indtil ca. 22. Disse krydser som regel i Vemb, hvor der bortset fra enkelte timer midt på dagen er forbindelse med VLTJ. Ind i mellem disse kan indlægges et eller to lyntog (eller andre hurtige forbindelser) i hver retning. Ma-Fr kører der myldretidstog mellem Es-Uf og Str-Hs i morgen- og eftermiddagstimerne, så der reelt er timedrift på disse tidspunkter. Ved middagstid afgår et godstog fra Es til Vemb (og retur), med vogne kun til Vemb (der er en betydelig godsstation på dette anlæg) og VLTJ. Og et par ti-

mer senere (dvs. så det passer med det Es-toget er færdigekspederet på Vemb) et tog Str- Vemb og retur.

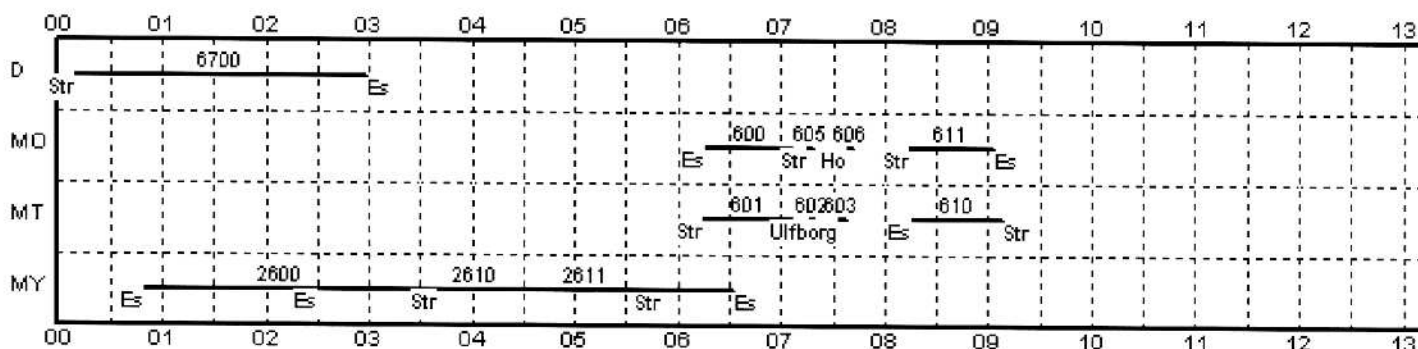
Sidst på eftermiddagen kører slæberen fra Es til Str med vogne til/fra alle stationer og med rangering undervejs. Tilsvarende er der et løb den anden vej, der krydser undervejs (ankommer når modgående godstog er færdigekspederet). Ud på aftenen kører et posttog fra Str-Es (med tænkt forbindelse til resten af verden i løbet af natten) og et returløb Es-Str først på natten med post den modsatte vej.

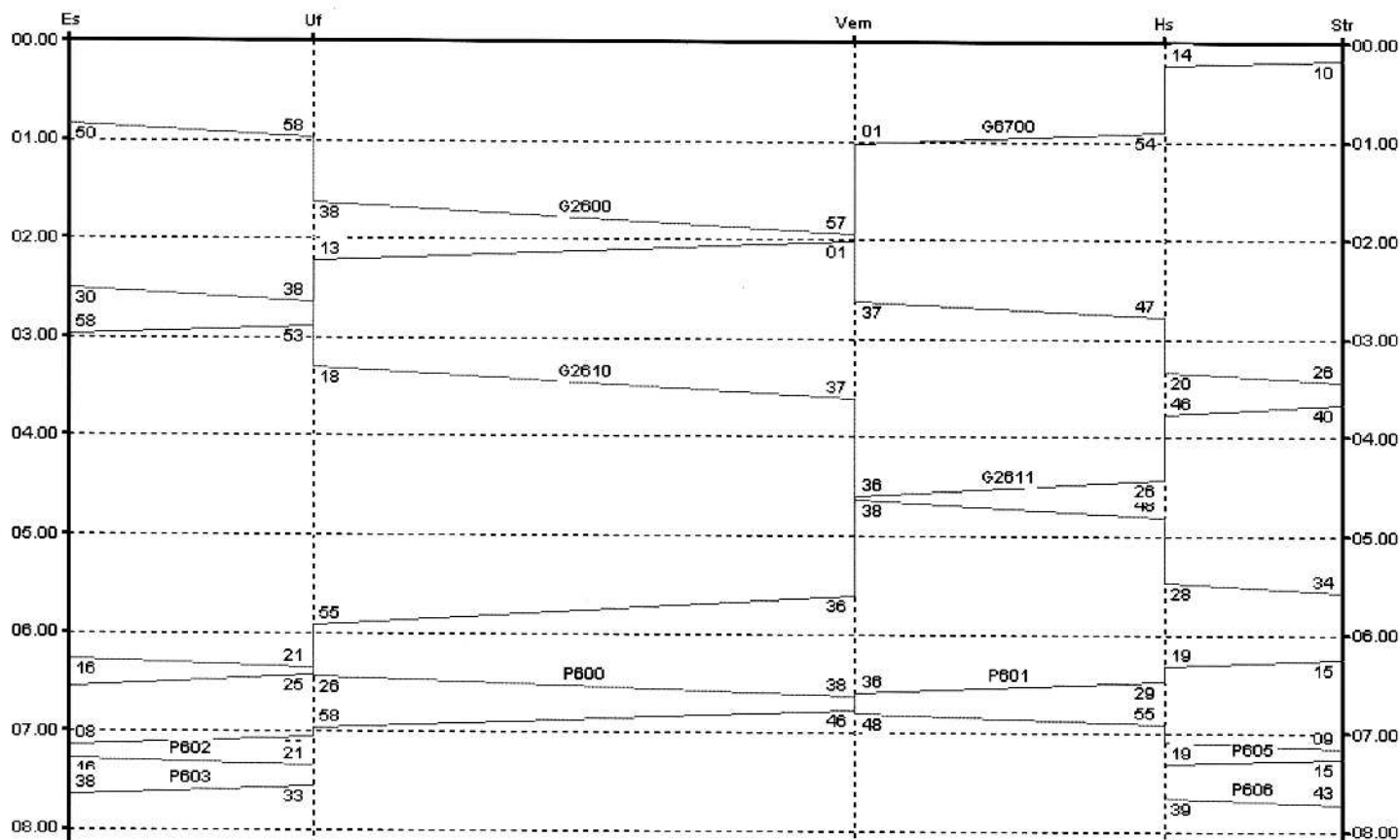
Og hvis ikke det er sket i et af de ordinære godstog i løbet af dagen, skal mælkevognene fra morgengodstoget tilbage til Es inden næste dag. Dette hovedtema kan varieres baseret på ugedagene, f.eks. kører ikke alle godstog lø-sø, ej heller post nat mellem lø/sø. Til gengæld kan der indlægges nogle ekstra persontog fr-lø og sø eftermiddag. På hverdagene foregår der en omfattende rangering til og fra Es havn. På VLTJ er alle tog blandet-

Plan2005-lkm

På denne og næste side ses tabeller og grafer, der benyttes ved køreplanskørsel.

Maskinløb





tog, der medfører godsvogne til/fra Vem efter behov.

En køreplan som ovenstående kræver minimum en besætning på 4-5 mand: En stationsbestyrer i hver ende (Str og Es), der forestår oprangering af tog samt det sikkerhedsmæssige, to lokoførere, der kører DSB tog (inkl. evt. rangering undervejs) samt en VLTJ mand. Rangering på Es havn udføres af evt. disponibelt personale.

Selve køreplanen

Udarbejdelsen af en køreplan som ovenstående kræver nogen tid. Som udgangspunkt anvendes en grafisk køreplan, hvor den vandrette akse viser strækningen (stationerne i skm-afstand) og lodret døgnet's timer (00-24). De enkelte tog er så vist med streger fra station til station på de ankomst og afgangstidspunkter, der gælder (stationsophold vises med en lodret markering).

Den grafiske køreplan giver overblikket for togledelsen (og køreplanslæggeren). Der kan være op til 3 forskellige: En for mandag-fredag, en for lørdage og en for søndage. Afledt af den grafiske køreplan laves der så en tjenestekøreplan, som er det kørende personales værktøj. Her er alle tog vist med tognr., togart, udgangstation og endestation samt ankomst- og afgangstider på de enkelte stationer, hvilke tog der evt. krydses med samt hvilke dage toget løber.

De enkelte lokoførere har endvidere en tjenesteliste, der angiver hvilke tog, de skal betjene. Tilsvarende findes der, igen alt sammen afledt af den grafiske køreplan, lister for de enkelte stationer med ankomst- og afgangstider for døgnet's tog.

Sidst men ikke mindst skal maskinafdelingen have en maskinløbsplan, der viser hvilke trækraftenheder, der anvendes til hvilke tog. I virkelighedens verden findes der også en publikumskøreplan, som er en simplere form af tjenestekøreplanen, men den må vores 1:160 mennesker være foruden.

Hosstående ses eksempler på forskellige dokumenter til en køreplan som den oven for skitserede.

Red. tilføjelse: I vor håndbog 'Dansk Modeljernbane Hobby for Alle 1', findes tekster om køreplaner (Mogens Duus, side 43 og trafikideen (side 19).

Arbejdsplan for Es

Ank	Afg	Tog	Løber	Bemærkninger
02.58	—	G6700	Daglig undt. Ss	
—	00.50	G2600	Daglig	
—	02.30	G2610	Daglig undt. Ss	
06.33	—	G2611	Daglig undt. Ss	
07.08	—	P601	Daglig	
—	06.18	P600	Daglig	
—	07.16	P602	Hv	
07.38	—	P603	Hv	
09.03	—	P611	Daglig	
—	08.16	P610	Daglig	

Velkommen til Jydsk Tog Center www.jydsktogcenter.dk



Det er en fornøjelse, at byde dig velkommen til den nye internet butik, hvor vi vil stræbe efter at give dig den bedste betjening, service og rådgivning.

Vores webshop vil de næste par måneder blive udbygget med flere varer, men står du lige nu og mangler noget bestemt - så kontakt os på erling@jydsktogcenter.dk eller harry@jydsktogcenter.dk.

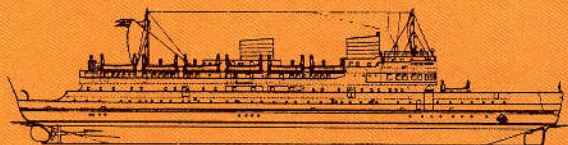
Webshoppens varesortiment er pt. Märklin, men vil blive udbygget med varer fra Fleischmann, Roco, Piko, Busch, Noch, Kibri, Faller, Hobbytrade og Heljan.



SKIBE TIL MODELBANEN?

Byggetegninger og planer
til modelskibe m/spanterids
f.eks. disse i skala 1:100
kan bruges i HO størrelsen

M/F Dr. Ingrid (DSB 1950) kr. 195,-
m/s Riberhus (DFDS) kr. 90,-
Bugserbåd YMER kr. 40,-



men vi har mange andre tegninger
også til jernbanemateriel fra 50'erne
MEN kom og besøg os og se på herlighederne, der er
jo meget andet, som kan bruges til banens opbygning!

MODEL & HOBBY aps

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

åbent: ma.ti.to.fre 11-17, lø 10-13, ØNSDAG LUKKET
www.model-hobby.dk

Kystbanen

Modelbaneforeningen i København
med det store udvalg

märklin

TRIX

FLEISCHMANN
Die Modellbahn der Profis

ROCO

BRAWA
Modelle mit Liebe zum Detail

BEMO



PECO

HELJAN

HO GUTZOLD

PIKO
MODELLBAHNEN & GEBÄUDEMODELL
HO

HAG
SWISS MADE

Lima
models

viessmann

FALLER

herpa

kibri

hobbytrade

POLA

WIKING

NOCH

... wie im Original

WOODLAND SCENICS

... og mange flere.

Også stort udvalg i jernbanelitteratur

Stadig flere handler modelbane hos Kystbanen
- fordi vi har det.

105% prisgaranti på forudbestilling af danske nyheder
Husk, vi sender portofrit over alt i Danmark ved ordrer
over 200,- kr. (PostDanmark standard).

Strandvejen 140C • 2900 Hellerup
tlf. 39 61 20 31 • Fax 39 97 20 31
E-mail: post@kystbanen.dk
Hjemmeside: www.kystbanen.dk

Åbningstider: Tirsdag-fredag 15.00-18.30, lørdag 10.00-14.00,
mandag lukket.

Fra litra CC til AC

... i et snuptag!

Af Steffen Dresler

"Man tager en HELJAN litra CC og sider til litra AC fra Trinbrættet i Århus, skiller vognen ad, skærer vinduer med mellemrum ud og limer de nye sider ind, samler vognen... og man har en AC-vogn". Det er den korte version, men mon ikke vi skal forklare det nærmere?

DSBs kombinerede 1. og 2. klassevogn litra AV og vognen med 1. klasse litra AC var begge faste vogne i næsten alle større tog hos DSB indtil Ic-systemet blev indført i 1974. Derfor er en af typerne nødvendige for oprangering af korrekte større persontog fra slutningen af epoke II til og med epoke III.

Nu har vi muligheden for at få en AC-vogn med en let konvertering ved hjælp af et ombygningsæt fra Trinbrættet, Århus. For at lave denne vogn skal man anvende - foruden det nævnte konverteringsæt - en HELJAN litra CC og litrering fra KM Text. Desuden skal man bruge en sav eller miniboremaskine med 'rundsav', noget slibepapir, en tegning af vognen (hosstående) og maling. Konverteringsættet fra TRINBRÆTTET består af to plastsider med udfæsedede vinduer for litra AC.

Litreringerne fra KM Text er tænkt til AC-vogne bygget før den 2. Verdenskrig, altså typen med glat tag og Wendlerventiler, så vi må ændre lidt på HELJANs CC-vogn for at få den korrekte AC-model.

Vognkasse

CC-vognen adskilles totalt ad, og de små dele lægges i en lille æske, så de ikke bliver væk. Indmaden (aptingen) kasseres minus de to toiletter, der bruges senere til nyopbygning af ny aptering.

Med en sav eller håndboremaskine udskares vinduerne over brystningslisten fra indhak til indhak, idet der måles op med konverteringsættets længde. Derefter slibes alle grater væk, således at vognkassen står glat efterladenskaber fra vinduer og mellemrum over brystningslisten.

De nye sider fra TRINBRÆTTET sættes i, og limes fast med plastlim. Pas på! Der er forskel i afstanden mellem første 'afstand' og toiletvindue/lille vindue i sidegang. Altså skal siderne vendes således, at der er lige stor afstand i begge sider, så vinduerne sidder over for hin-



anden. Sørg også for at den isatte side står lodret, og at afstanden er den samme (lige) langs brystningslisten på vognen. Er man ikke opmærksom på dette, så kommer taget ikke til at dække ud i ét med vognsiden, når man kommer så langt.

Kom godt med lim på, således at siden fæstner godt til vognen uden sprækker mellem den nye vindueside og brystningslisten. Jeg limesede også indersiden, idet overskydende lim kan slibes væk.

Vognkassen monteres nu med håndbøjler, i alt fire stykker samt evt. i dörgavlen. Disse er egentlig markeret på HELJAN-vognen, men jeg har fjernet dem, og erstattet dem med 'rigtige håndtag'.

Tag

Mens vognkassen tørrer helt op, afmonteres 'kuck-kuck'-ventilerne på taget, hullerne fyldes ud med plastfiller, og hele taget slibes glat, d.v.s. at sikker og låg på vandtank fjernes helt. Når taget er slebet glat, fremstilles det forhøjede låg til vandtanken i tynd plastcard, og monteres på sin plads.

Dernæst bores huller for wendlerventiler. Bemærk, at de sidder næsten over sidegang og kupeside. Også huller til toiletventilerne bores. Se tegning. Ventilerne monteres og limes. Regnlist i firkantet plasttråd monteres til sidst.

Taget har indvendigt fire gribetappe i hver side. De to midterste fjernes, da de ikke passer med tappene på vinduerne i de nye vognsider.

Bemaling

Vognkassen slibes nu, hvor der er overskydende lim, hvorefter den og taget vaskes i sulfid, skylles grundigt og tørres. Derefter grundmales (sprayes) delene med grå grunder.

Mens vognkasse og tag tørrer, males harmonikaer med lærredsfarve ud - såvel som indvendigt. De klare ruder fra HELJAN-vognen skæres nu ud i 'enkeltvinduer', men monteres først når vognkassen er malet.

Når vognkassen er tør, males den i vinrød i valgte nuance, og taget males. Hvis det skal være en vogn i drift før 1956, skal taget være lysegråt; efter 1956 skal det være ORE sølv (aluminium).

Når vognkassen er gennemtør, afmaskes ved øverste vindueskant med tape, og den gule 1. klasse stribe males. Den kan man slippe for, hvis vognen skal køre i begyndelsen af epoke III eller slutningen af epoke II... men så skal man bare lave gule stafferinger - god fornøjelse!

Pufferne males sorte, det samme gælder undervogndetaljer. Bremseomstillere skal være hvide som på CC-vognen, og de små håndbøjler males i sølv.

Der skulle egentligt monteres en bremsebuk for vakuumbremsecylinder, som de første AC-vogne var forsynet med, men den har jeg dog indtil videre udeladt.

Litreringer

Litreringer påsættes efter instruktionen fra KM Text. Man kan evt. montere pladsnumre på brystningslisten, dette undlod jeg dog, da min vogn skal køre i perioden omkring 1955-58.

Men transferarkene er - og det er KM Text gjort opmærksom på - noget fridder at arbejde med, og man skal have mindst 6/6 på begge øjne for at se delene, når de klippes ud. Men det lykkedes - det berømte glas vodka, herligt at være modelbygger, ikke?

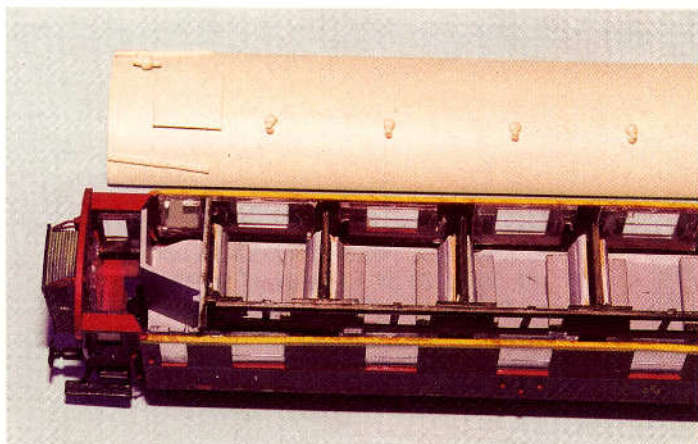
Montage af vinduer

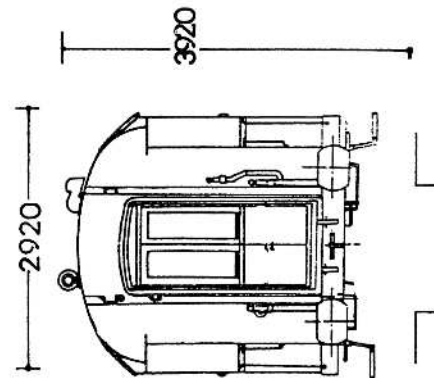
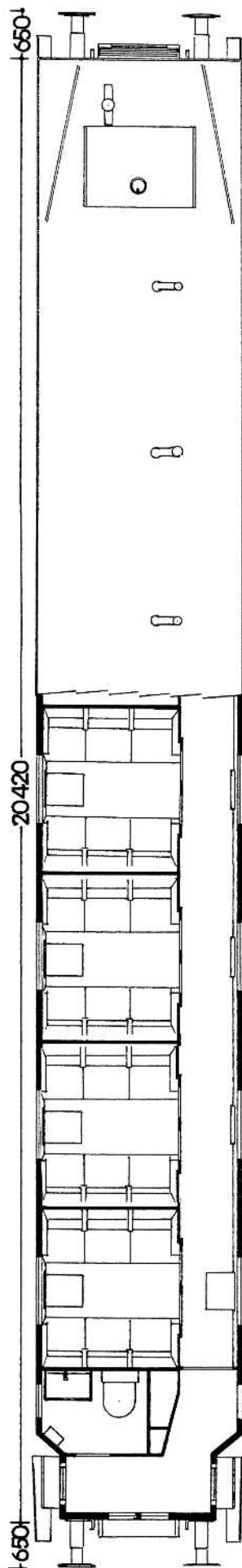
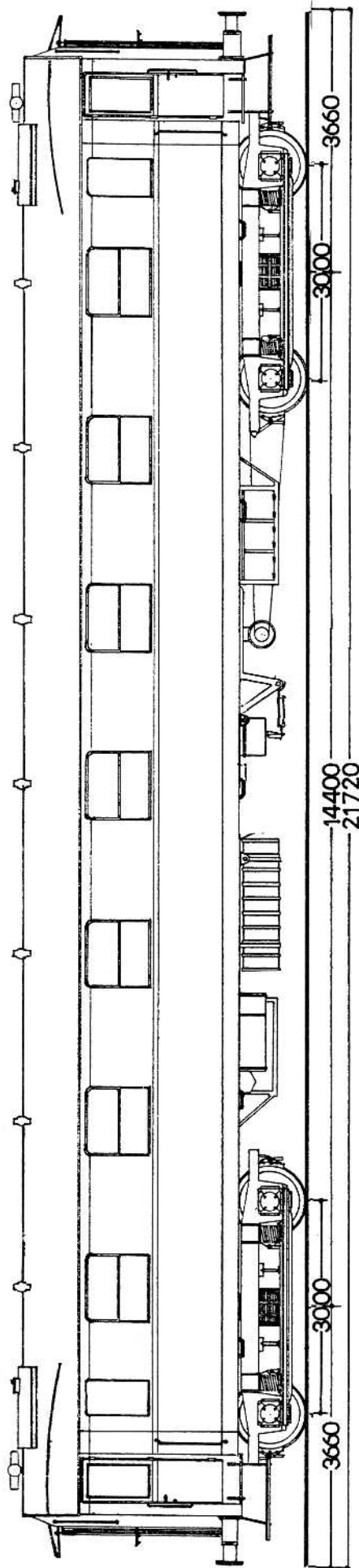
Vognkasse og tag sprayes til sidst med lak, mat eller blank efter ønske. Vinduerne monteres, og limes fast med almindelig plastlim. Her drillede gavlvinduerne, der var blevet lidt matte på grund af fingre med lim. De kræver evt. lidt slibning for at passe ind i hullerne på grund af ny maling.

Ny aptering?

Det er selvfølgelig op til den enkelte mj-er om man vil lave aptering. Det tog lidt tid, men det færdige resultatet bliver efter min mening bedre. Husk, at siderne indvendigt var i mahogni, mens sæderne var grånisterede (marsbetræk), og at den øverste del af disse var dækket med hvide antimakassar.

Det var faktisk en let ombygning, men man skal tage den tid, der er nødvendig. God fornøjelse!





DSB litra AC 27-36

Scandia 1938

1938-41: AC 96-105

1941-69: AC 27-36

1969-80: Ah 50 86 17-21 027-032

1974-82: Bah 50 86 27-21 029, 033-036

Skala 1:87

Tegning: HO/Arkiv FK



DSB litra AC 29 i Fredericia 1959. Vognen er set fra samme side som tegningen. Bemærk, at akkumulatorbatteri og bremsecylinder er demonteret fra undervognen. Sammenlign med tegningen, der viser vognen i udseende ved levering.

For tung?

Martin Wandel, Hjørring, har et lille ønske omkring DSBs MY/MX- motorer. Han skriver i sin e-mail:

"Jeg savner oplysninger omkring transport af MY/MX-motorer. I model ses motortypen tit sat på en E-vogn, men er motoren ikke for tung til den?"

LOKOMOTIVET: Nej, E-vognen kan maksimalt bære ca. 30 tons (lastgrænse C), og en MY/MX-motor vejer ca. 14 tons.

Indbygning af digital

Kurt Terkelsen, Skibby, er ny MJ-mand, og vil derfor gerne vide noget mere om, hvor man får indbygget dekodere i sit rullende materiel. Han skriver:

"Som ny MJ-mand læste jeg i LOKOMOTIVET nr. 76 at man hos nogle MJ-forhandlere kan få installeret dekodere for interiørlys for tænd/sluk i HELJANs MO-vogne. Kan man også indbygge digitale lydmoduler med diesellyd (MO), og hvilke MJ-forhandlere kan evt. foretage disse operationer?"

LOKOMOTIVET: De fleste MJ-forhandlere kan tilbyde indbygge lyd- og lysmoduler m.v. i trækraften. Nærmeste forhandlere i Kurts område er nok TOGCENTER, Gentofte. Vi

kender dog ikke til, at der skulle være kommet lyddekoder med MO-lyd. Men prøv at spørge forhandlerne, bl.a. nævnte TOGCENTER Gentofte, Kildegårds Plads 5, 2820 Gentofte, tlf./fax 39 65 13 61, e-mail togcenter@togcenter.dk. Der er åbent i forretningen 14.00-18.30, lørdag 10.00-14.00, tirsdag lukket.

Alternativt kan man benytte Kystbanen, Strandvejen 140C, 2900 Hellerup, tlf. 39 61 20 31, e-mail: post@kystbanen.dk.

Märklin traktor 1

Jan Hager, Mørke, er lidt tvivlende omkring vor anmeldelse af Märklins model af DSB traktor 1 i nr. 80. Han skriver:

"I omtalen af DSB traktor 1 side 37 er der nogle ting, som ikke stemmer overens med det eksemplar, jeg anskaffede i efteråret. Trækket foregår via Märklins sædvanlige tandhjulstransmission, blindakslen har ikke forbindelse til kobbelstængerne, men roterer kun til pynt. Modellen har ikke NEM-skakt, men en lidt speciel Märklin-kobling med kortkoblingshoved, og den har ikke kulissestyring. 'Rigtig' kortkobling er der derfor ikke tale om".

LOKOMOTIVET: Da vi tjekkede modellen for anmeldelse, så prøvekørte vi modellen, og tjekkede den igennem for dimensioner, detaljer m.v., men vi kiggede ej nærmere på drivtøjet. Det burde vi nok have gjort, for et

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

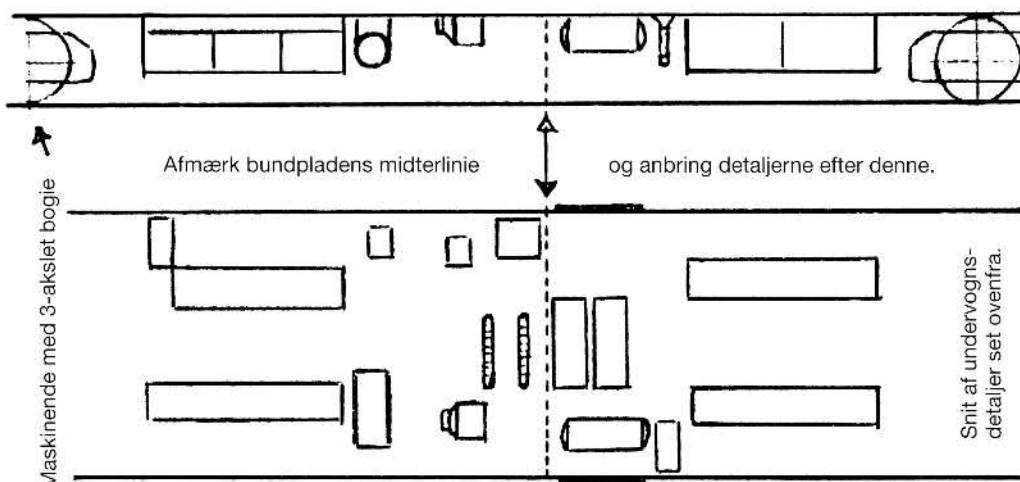
ekstra tjek afslører, at det er korrekt at kobbelstangen ikke har forbindelse med blindakslen. Underligt, for i Märklins prospekt Export-Modelle 2004 kan man om Traktor 1 på side 26 nemlig læse "... 3 Achsen und Blindwelle angetrieben, 2 Haftreifen..." altså drev via blindaksel. Det troede vi uden videre på.

Med hensyn til koblingen, så skriver Märklin, at det er en "...Märklin-Kurzkupplung in NEM-Norm-Aufnahme mit Drehpunkt".

Er der noget vi helt har misforstået hos Märklin? Men uanset hvad, så har Jan ret.

MO i 1900-serien

Undervogndetaljer og tagkølernes placering i skala 1:87



Ombygning

En del læsere, der ombygger - eller ønsker at ombygge HELJANs 1800-MO til 1900-MO - har efterhånden spurgt til bl.a. tagdetaljer på sidstnævnte. Vi har ikke umiddelbart noget liggende, men har gennemkigget en række ældre tidsskrifter for at se om vi kunne henvise til en tekst eller lignende, og vi har bl.a. fundet et par fine skitser i det ældre foreningsblad fra SJKs "Dampposten", tegnet af B.K. Petersen.



MH - eneste koblede diesellokomotiv?

Flere læsere har anket over, at vi udnævner DSB litra MH til det eneste koblede diesellokomotiv hos DSB. Således skriver Henrik Schalte, Vanløse:

"I teksten side 2 til jeres forsidebillede i nr. 80 nævner i at litra MH blev det eneste diesellokomotiv hos DSB, der blev drevet ved hjælp af koblede hjul som hos damplokomotiverne. Det kan undre mig lidt, for hvad med Ardel-traktorerne, ML 6, den Grønne Elevator fra English Electric og Traktor 1, som I netop anmelder i samme nummer side 37? Det må da være eklatante fejl!"

LOKOMOTIVET: Nej, vi har ret. Flere læsere er gået i vandet på netop dette spørgsmål. Det er nemlig således, at DSB inddeler sin motortrækraft i to typer, nemlig motorlokomotiver og traktorer.

Litra MH var hos DSB defineret som et motorlokomotiv, ikke som en traktor. Aredelt, køf, traktor 1 m.fl. var derimod karakteriseret som traktorer. Kun ML 6 var opført som motorlokomotiv, og den ene maskine kan vel næppe betegnes for at være repræsentativ for DSB, men burde nok være nævnt alligevel.

Tak til alle læsere for breve, mail m.v. - det glæder os meget at selv den mindste bemærkning læses og kommenteres. Bliv ved!

Mere MH

Kim Hansen har nogle kommentarer til vor tekst om litra MH i nr. 80. Han skriver bl.a. følgende, plukket i uddrag og forkortet af redaktionen:

"Jeg synes det er et godt blad I laver, men jeres artikel om litra MH i nr. 80 blev jeg ikke imponeret af, da jeg fandt flere fejl og oplysninger. Det kunne I have gjort bedre.

I skriver således, at der pr. 1/1 1997 er 54 MH tilbage, og senere skriver I, at der pr. 31/01 1998 er 70 stk. tilbage. Hvordan hænger det sammen?

Struer Jernbaneklub har to stk MH, der begge er sat i stand og kører, nemlig MH 302 og 304. Det har I slet ikke nævnt.

I skriver at MH 406 kørte i grøn bemaling til udrangering; det er ikke korrekt, den blev rød/sort lakeret i 1995.

Omkring vægten så var det således, at de maskiner, som kørte i Øst havde en vægt på 45 tons, mens maskiner i Vest vejede 40 tons. Det skyldtes at de fleste maskiner i Øst havde vægtklods".

LOKOMOTIVET: Indrømmet, det kunne vi nok have gjort bedre. Så lad os starte med kommentarer til sidste punkt: Der var helt korrekt to 'vægtklasser' for litra MH; de kaldtes for de lette hhv. de tunge. Omkring 1974 ønskede DSB at gøre de tunge i Øst lige så lette som maskiner i Vest, d.v.s. fjerne ballasten, men det blev ikke rigtigt til noget, for endnu i 1996 vejede maskinerne fortsat 40 tons hhv. 45 tons. Det burde vi have nævnt.

Bevarede maskiner: Maskinerne har været lejet og købt af diverse foreninger, klubber og museer m.v., og har undervejs skiftet ejere, er opbrugt m.v., og det er umuligt på så kort plads at omtale bevarede maskiner. Er man imidlertid interessert i en komplet liste over alle MH'ernes skæbne, så anbefales det at studere data-listen i KLKs medlemsblad TOGFLØJTEN nr. 4, år 2000, side 16.

Antal maskiner: At dette tal er større den nævnte dato i 1998 end i 1997 skyldes at vi ved en fejl har fået talt litra MT med. Ser vi på samme skæringsdato - altså ultimo december hvert år - bliver det rene antal af MH som i tabellen herunder. Bemærk, at antallet af maskiner er det totale; her indgår både maskiner i drift, i mølpose og hensat. Kun for året 1998 kender vi denne fordeling.

Antal af litra MH i drift:

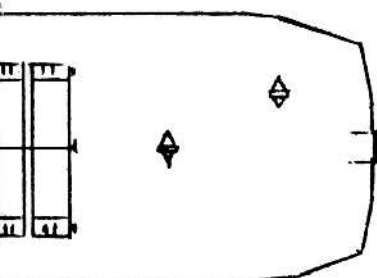
31/12 1994:	73
31/12 1995:	73
31/12 1996:	73
31/12 1997:	65
31/12 1998:	35 (10 i brug, 20 i mølpose, 5 hensat)
31/12 1999:	8 (312, 316, 323, 339, 378, 396, 403, 407)
31/12 2000:	3 (378, 396, 403)
31/12 2001:	0

Tak til Kim for kommentarer. Men, Kim, husk at skrive afsenderadresse på e-mails frem over, ok?

til 1900-MO

Vi tillader os at bringe de fine skitser videre til hjælp for interesserede og siger pænt tak for lån. Tegningerne er i skala 1:87.

Desuden kan vi oplyse at Signalposten i nr. 3 og 4, 1983, har bragt flotte tegninger af MO 1900. Teksten og tegningerne er udført af vor kendte mj-bygger Erik V. Pedersen. Anbefales!



Grønakeret DSB litra MH 358 under arbejde på Københavns Gb i 1982... dengang var der aktiviteter på godsbanegården.

Motor i HELJAN MY

Mogens Andersen har studeret vor tekst omkring MY i model i nr. 76, og har sendt os en mail med følgende spørgsmål:

"I nævner ikke hvilke motorer, der er benyttet i HELJANs MY-modeller. Kan I oplyse, hvad man benytter? Jeg har hørt, at man bruger en japansk Mashima."

LOKOMOTIVET: Nej, HELJAN benytter ikke Mashima i sine modeller. Det er kun Hobby Trade, der anvender denne motortype i sin 2. udgave af litra ME og i de kommende MZ-modeller. I HELJANs MY-modellerne anvendes Bühler-motorer.

HELJAN anvendte oprindelig motorer af fabrikat Life-Like, bl.a. i MS-lyntoget, i P-maskinens første oplag, d.v.s. P 917 og 931, og i de første MX-modeller, men gik derefter over til Bühler, startende med MY-modellerne. MO-vognen fik også Bühler-motor. Man bruger stadig Bühler, senest i ellokomotivet DSB/Railion litra EG, der udkom i oktober 2003 og MY 1201-1202, der netop er udkommet.

Årsagen til skiftet fra Life-Like til Bühler skyldtes udelukkende ønsket om sikker levering og økonomi. Kvalitetsmæssigt er der ingen særlig forskel.

(Sporskiftet fortsætter næste side)



Hvorfor hedder det spor H0?

Undervejs får vi mange breve og mails omkring skala-størrelser på modeljernbanen, og en læser Henning Karlsmose, skriver i et brev således (forkortet af redaktionen):

"Jeg er ny inden for modelbanehobbyen, og i et tidligere nummer oplister I alle benyttede modelskaler, men I nævner ikke hvorfor, de netop hedder sådan. Jeg kunne fx godt tænke mig at vide, hvorfor det hedder H0. Kan I hjælpe?"

LOKOMOTIVET: Det hele startede omkring 1860, hvor de tyske legetøjsmagere i Nürnberg begyndte at fremstille legetøjstog i blik. Hver fabrikant havde sin sporvidde. Det har ikke været muligt at finde nogle mål på disse, men omkring århundredskiftet enedes Märklin, Bing, Carette m.fl. om nogle faste mål med sporvidderne 35, 48, 54, 67 og 75 mm, der blev betegnet som spor 0 (nul), spor 1, spor 2, spor 3 og spor 4. Målene blev taget ud fra de europæiske jernbaners normalspor 1435 mm.

Man mente på det tidspunkt, at man næppe ville være i stand til bygge modeller i mindre størrelser end denne, så den blev kaldt for spor 0, altså 0 (nul) for den lavest mulige.

I 1920'erne begyndte englænderne at lave deres egne modeltog, og fastsatte en skala eller målestokforhold med en underlig blanding af gamle engelske mål og metersystemet, således at en engelsk fod (305 mm) i forbilledet

kom til at svare til 7 mm i model, hvilket gav en skala på 1:43,5 og en dertil hørende sporvidde på 33 mm. Den blev også betegnet som spor 0.

Men i tiden efter puslede englænderne med ideen om at halvere 0-sporet, således at man fik et målestokforhold på 1:87 med sporvidden 16,5 mm, altså halv nul (H0). Men da man ikke kunne indpasse datidens motorer ind i den lille størrelse, gik man over til at lave lokomotiver og andet rullende materiel lidt større, nemlig 4 mm eller skala 1:76 - men beholdt sporvidden 16,5 mm. Denne sammensætning bruges stadig i England, og bliver kaldt spor 00 (nul nul).

Da Märklin i 1930'erne lancerede sine "tog-til spisebordet", d.v.s. elektriske tog, blev udtrykket spor H0 benyttet, men man holdt den rene stil, og beholdt sporvidden 16,5 mm og skala 1:87.

Senere justerede man i Europa den uhandterlige skala 1:43,5 (spor 0) til 1:45 med sporvidden 32 mm.

Senere er kommet en mindre sporstørrelse end H0, nemlig N med sporvidde 9 mm, oprindelig ensidigt udviklet af ROCO i skala 1:150, men senere sammen med Minitrix justeret til 1:160. Hvorfor det hedder N er uvist, men hentyder vistnok til det første bogstav i sporvidden Neun (ni) mm.

Sporstørrelser har også været omtalt i vor lille sorte håndbog "Dansk Modeljernbane Hobby for Alle 3" side 27.

Rettelser til Lokomotivet nr. 80

Side 28

De nævnte maskiner foran maskindepotet skal retteligt være:

HHGB M 2
KB M 1 (ej FRICHS firkantet)
GDS L1

Læserne imellem

SÆLGES

4 stk. ROCO Bcm kat.-nr. 44 915, Eksklusiv Exact 1:87. Stk.pris kr. 275,-, samlet kr. 1000,-.
1 stk. ROCO dobbeltdækkervogn kat.-nr. 45 462, Eksklusiv Exact 1:87. Pris kr. 375,-.
1 stk. ROCO DDSF kat.-nr. 47 364 kr. 250,-

Jesper Dahl
Præsteskovens 35 . 6100 Haderslev
Tlf. 74 53 38 48

Sælges

Keyser byggesæt til P-maskine, kr. 1200,-
Keyser byggesæt til E-maskine, kr. 1800,-

Povl Kjær-Larsen
Telefon 43 96 92 12

FELDERBANEN

– MODELTOG TIL
STORE OG SMÅ

MESSENYHEDER
Ønsker du at få tilsendt diverse
NYHEDSBROCHURER
så send et frimærke på kr. 26,00

NYE DANSKE BYGNINGER

Skala 1:87

Modellerne er fremstillet i kraftig karton, og evt. limrester kan fjernes med acetone. Overfladen er affotograferet, og er derfor en tro kopi af originalen. Modellerne fremstilles i begrænset antal.

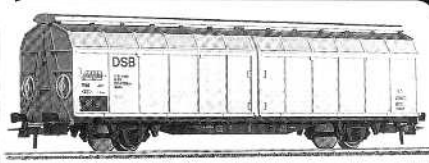
Engesvang station, stationstypen blev brugt flere steder

En gammel smedje i røde sten, blokpost og remise

*Kommende modeller bliver
Lunderskov station, remise og
vandtårn.*

Kig ind, ring, fax eller mail - vi sender gerne.

ROCO modeller



46 932 DSB litra Hbbillns
to-akslet lukket godsvogn,
RIV-EUROP-mærket

MY 1124 rød-sort

DC eller AC, kun få stk. tilbage.

47 659 DSB litra Rlmmpp

sværlastgodsvogn med to stk. PMV M 113

46 587 DSB litra Sdgmns

med veksellad LAURITZEN,
kun få stk. tilbage.

BREKINA Biler

Volvo Amazon 2D, 4D
eller stationcar.

Scania L 111 svær-
laster med 'sattelzug'
eller som løs trækker

Minitrix special sæt

Mini Coopers med en
185'er, 6 vogne og 24
Mini Coopers fremstillet
i 750 eksemplarer.

Overdele

til DSB litra EA, MH, MT med eller
uden bemaling.

Vejlevej 349, Bramdrupdam,
DK-6000 Kolding
Tlf. 74 56 08 08,
fax 74 56 02 01
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

MJ-DIGITAL

ROCO digital

Selv man man har anskaffet et ROCO digital-begynder sæt, så sker det på et tidspunkt at man får udbygget sit anlæg, og så kan det hænde at der ikke er tilstrækkelig med digital kraft til at drive togene. Hvad gør man så? Køber et andet og større system?

Ja, det kan man selvfølgelig godt, men det er ikke nødvendigt. Det er nemlig muligt med ROCO digital/Lokmaus2 at udvide sit anlæg, hvilket er vist med hosstående skematisk illustration.

For et større anlæg er det nødvendigt med ekstra ydelse på sporene, og for at få denne ekstra strøm mængde (ampere) skal man anskaffe sig en ekstra enhed, en såkaldt booster, der giver ekstra kraft til systemet.

Endvidere skal man bruge et ekstra tilslutningsspor, der forbindes med den eksisterende forstærker over en plug. Det ekstra afsnit med tilslutningssporet skal elektrisk isoleres med isolerlasker i plast for ikke at skabe kortslutning. På denne måde får man en ekstra ydelse på godt 2,5 Ampere til sin rådighed.

For virkelig at få gavn af booster, er

det nødvendigt at denne forbindes over en ekstra trafo som vist på tegningen. Man kan maksimalt tilslutte ikke mindre end fem boostere på den allerede eksisterende forstærker, og får dermed godt 5x2,5 A = 12,5 A til rådighed. Denne ydelse er selv for et stort anlæg helt tilstrækkelig.

På den viste illustration bliver venstre side af anlægget, d.v.s. på hver side af isoleringerne, således drevet ved hjælp af booster, mens højre side drives ved hjælp af forstærkeren.

For at kunne tilslutte ekstra Lokmaus2 til anlægget, er det nødvendigt med en Y-databusfordeler (10

758), der indskydes mellem de nyttilsluttede Lokmaus2, der betegnes siveenheder, og forstærkeren 10 761.

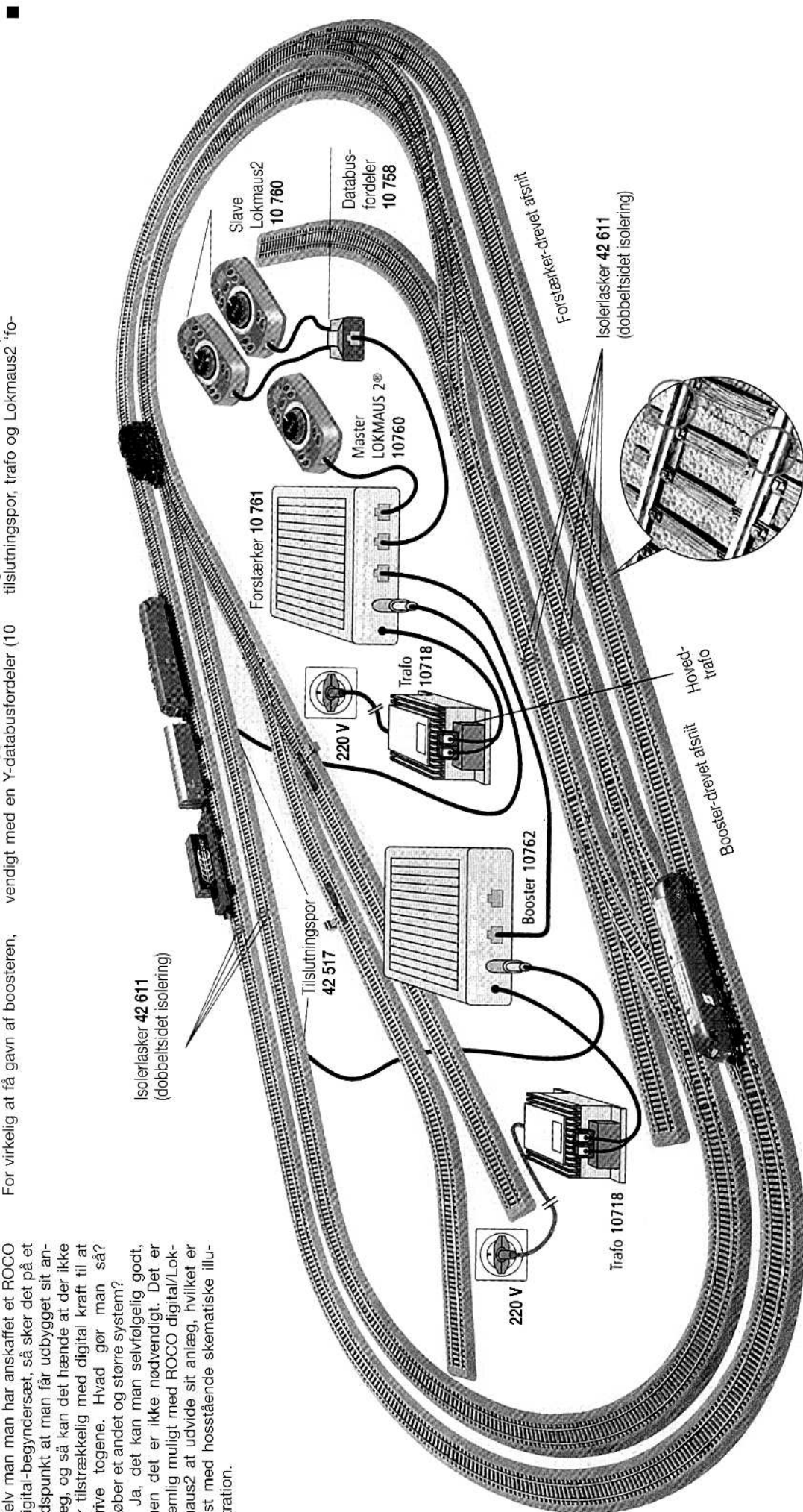
Selve Y-databussen tilsluttes forstærkeren 10 761. Den Lokmaus2, som er master, skal ikke tilsluttes databusfordeleren, men sættes direkte i forstærkeren. På denne måde kan man uden videre samtidig benytte tre Lokmaus2. I alt kan man ved udbygning tilslutte op til ni slave-Lokmaus2.

De ekstra enheder, altså booster, trafo, Lokmaus2 m.v. kan købes som løsdele. Køber man endnu et ROCO digital startsæt, så får man både spor, tilslutningsspor, trafo og Lokmaus2 'fo-

ræret'. Men om det kan betale sig afhænger af de enkelte enheders priser kontra startsættets pris.

Hvad behøver man af ekstra enheder til et større anlæg:

- Lokmaus2 10 760
- databusfordeler 10 758
- booster 10 762
- trafo 10 718
- tilslutningsspor 42 517
- plastlasker 42 611



Lav anlægget som "gå-omkring-anlæg"

I gamle dage brugte man ofte en almindelig firkantet spånplade som underlag for anlægget, hvilket på mange måder var en nem løsning, men som ikke altid var optimal.

Efterhånden har den amerikanske metode med gå-omkring-anlæg (walk-around) vundet indpas hos de danske mj-ere, private såvel som klubber.

Hovedideen i et sådanne anlæg er, at man uden besvær skal kunne gå omkring anlægget og

have adgang til alle sporområder, d.v.s. man skal ikke bukke sig under det for at "poppe" op et andet sted gennem en lem el. lign.

Det gør man ved at bl.a. at tilpasse anlægspladerne efter sporrets forløb eller efter det landskab, man ønsker at opbygge. Ideen med et gå-omkring anlæg er først og fremmest:

- at give mere plads til at kunne gå omkring,
- at spare underlagsmaterialer,

- at gøre anlægget fleksibelt
- at kunne gå omkring alle steder uden at skulle dukke sig under det og
- at give det et "strømlinet" design

Anlæg, hvor man skal dukke sig under anlægspladen, kaldes naturligvis for "duk-under-anlæg", og er generelt altid uhensigtsmæssige, næsten uanset hvordan man tackler det. Det skal fx have en vis højde for at man komme

under det, og det kræver ofte gymnastiske færdigheder for at bevæge sig fra det ene sted til det andet med risiko for at støde hovedet, når man "popper" op. Tilhører man den ældre slette generation, så bliver det endnu sværere at komme under anlægspladerne.

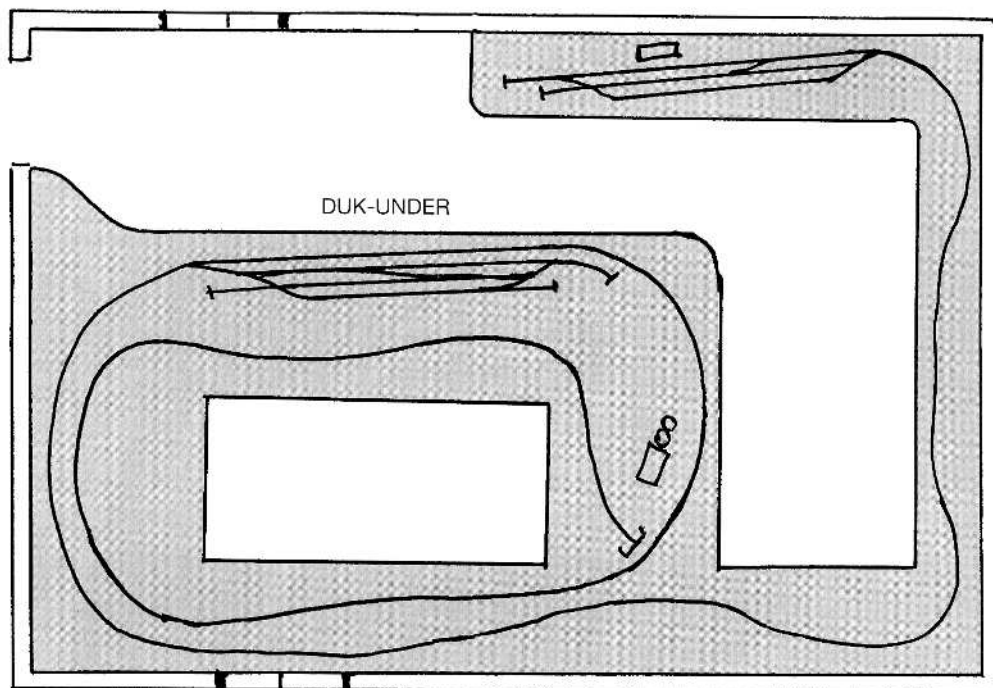
Et gå-omkring-anlæg gør mobiliteten større, idet man kan bevæge sig frit rundt, og betjeningshøjden kan fremstilles individuelt, da man ikke skal dukke sig ned under det.

Ved at kunne gå frit omkring, er det også muligt at række ind til alle sporområder.

Man sparer generelt også på kompakte bærende dele som rammer, d.v.s. lægter og støtteben m.v., der som regel er tunge og kostbare. I nogle tilfælde kan man ved "gå-omkring-anlæg" nøjes med en svær "hyldeknægt" under anlægspladen, hvis sidstnævnte har en mindre bredde på 25-30 cm.

Som anlægsplader kan benyttes 10 mm spånplader, der savnes til med stiksav el.lign. Husk at forme alle anlægshjørner runde, således at man ikke støder sig i brystet, maven el.lign, når man bevæger sig rundt.

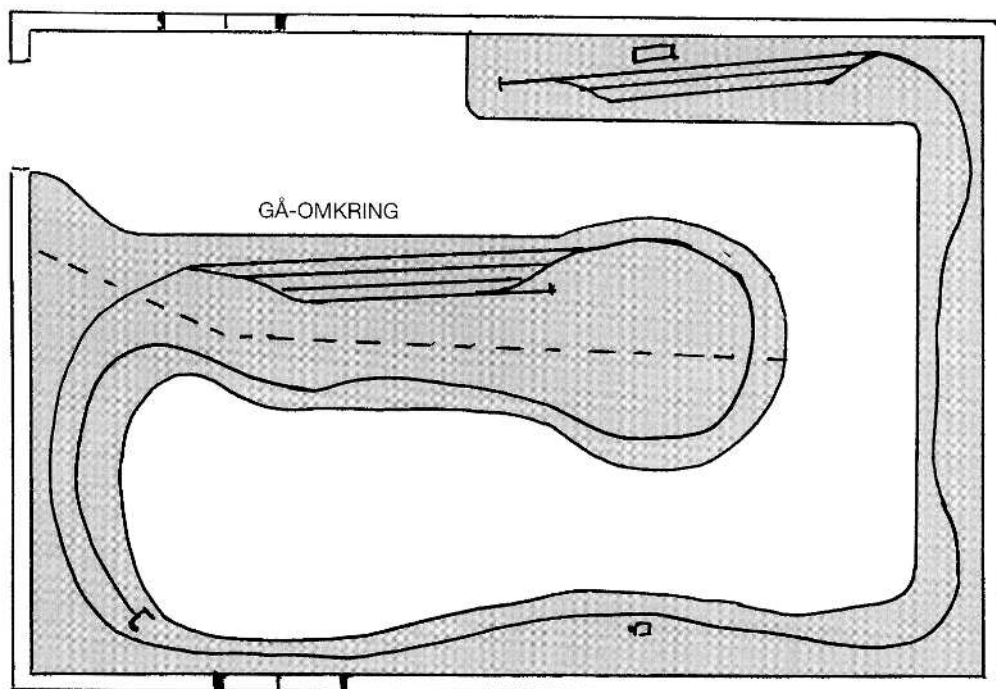
Vil man dække anlægget til for nede, gøres det med gardinsnore og gardiner, der kan trækkes for eller væk, og således dække evt. kasser, værktøjsreoler m.v. under anlægget. Alt dette får man jo også plads til, når man ikke skal dukke sig under det.



Øverst ses et anlæg, der er opbygget som "duk-under-anlæg" (sporplanen er tilfældig). Anlægget virker meget firkantet og tungt selv om man selvfølgelig kan afrunde kanterne m.v. Skal man åbne vinduet nederst i lokalet for at få frisk luft, så skal man dukke under anlægget og række ind over anlægget. Selvfølgelig kan man lave et smallere stykke her, men grundet sporforløbet bliver det ikke optimalt.

Nederst ses samme plan, nu omformet til "gå-omkring-anlæg". Designet er mere elegant, og man kan uden besvær bevæge sig rundt til alle områder af anlægget. Bemærk, at hjørner m.v. er afrundede, således at man ikke støder kroppen ind i spidse dele som kanter og hjørner.

Den stiplede linie angiver evt. baggrundskulisse, der adskiller de to halvdele af anlægget. Kulissen har "tunnelhuller" i venstre hhv. højre side, så sporene kan føres igennem. Hullerne camoufleres som skovindkørsel, bro el. lign. Dette emne omkring anlægsadskillelse vender vi tilbage til i en senere artikel.



MARILYN MONROE FRA HELJAN



DSB diesellokomotiv litra MY 1201-1202 'Marilyn Monroe'

Epoke III; skala 1:87
Kat.-nr. 1201: MY 1201
Kat.-nr. 1202: MY 1202

De to 'diesel-damer' blev sendt på gaden mellem jul og nytår 2004, og som ventet blev det to attraktive modeller med svungne kurver.

De ret usædvanlige modeller har været undervejs et godt stykke tid, men de sædvanlige forsinkelser og udskydelser har man været forskånet for, så udgivelsesterminerne er generelt overholdt.

Selv om det ikke er modeller af typisk dansk trækraft, HELJAN har fremstillet, så er de to MY'ere naturligvis meget velkomne, idet de jo er en del af dansk jernbanehistorie, en parentes ganske vist, men alligevel et islæt, man næppe ønsker at glemme - bortset fra DSB!

Generelt indtryk

Alle modellens dimensioner er i exact skala 1:87, og som allerede nævnt har HELJAN formået at gengive de vanskelige former helt i overensstemmelse med forbilledet, lige fra 'barmen' med de store lygter (undskyld), komplette tagdetaljer med illusion af gennembrudt gitter, ventilatorer, rørforinger m.v. Ikke mindst er de karakteristiske tungt udseende bogier gengivet detaljeret som hos forbilledet, således at man rigtigt får indtryk af en 'tung dame'. På akselkasserne kan man endog læse indgravningen DSB SKF.

Overdelen (bodyen) er på traditionel HELJAN-vis fremstillet i gennemfarvet hård vinrød plast, hvis halvmatte glans virker meget tiltalende, mens selve chas-

siset er i sortmalet halvmat metal. Taget er lakeret i korrekt DSB 8-grå.

De treakslede bogier er i gennemfarvet sort plast i samme kvalitet som overdelen. Hver bogie har træk på to aksler, den inderste hhv. yderste. Udveksling fra motor til hjul sker på sædvanlig måde via kardan og snekke.

Motor og strømoftag

Motoren er en centeranbragt fempolet fra Bühler, den motor HELJAN er gået over til at benytte i al trækraft i stedet for den amerikanske Life-Like. Der er ingen teknisk forskel på de to motorer; det er kun et spørgsmål om pris ved indkøb. Motorens drejningsmoment holdes under kør-



MY 1201 ved olieforsyningen. Bemærk at pufferne er sølvfarvede. Det ændres let ved at give dem en omgang fortyndet Humbrol 85-sort. Lad stødfladerne være sølvfarvede i midten.



sel i gang af to solide messingsvinghjul, således at modellen kører ubesværet gennem skifter m.v.

Strømoftaget sker fra i alt otte hjul, således at strømforsyningen skulle være sikret ved selv meget snavsede spor. Men da ophængen i begge ender over bogierne hænger lidt neden for vognkassen, kan det betyde at bogierne 'krummer ryg', hvorved man risikerer et lidt ringere strømoftag... foruden at 'nedhængen' det ikke se så godt ud. Vor model kørte dog upåklageligt, se senere.

Detaljer

Alle håndbøjler er formonteret med 0,3 mm nysølvtråd, og en god ting ved modellen er, at den leveres med isatte vinduesviskere, så man ikke skal bakke med at få dem på plads som på firmaets MY og MX. En ekstra fin detalje er trine ved dørene, som er fremstillet i det spændstige og flexible plastprodukt delrin. Det betyder at risikoen for at knække trin ved uheld, afsporinger m.v. er yderst minimal.

Alle vinduer i sider og fronter har diskret markering af sorte tætningslister, og antydning af tynd træramme i fører-rumdørens vinduer.

Frontskørtet er - ligesom på de nævnte

Til højre: Modellen har selvfølgelig den karakteristiske svungne front med store lanterner. Bogierne er ligeledes præcist efterlignet med den kraftige overliggende bærebjælke. Håndbøjler er i 0,3 mm nysølvtråd, og vinduerne har rammemarkeringer i træ hhv. gummillister.



MY og MX - udskiftelige, således at man har option for en lukket front med detaljer som trykluftslanger og trækkrog hhv. en åben front med udkæring for koblingsmontering. Skørtet anbringes - som sædvanlig - fast ved hjælp af pufferne. Sidstnævnte passer i øvrigt bedre i pufferhylstrene end på de tidligere udgivne MX og MY, d.v.s. der kræves ikke forboring. Men man skal presse lidt hårdt for at få dem på plads. Husk at montere en flad hhv. rund puffer i hver ende. For at lette isætningen af skørtet, så renses hullerne i dette forsigtigt for grater med en spids hobbykniv el.lign. inden montering. Pufferne kan igen trækkes ud ved hjælp af bidetang el.lign. I øvrigt er pufferne sølvfarvet!?

Smådetaljer som trykluftslanger, trækkrog, et reservesæt af vinduesviskere m.v. er vedlagt som løsdele.

Påtryk

Vingehjul på front, nummer og litrering på side m.v. svarer ganske fint til forbilledet i størrelse og farve, selv om kronen på fronten er lidt for højt placeret og mangler sin topstjært. Markering af puffertryk mangler på pufferhylstrene, men det er til at leve med. På sene fotos af MY 1201-1202 ses disse slet ikke.

De hvide striber er acceptable i den valgte nuance.

Drift

Modellen kører perfekt gennem selv besværlige skifter. NMJK har et kritisk diamantkryds, hvor trækkraften ofte har be-

sværet med at 'hive sig igennem', men MY 1201 fra HELJAN havde ingen problemer. Den gled rolig og stille gennem sporkryds, og kørte med en meget virkelighedstro gearing, der svarer fint til forbilledets hastigheder.

Her under: Hovsa! MY 1201 har fået motorstop, og lokoføreren iler til blokhytten for at kontakte nærmeste station. Modellen kører dog langt bedre end sit forbillede.



På et tidspunkt opførte modellen sig som forbilledet, idet den gik i stå på visse strækninger, men efter et tjek for strømoftag m.v. og en lille hjulrensning - og ikke mindst rensning af sporene - kørte den herefter ganske upåklageligt på samtlige strækninger. Det anbefales dog at lade modellen køre nogen tid for at slide tandhjulene til.

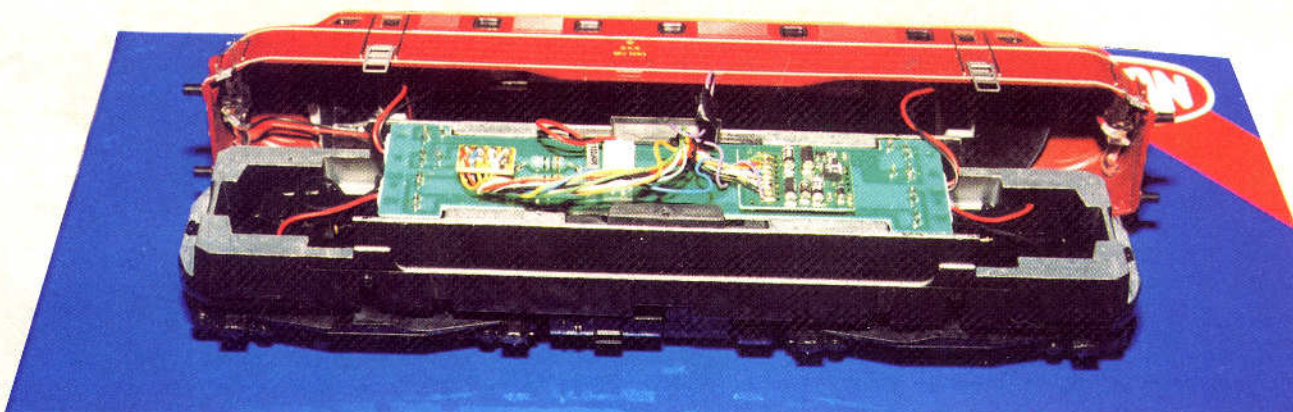
Vi satte en ældre Lenz dekoder 1025E i maskinen, hvilket gøres uden besvær ved at løfte overdelen, og anbringe dekoderen i stikket i det tilsvarende NEM-stik på printpladen. Husk at sætte dekoderen fast med dobbeltklæbende tape. Der er rigelig plads til næsten alle typer dekodere.

Modellen kører fint gennem skarpe kurver ned til 400 mm radius, og frontlys skifter i køreretningen. Nævnte lysgivning er meget stabil, mens afhænger selvfølgelig af, hvor beskidt sporet er, ellers fås et flaksende lys. Der er fuld blus på lampen uden at lyset skinner igennem plastoverdelen.

Til slut

Det er en meget usædvanlig, men attraktiv model, og den skal nok få succes. Nu kunne vi godt tænke os at HELJAN snart fremstiller nogle mere *almindelige* trækraftenheder. Der er masser at tage fat på jfr. vore MJ-undersøgelser.

Læs om forbilledet side 45.



Dekoderen LE 1025E ses her anbragt på dobbeltklæbende tape til højre på printpladen; sidstnævnte sidder i øvrigt godt fast i et gummindfattet klogreb. Dekoderens pins sidder i NEM-stikket i venstre side.



Modelguf

Forbillederne

Forbilledets vogne med tårn- eller rangerskruebremse bar altid litra Q med underlitra R, mens vogne kun med håndbremse havde hovedlitra Q med underlitra H.

Men når dette er sagt, så hører alt nemme op. Q-vognene er en baby-lonsk forvirring med hensyn til numre, omnummereringer og omlitring, udseende, bremseudstyr o.s.v., og det kræver en ekspert på området for at kunne holde rede på alt dette.

Netop af hensyn til mangfoldigheden gør, at Hobby Trade har valgt at koncentrere sig om hovedserien af Q-vogne leveret i årene 1917-1926. Disse vogne er 'næsten ens' i udseende med spinkle fladjernakselgafler, mekanisk smurte aksellejer og slidsede kurvpufler.

Nogle QH, d.v.s. vogne med håndbremse, havde trykluftledning (QHL = ét hvidt hjørnemærke) hhv. trykluftbremse (QH eller QHP = to hvide hjørnemærker), hvilket betød at førstnævnte kun havde ét hjulsæt med bremseklodser, mens sidstnævnte havde bremseklodser på begge hjulsæt.

Generelle detaljer

Modellerne er meget tro mod forbillederne med et utal af fine detaljer. De er i exact skala 1:87 i både højde, længde og bredde. Trods mange førstnævnte faldgrupper er det lykkedes Hobby Trade at undgå de værste, og de enkelte detaljefejl, som findes på modellerne, er nemt til at leve med.

Detaljeringen er i særklasse fra undervogn til tag, lige fra markering af lemme, bræddebeklædning, låsetøj m.v. til nitter.

En fiks detalje på alle vognene er låsetøj og -greb på dørene, som er fremstillet særskilt og monteret separat (?), så man opnår indtryk af en 'virkelig' dørlukning. Det er mest tydeligt på de hvide vogne, hvor låsetøjet er farvet i sort.

På samme måde er håndbøjlerne

Nu skulle vi vist alle have fået sat Hobby Trades modeller af litra QR og QH m.fl. i drift, hvad enten vi kører epoke II eller III. Der er flere numre og typer at vælge imellem, og flere numre vil efterhånden komme til.

Til epoke II er udgivet både brune og hvide vogne med og uden tårnbremse, mens der til epoke III er fremstillet vogne med og uden bremseplatform, sidstnævnte er forsynet med håndbremse.

på vogne med bremsetårn rigtigt 'krummet' omkring dette, hvilket på en selvfremstillet model ville være meget vanskelig at forme korrekt, og bøjlerne er flot støbt i tynd kvalitet med fine 'svaj'.

Detaljer i gavle, på stolper m.v. er som allerede nævnt fine med markeringer af bl.a. nittehoveder, seddelholdere i adressefelt o.s.v.

En finesse i gavlen er trækkrogen på pufferplanken, sidstnævnte er i øvrigt korrekt hvid på de hvidmalede vogne (men fejlagtig brun på brun-

malede vogne). Der er valgfri monteringsring for vakuum- hhv. trykluftslanger, idet disse er vedlagt som løsdeler.

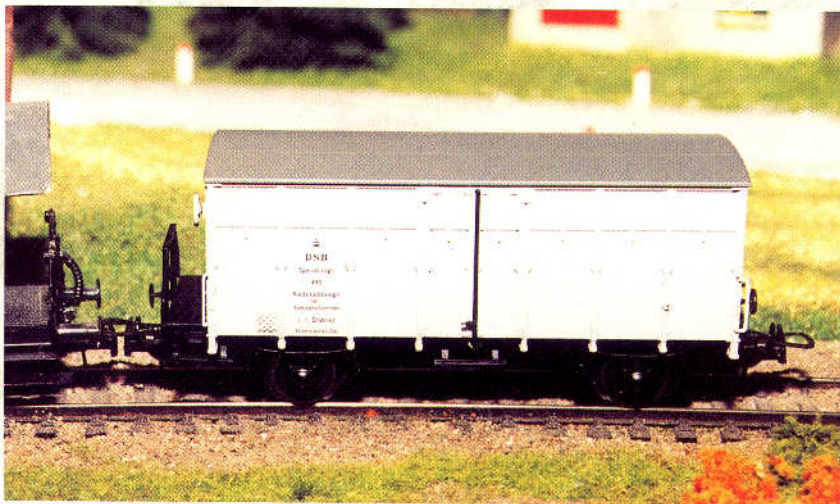
Taget har let markering af tre tagpapbaner, mens bremseplatformen med håndhjul (for modeller med dette udstyr) på samme måde er korrekt asymmetrisk placeret.

Selvfølgelig er undervognen smukt detaljeret, bl.a. med trin, fin gengivelse af de spinkle gennembrudte fladjernakselgafler, akselboks af svensk type og bremseklodser. Sidstnævnte er i øvrigt fremstillet parvis med forbindelsestænger (traverser) som hos forbilledet. Flot!

Alle dimensioner er overholdt. En fejl detalje er dog, at vogne af litra QR med bremsehus har dette anbragt for lavt. Forbilledet målte 4150 mm fra skinnetop til overkant af tag på bremsetårn, d.v.s. 47,7 mm i skala 1:87... men huset på modellen sidder 46,5 mm over skinnetop!

Vogne med lavtsiddende rangerskruebremse har korrekt bremseplatform med tre gangbrædder, gelænder og asymmetrisk anbragt håndhjul med spindel. Håndhjulet er udført i tynd filigran kvalitet, der næppe tidligere er set på industrimodeller. Super!

(Fortsættes næste side)



Specialvogn 495 (epoke III)

Bemaling og påtryk

Lakeringen af vognkasserne er i halvmat brun hhv. hvid lakering, og begge kulører matcher helt og holdent DSBs originale godsvogntfarver. Specialvogn 495 i grå bemaling passer fint med DSBs nyere specialvogngrå indført omkring 1960. Taget er på alle lakeret i mellemgrå som for halvbeskidt tagpap.

Litreringer og tekniske påtryk er på alle vogne helt identiske med forbillederne, de brune, hvide såvel som grå. På de brune hhv. hvide vogne er benyttet den traditionelle antikva i hvid, mens specialvognen har den karakteristiske non-serif (typografisk kaldet Gill) i sort.

Til epoke II er vognene transitmærket, mens de til epoke III er RIV-mærket. De hvide hjørnemærker er selvfølgelig også med, og i præcis udførelse, bl.a. med tryk på begge sider af hjørnet, noget man ellers sjældent ser på modeller. For nemt!

Påtrykkene er tydelige og læsbare, om end de forekommer at stå en anelse for svagt. Også tekniske tryk på vanger er læsbare, hvor man uden besvær (med gode øjne) kan tyde revisionpåskrifter, akseltypen m.v.

Drift og kobling m.v.

Driftsikkerheden er i top, og selv om modellerne kan forekomme lidt undervægtige, så triller de fint gennem kurver og skifter. De kobler uden problemer med den leverede A-kobling. Modellerne har selvfølgelig moderne KK-kinematik efter NEM normerne, så man kan udskifte til den ønskede koblingstype.

Koblingudsvinget i kurver og skifter foregår ubesværet, og genplacerer sig hurtigt i 'nulstilling', når vognen går ind på ret spor.

Hobby Trades QHL-vogne

Hobby Trade har af tekniske grunde valgt at fremstille alle QH- vogne med bremseklodser på begge hjulsæt, så kan man selv - meget nemt ved hjælp af en bidetang - skære de overskydende væk på hjulsættet nærmest håndbremsen.

Da litra QHL udgjorde det største antal Q-vogne gennem tiderne (i år 1960 ca. 500 vogne), så har Hobby Trade udsendt flest af denne type, bl.a. ved at ændre katalognumre, d.v.s. erstatte QR-vogne med QHL.

Til sidst skal vi blot at bemærke, at vognene leveres i fin beskyttet emballage med nem identifikation af fabrikat, vogntype, katalog-nr. og epoke. Låget er gennemsigtigt, så man umiddelbart kan se modellen.

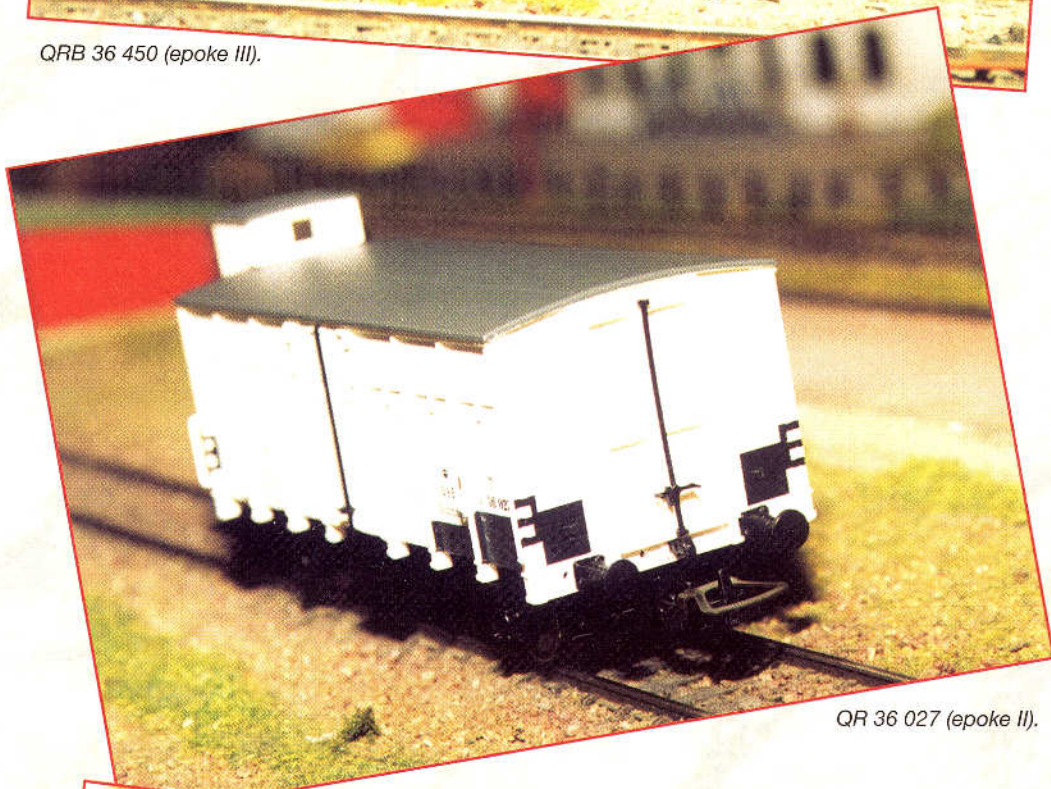
Vi er overbevist om at HOBBY TRADE fortsætter denne fine kvalitet på sine fremtidige modeller...dejl!

Mere om forbilledet i kommende numre.

Nyhederne fortsætter side 42 og 44.



QRB 36 450 (epoke III).



QR 36 027 (epoke II).



QR 36 147 (epoke III).

JTB KØREPLAN

Nem køreplan til modeljernbanen

Lav det hele på din PC:

- tjenestekøreplan
- grafisk køreplan
- maskinløb
- tildel lokofører/cab

Se mere og bestil eksemplare på

WWW.JTB-KPLAN.DK

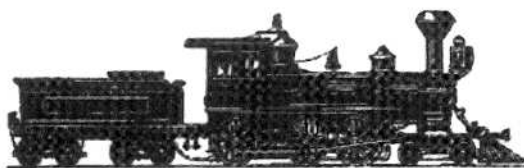
(brugervejledning, eksemplere
og skærbilleder)

Download gratis demoversion

Passer til alle modeljernbaner
uanset skala

DUUS HOBBY

Rødovre StationsCenter
2610 Rødovre
Tlf.: 3672 0136



**BACHMANN - LGB - LIMA
FLEISCHMANN - MÄRKLÍN**

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.

Modeljernbanecentret

TRINBRÆTTET

ÅRHUS

Dit Trinbræt er klar til foråret!

HELJAN: De nyeste CC- og CD-vogne er kommet. CC-vognene i numrene 1118, 1124, 1125 og 1137. Alle på nær CC 1125 med sølvfarvet tag. CC 1125 fremstår med lysegult tag. Litra CD (børnevognene) er kommet i numrene 1207 og 1208 med mørk grå hhv. sølvfarvet tag. Kom ind og samlingen kompletteres.

Den nye serie A- og B-vogne er på trapperne. Kom ind og hør nærmere. Vi har stadig **Marilyn Monroe MY 1201-1202** på lager. Kom ind og se denne exceptionelle model. **HOBBY TRADE IB-vogne:** Kølevogne ombygget fra Q-vogne i 1930'erne og 50'erne. Mange versioner. Fire enkeltvogne plus to sæt med hhv. tre og fire vogne, sidstnævnte med INTERFRIGO-påskifter.

Små Q-vogne: Den korte Q-vogn kommer i tre versioner: m/ håndbremse, m/bremseplatform og m/bremsehjul. Tre-vognsæt til 528,- kr. og fire-vognsæt til 678,- kr. Der ud over kommer HOBBY TRADE også med **NSB Di4** og **DSB MZ IV** og **MZ 1**. Reservér NU!

EKSKLUSIVE TRINBRÆT-MODELLER:

Færgen MF KRONBORG som byggesæt i styrenplade. TRINBRÆTTET ÅRHUS har fremstillet et byggesæt i fræset styrenplade med en bund i fræset MDF-plade. Modellen kan rumme fire B-vogne. Et oplagt "diskussions-stykke" til modeljernbanen, og en prototypisk måde at få udenlandske vogne til at køre på anlægget. Kom ind og se vor prototype. Prisen er 2750,- kr. for styrensættet. Man kan hertil vælge et fittingsæt til 898,- kr. Alt i alt den første mulighed for at få en rigtig flot færgesæt til prisen for et stort damplokomotiv.

DSB kulkran og tilhørende **kulvogne** med hjul, der blev hejst op og bundtømt i tenderen. Kranen stod i sin tid stort set ved alle større stationers maskindepoter, og står enkelte steder endnu. Epoke II-IV (til museumstog). Byggesættet er udført i fræset polystyren. Kranen sælges for 150,- kr., og et sæt med to kulvogne sælges for 80,- kr.

Den lille **perrontraktor**, der kørte i brun bemaling under DSB og i gul bemaling hos postvæsenet i epoke III-IV. Sæt med traktor sælges til 80,- kr. og anhænger til 58,- kr. Hertil har vi i øvrigt danske postsække til vognene til 58,- kr.

Her ud over har vi stadig byggesæt til DSB rejsegodsvogn litra **ECO**, bureauvogne litra **DJ** og **DP** - og som nyhed den gamle DSB motorvogn litra **MR**. Næste vogn i serien af post- og pakvogne med tagrytter er på vej.

ROCO NYHEDER: Nyeste fra ROCO International Collection er dobbeltdekkerepovognene fra SBB som DSB lejede inden de nuværende vogne blev indsat. To forskellige sæt, ét med styrevogn og 2. klasse og ét sæt med en 1. klasse og en 2. klasse vogn. Kommer snart. Reservér NU!

MY 1124 i rød/sort bemaling. DC-version med original GM-lyd. AC-version med Ardi-**DSB rangertokomotiv litra MH**. MG-Togmodelle har varslet en hel serie MH i epokerne III, IV og V, både i rød/sort og grøn bemaling. Reservér nu.

Specialfremstillet for TRINBRÆTTET ÅRHUS:

DSB hjælpevogn nr. 11. Fantastisk flot håndbygget vogn, færdigbygget med helt ny støbt vognkasse. Alt er udført i samme topkvalitet som OHJ-motorvognene. Fås både i brun og gul bemaling. Modellen hører til i ethvert hjælpevogn epoke III og IV. Kom ind og se den.

BØGER: Dansk Jernbane Historie 1: Fire lange artikler om DSB damp, Scandia skibsbusser, postvogne og NPMB. Sjældne fotos kr. 250,-. **De tog Vestpå:** Horsens Vestbaner 1929-1962. 110 sider, mange fotos, luftfotos og planer af stationer m.v. kr. 269,-. **Køge-Ringsted Jernbane DJK nr. 55,** 160 sider med historie, fotos og sporplaner, 349,- kr. **Østbanen 1879-2004,** Virkelig gedigen bog på over 350 sider, mange farvefotos, 389,- kr. **På Sporet 2004.** Årbog om de danske jernbaner, 200,- kr. Grimstrup Film er kommet med videoen fra **GM-træf i august 2004** i Odense. Pris **VHS og DVD 185,- kr.** Desuden er **Strejftog X** kommet. Den indeholder bl.a. glimt fra Flint-holm station, sporlægning på Skagensbanen, Dronningens salonvogn i Aabenraa og Haderslev. Pris **VHS og DVD 250,- kr.**

Brekina VW Pick-Up fra De Danske Sprit Fabrikker. I lyseblå bemaling med DDSF-lygo plus Cloc, gin, whisky, vodka og likører påtrykt siden. Pris 99,- kr.

Det nye NYHEDSBREV er kommet. Kig ind i butikken og hent det. Har du mail-adresse, så meld dig til, så får du løbende tilsendt nyhedsbreve og brugtlistere. Nyhedsbrevet følger med i alle forsendelser.

Mange hilsener Susanne og Henrik.

Har du mail-adresse, så meld dig til - så får du løbende tilsendt NYHEDSBREVE- og BRUGTLISTER.

Aktuelt nyhedsbrev medfølger alle forsendelser.

Meget mere kan ses i butikken og i nyhedsbrevene.

TRINBRÆTTET ÅRHUS

v/Susanne Sjøner
Frederiks Allé 85
8000 Århus C

Tlf./Fax 86 13 94 00

www.trinbraettet-aarhus
aarhus@trinbraettet.dk

Er der travlt tager telefonsvarer, fax og E-mail mod 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.

ALTDIG GO' FOR EN KOP KAFFE

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

Ny adresse

Odense Modeljernbanecenter

I foråret 2004 fik Odense sin helt egen specialforretning for dansk modeljernbane. Den lå i Pilegården, men flyttede i november til større lokaler i Kochsgade 35 B, lige i nærheden af Danmarks Jernbanemuseum. Indehaveren er Kim Stolzenbach, der ikke er ukendt med dansk modeljernbane, idet han tidligere har været mangeårig formand for MJ-klubben "Puffen" i Odense.

Odense Modeljernbanecenter gør sig især i dansk modeljernbane, og hjælper gerne alle med råd og hjælp, også begyndere er velkomne til at få en god start. Selv om dansk modeljernbane er i højsædet, så har man selvfølgelig også udenlandsk materiel og tilbehør på hylderne. For tjek af diverse trækraft har man et stort prøveanlæg til rådighed.

Man fører hele sortimentet af kendte fabrikater, altså HELJAN, ROCO, Hobby Trade, Märklin, Modern Gala-Togmodeller og PIKO når det gælder rullende materiel, men har selvfølgelig også de fleste mærker i tilbehør, fx NOCH, Kibri, Faller, Sommerfelt, Viessmann foruden modelbilfabrikanterne Rietze, Wiking m.fl.

På sporsiden kan man tilbyde de flotte og vellignende spor fra PECO og Tillig, sidstnævnte også de nemme sporskiftebyggesæt. Og naturligvis også spor fra Märklin. Man kan også tilbyde reparationer, digitalindbygning, stort udvalg i værktøj, messingprofiler, skruer m.v.

Butikken, der har godt 80 kvm til sin rådighed, har følgende åbningstider: Mandag og torsdag fra 15.15 til 18.00, fredag 15.15 til 19.00 og lørdag 10.00 til 14.00. Få mere at vide på www.modeljernbane.dk.



BREKINA VW Pick-Up fra DDSF

Skala 1:87, epoke III

'En bil for Danmark' kalder BREKINA sin serie af automodeller, der har forbillede i danske firmaer fra 1950'erne og 60'erne. Tidligere er udsendt modeller fra CALTEX og Danske Farve- og Lakfabrikker m.fl. En af de nyeste er en VW Pick-Up fra 'De Danske Spirit Fabrikker' i gråblå lakering med diverse påtryk, der udsendes i november 2004.

Modellen, der som sædvanlig er fremstillet i hård plast, er meget tro mod sit forbillede. Grundlakeringen forekommer dog lidt for mørkegrå i nuancen. Men påskrifterne er meget autentiske i guld- og rødtryk, bl.a. med fabrikkernes kendte logo, det karakteristiske rød/hvide malteserkors på dørene. Også de røde hjulkapsler har man husket.

Trykkene er tydelige at læse: CLOC, GIN, WHISKY og VODKA, og det er såmænd en hyggelig lille model, der pynter på anlægget. Oplaget er desværre - som altid - begrænset, så man skal være om sig.

TRINBRÆTTET EKSLUSIV

Post- og pakvogne som byggesæt

Skala 1:87; epoke II/III

Trinbrættet Hobby/Banetjenesten kan efterhånden levere en række fine byggesæt i samme stil som de tidligere anmeldte sæt her i bladet, bl.a. motorvognen litra MR i nr. 80.

De nye sæt består af en række post- og pakvogne, hvis forbillede før hen var almindelige hos DSB. Den første i rækken er den kombinerede post- og rejsegodsvogn litra DJ med tagrytter, og efterfølgende udsendes bureauvogne litra DP, herefter følger de korte to-akslede postvogne (bureauvogne) litra DQ, DR og DO.

Sættene er fremstillet som forfræsedede ark i hård polystyrenplast, der - næsten - er lige til at klippe fri og sætte sammen. Kvaliteten er i top med tynde pasnøjagtige sider, gavle, bund m.v. samt tagsæt med tagrytter. Der er også indretning til vognene.

Vi har prøvebygget litra DJ (se billedet), der ligesom nævnte motorvogn litra MR ikke et samlesæt, men et byggesæt for de mj-ere,



som ønsker at sætte sit personlige præg på en model, og frydes over det færdige resultat.

Forbilledet var en typisk repræsentant for epoke II og IIIa, og indgik i alle større landsdeleksprestog fra ca. 1910 og frem indtil ombygning med hvælvet tag i perioden ca. 1946 til 1955.

Ud over selve vognkassen, skal man købe et tagsæt, et vinduesæt, koblinger, plastic strips, bogier (Hobby-Trade), tråd til håndbøjler, litrering og andre smådele efter eget valg af detaljeringsgrad.

De medfølgende dele til vognkassen passer som allerede nævnt perfekt, og er lige til at samle jfr. den medfølgende og instruktive vejledning. Taget, der består af vakuumpresstet tag og tagrytter samt udfræstet tagrytterside, kræver lidt omtanke og tålmodighed, men ved hjælp af vejledningen var det nu ikke så vanskeligt at fremstille. Litreringerne m.v. er fra KM Text.

Den færdige model virker dog lidt for let, og det anbefales at lægge lidt ekstra vægt i vognkassen, fx en lille stang metal, blyklods el.lign.

Vognsættet kan absolut anbefales til alle epoke II- og III- kørere, og selv om den færdige vogn helt ligner sit forbillede, så afhænger resultatet selvfølgelig af den enkelte modelbyggers færdighed, detaljeringsønske m.v. Har man ikke selvbygget vogne før, så skal man nok ikke starte med denne model, men begynde med en af de mindre førnævnte postvogne.

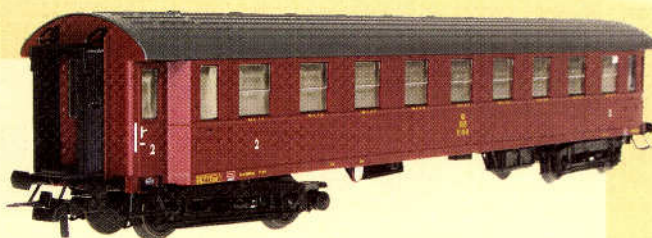


team

HELJAN

NYE VOGNE

Cc & Cd



HELJAN NR.	BETEGNELSE	UDSALGSPRIS
5044	Cc 1118	398,-
5045	Cc 1124	398,-
5046	Cc 1137	398,-
5047	Cc 1125	398,-
5048	CD 1207	398,-
5049	CD 1208	398,-

POSTVOGNE



HELJAN NR.	BETEGNELSE	UDSALGSPRIS
5017	DH 5301	398,-
5018	DH 5306	398,-
5019	DH 5315	398,-

HELJAN A/S . REBSLAGERVEJ 6 . 5471 SØNDERSØ . TLF. 64 89 11 88

www.heljan.dk . heljan@heljan.dk



PIKO DSB motorregionaltoget litra MQ DESIRO

Kat.-nr. 52 014 DC
Kat.-nr. 52 214 AC
Skala 1:87; epoke V

DSBs motorregionaltoget litra MQ, kaldet DESIRO, kommer nu i model fra PIKO i løbet af år 2005. Modellen baseres på PIKOs grundmodel af BR 642, der udkom i år 2002. Typen er identisk med DSBs udgave.

Modellen, hvis forbillede i dag er indsat lokalt mellem Odense og Svendborg, leveres i DSBs nye blå/grå design. Teknikken er den nye forbedrede fra PIKO med en kraftig fempolet motor, svinghjul m.v. Modellen forsynes med NEM-stik for valgfri dekoder i DC-format, mens sættet leveres med færdigmonteret dekoder for AC-format.

Modellen udstyres endvidere med KK-kulisse med NEM-skakt, og der bliver lys-skift i køreretningen, d.v.s. hvidt frontlys og rødt slutlys, og så vidt vides også med interiørbelysning.

Valget af denne model kan synes at være noget atypisk for dansk jernbane, idet forbilledet hos DSB som nævnt kun er indsat mellem Odense-Svendborg. Men epoke V-kørerne har efterhånden kun nogle få valgmuligheder, idet forbilledets jernbaner er skrumpet meget ind i de sidste år med hensyn til materiel m.v. Mangfoldigheden er ikke så stor som for blot ti år siden. Så lad os endelig tage, hvad der kommer af industrimateriel til denne epoke.

JTB Konsulenttjeneste Køreplansprogram til PC/Windows

EDB-teknikken gør det også muligt at fremstille nemme køreplaner til modeljernbanen, noget der tidligere var ret krævende både at udregne og tegne (grafer).

JTB Konsulenttjeneste ved Jan Bertelsen har i efteråret 2004 udsendt et komplet program med alle nødvendige dele til en rigtig køreplan tilpasset modelforhold, d.v.s. grafisk plan, maskinløb m.v. Programmet, der arbejder under Windows, kan benyttes til alle skalaer.

Når man har sat sig lidt ind i principerne er programmet let at arbejde med. Man starter med et 'blankt' vindue, hvorefter man via de sædvanlige rullegardinmenuer indtaster data, der undervejs automatisk plottes ind i grafer, maskinplaner m.v. Undervejs kan data justeres/ændres, og når man har afsluttet arbejdet, kan planerne udskrives, så de kan benyttes på anlægget.

Sammen med programmet leveres selvfølgelig en komplet godt 20-sides manual, der på fin vis fører brugeren gennem de enkelte emner. På www.jtb-kplan.dk kan man downloade en demoversion for at sætte sig ind i problematikken inden evt. bestilling.

Se også introduktionsartiklen om køreplanskørsel af Jan Bertelsen side 26 i dette nummer.

DIVERSE NYHEDER

HOBBY TRADE

DSB litra IB er på vej

Modeller af DSBs hvide kølevogne litra IB er nu på vej til de danske mj-ere. I løbet af marts-april i indeværende år skulle vognene være i handelen, og dermed er endnu et ønske fra de danske mj-ere opfyldt af HOBBY TRADE. Med udsendelsen af disse får vi de første industrifremstillede danske hvide vogne, hvis undervogne - ligesom forbilledet - er de samme som på de store Q-vogne. Vognene leveres i første omgang med bremseplatform, der var typisk i epoke III (1941-1969), både med og uden INTERFRIGO-påskrifter (skala 1:87).

HOBBY TRADE

Kvægfold

I løbet af foråret 2005 udsendes også et tilbehørsæt til de store Q-vogne, nemlig et samlesæt af en typisk kvæg- eller svinefold med tagoverdækkede folde, læssesti og rampe. Modellen leveres i hård gennemfarvet rød plast, sort tag m.v. i traditionel stil (skala 1:87).

PÅ SPORET

Frontskørter til ROCOs MA-lyntog

Ønsker man at køre med korrekt frontskørte til ROCOs MA-lyntog i stedet for de underhængte plove, så kan PÅ SPORET, Vesterbrogade, Frederiksberg tilbyde disse. Frontskørterne er fremstillet i metal, og leveres sortlakerede. De er lige til at klippe på modellen, når de underhængte plove er taget af. Skørterne gælder for MA-lyntogets udseende i årene 1963-1979. Derefter fik sættene underhængte plove som ROCOs model.

TRINBRÆTTET, Århus

DSB JERNBANEFÆRGE MF KRONBORG

Vandliniemodel i skala 1:87
Epoke IV

Århusforretningen kan nu levere et eksklusivt byggesæt af DSBs jernbanefærge MF Kronborg. Den næsten en meter lange færge i skala 1:87 bliver i stand til at medtage tre B-vogne.

Sættet leveres i udfraeset polystyrenplade og en tyk bund af mdf-plade, hvor omkring

overbygning samles. Vogndækket er opbygget med to lag styren, så dette kommer til at ligge i niveau med skinneoverkanten.

For at kunne detaljere færgen, leverer Trinbrættet også et fittingsæt med redningsbåde og -flåder, radar, horn m.v.

Er man vant til at bygge Trinbrættets serier af vogne i samme materiale, så skulle det ikke volde problemer at bygge færgen.

Forbilledet blev i øvrigt sat i drift 1969 på H-H-overfarten, mens søsterfærgen Holger Danske blev indsat i 1972.

EPOKE Modeller

Det lille firma i Hedehusene fortsætter ufortrødent trods nogle problemer i år 2004. Disse skulle nu være afsluttet, og firmaet fortsætter sin rivende udvikling med fremstilling af dansk modeljernbane i småserier.

Indtil nu fås bl.a. byggesæt af DSB litra IS i flere udgaver, fiskevognen ISF fra Juelsminde Fisk (nu med forbedrede detaljer). Desuden gør man også i tilbehør, bl.a. presenning til litra PT/PTR (Se LOKOMOTIVET nr. 80, side 42), og i den kommende tid kan man bl.a. levere tilbehør/varianter til HOBBY TRADEs Q-vogne. Endelig kan man tilbyde nogle modeller af ABs tagoverdækkede vogne (hvidkålvogne) baseret på ROCO, og tilsvarende løse overdele til samme med litrering til AB I 45.

Få mere at vide på
www.epokemodeller.dk.



Et lidt sjældent foto af MY 1202 i drift: Maskinen venter på tog ved færgenhavnen i Nyborg, 1963. Bemærk den store øverste lanterne, og at maskinen har mulighed for overgang (dør) i fronten. Foto: PÅ SPORET.

Lidt om diesellokomotiverne bygget af FRICHS med motor fra B&W i forbindelse med HELJANS udgivelse som model. Læs også HELJANS hæfte om lokomotiverne.

Af Torben Andersen

Kort om FRICHS MY 1201 og MY 1202

De to lokomotiver blev mere kendt for deres former end for driftssikkerheden. De blev bygget af det ellers velrenomerede danske firma FRICHS, Århus, som de eneste af slagsen.

Lokomotivbygningen blev iværksat efter pres fra dansk industri, der mente at man selv burde udvikle diesellokomotiver, når man i forvejen havde en lokomotivfabrik. Derfor blev det FRICHS i Århus, der kom til at stå for udviklingen, mens B&W skulle tage sig af dieselmotorens konstruktion. Den elektriske udrustning, altså generatorer, banemotorer m.v. skulle leveres af A/S Titan.

Selv om lokomotiverne i tekniske dimensioner og ydelse på næsten alle punkter kom til at svare til NOHAB-GMs MY i første serie, d.v.s. MY 1101-105, så afveg de udseendemæssigt ganske betragteligt fra de svensk-amerikanske søstre.

Fra konstruktørernes side havde man sig store forventninger, og DSB tog en ny nummerserie i brug for at præcisere, at der var tale om en anden type maskine, og at der muligvis kom en serieleverance. De to maskiner fik således litra MY 1201-1202. Oprindeligt lød bestillingen på to stk. litra MV (måske litra MZ?), men dette litra gik man imidlertid bort fra igen.

Den 12. marts 1954 skrev DSB kontrakt på lokomotiverne, og det første lo-

komotiv blev planlagt til levering i 1955. Der blev opstillet nogle faste krav til FRICHS lokomotiverne, bl.a. skulle de have samme hoveddata som NOHABs MY 1101-1104, d.v.s. samme hjuldiаметer, hjulafstand, akseltryk, længde og breddemål m.v., og da de skulle køre i flæng med NOHABs maskiner, måtte de have samme styrsystem m.v.

Motoren skulle være en to-takts på 1760 HK, altså ca. 250 HK mere end de førnævnte MY, og den skulle konstrueres så den kunne tryklades til en ydelse på 2400 HK. Lokomotiverne skulle køre lyn-tog med 300 tons, eksprestog med 500 tons og godstog på 1000 tons.

Maksimalhastigheden skulle være 120

km/t, dog således at den kunne overskrides med 10% uden at maskineriet tog skade. Belært af B&Ws ofte dårligt konstruerede jernbanemotorer, lavede DSB en paragraf i kontrakten, der pålagde FRICHS at konstruere lokomotiverne, så der kunne ilægges en GM motor type 567B, altså samme motor, som lagdes i NOHABs MY 1101-1104 eller en motor efter Statsbanernes eget valg, hvis omskændighederne krævede det.

Leveringen af MY 1201

Den 30. marts 1957 var MY 1201 klar til levering, to år efter det fastsatte tidspunkt. Årsagen til forsinkelserne skyldtes bl.a. at de første motorer måtte kasseres,



MY 1201 gør klar til afgang med større godstog på Odense station, juni 1963. Lokomotivet havde en god trækraft og kørte godt i sporet - når det ellers var i drift. Foto: KEJ.

og at man undervejs forsøgte at få DSB til at godtage andre motortyper. Det endte dog med at den oprindelige konstruktion benyttedes, men der blev gjort plads for senere motorændringer.

I juni måned 1957 kørtes prøvetog, der afslørede flere fejl. Dem måtte FRICHS rette, før DSB ville overtage maskinerne. Efter udbedringer, primært på dieselmotoren, blev 1201 sat i drift den 30. juli 1957. Motorydelsen var nu blevet nedjusteret til at kunne yde maksimalt 1650 HK ved 800 omdrejninger.

MY 1202

Imens fortsatte arbejdet på MY 1202. I december 1956 startede man afprøvningen af motoren, der uheldigvis også viste sig at rumme mange fejl, bl.a. afslørede store problemer med stempelringene.

Under nye afprøvninger brændte MY 1202s motor helt af, og DSB overvejede nu indbygning af GM-motor, men det blev ikke til noget, idet fabrikanterne i begyndelsen af oktober 1959 fandt deres egen motor egnet til indbygning i MY 1202.

I juni 1959 sattes maskinen endelig i prøvedrift, og skulle så indsættes i juletrafikken... men det blev ikke til noget, grundet nye fejl, bl.a. blev hovedgeneratoren brændt af i september, og TITAN havde nogle besværlige problemer med at få den "lappet" sammen.

Omsider - den 14. juni 1960 - afleverede FRICHS MY 1202 til DSB med næsten 5 års forsinkelse.

Stjernenavne

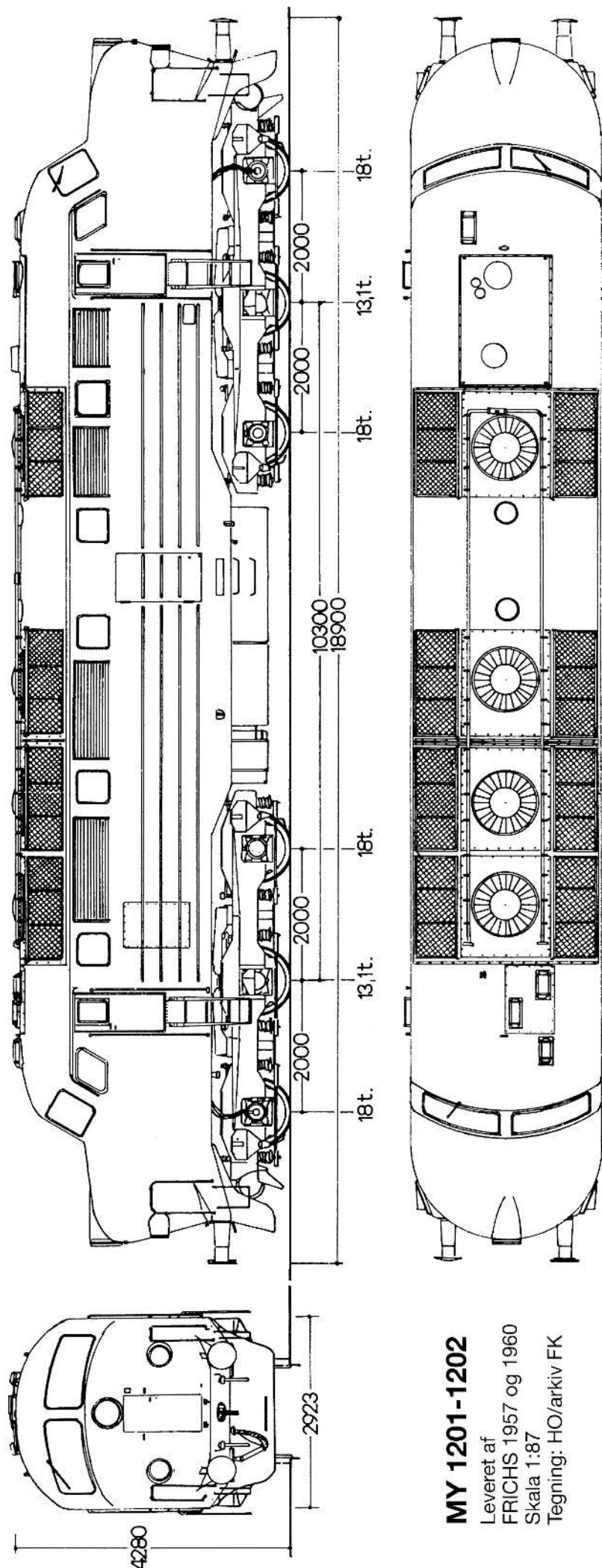
Helhedsindtrykket af de nye lokomotiver var domineret af den fremspringende "barm" på fronten. Denne form gav maskinerne navn efter tidens berømte barmfagre filmstjerner. MY 1201 blev opkaldt efter Marilyn Monroe, en af tidens berømte amerikanske barmfagre kvindelige skuespillere, mens MY 1202 fik kælenavn efter den italienske - ligeledes barmfagre - skuespiller Sophia Loren. MY 1202 blev også kaldt "My Fair Lady", idet leveringen af den - ligesom det nævnte teaterstykke - hele tiden blev forsinket og udskudt.

Drift og udrangering

Begge maskiner blev indsat i vestområdet (Århus). De skulle egentlig have været afprøvet i 1. Distrikt, men med de mange nedbrud turde man ikke sende dem længere væk end at de hurtigt kunne komme hjem til FRICHS.

Blandt de mange nedbrud med MY 1201 kan bl.a. nævnes sommeren 1958: Den 15. maj 1958 brød maskinen ned i Brabrand med tog 2030, og kom først i drift tre dage senere. Så skete atter et nedbrud den 21. maj grundet knækkede cylinderhoveder. Efter reparation sattes den i drift fra 25. maj 1958, så atter nedbrud med tog 13 Nyborg-Fredericia i Årup. Derpå igen indsat i driften fra 15. juni. Den 29. juli måtte lokomotivet give op i Hadsten med tog 2910, og 1. august mistede maskinen pusten i Hatting...og sådan blev det ved.

Slutresultaterne var at MY 1201 i 1957 var ude af drift i 62 dage grundet nedbrud og reparationer og i 1958 var den ude af drift i ca. 190 dage, altså mere end et halvt år.



MY 1201-1202

Leveret af
FRICHS 1957 og 1960
Skala 1:87
Tegning: HO/arkiv FK



Næsten færdig ny MY 1202 fra FRICHS under hvil i Frederikshavn, sommer 1961. Bemærk den karakteristiske lejder til førerhuset, der afvejer i facon og farve fra øvrige MY. Ukendt fotograf.

Året 1960 blev det værste år med kun 70 000 kørte kilometer, og den sluttede i øvrigt året ved at afspore i Aalborg i november.

De efterfølgende år gav som resultat at MY 1201 var mere i drift end hidtil. Det bedste år blev 1962, hvor den kørte 185.000 km og 1964 med 180.000 km.

For MY 1202 blev de bedste år 1960 og 1963 med 205.000 kørte kilometer hhv. 190.000. Til sammenligning kørte den bedste GM- MY (nr. 1141) i 1961 omkring 250.000 kilometer.

I begyndelsen af 1966 blev driften af FRICHS-maskinerne droppet ned, og de brugtes kun til ekstratog i weekender og højtider

I 1968 blev litra ændret til MV 1201 og 1202, men efter en kortvarig driftperiode henstillet i Frederikshavn samme år.

I 1971 blev maskinerne pligtmæssigt udbudt i salg, men kort efter i april kørt til opugning i Odense.

Hoveddata for MY 1201-1202

Dieselmotor

FRICHS-B&W type DM 1622 VL-34V (B&W),

16-cylindret, V-formet, 2-takts enkeltvirkende, tryksmurt dieselmotor med trykforstøvning.

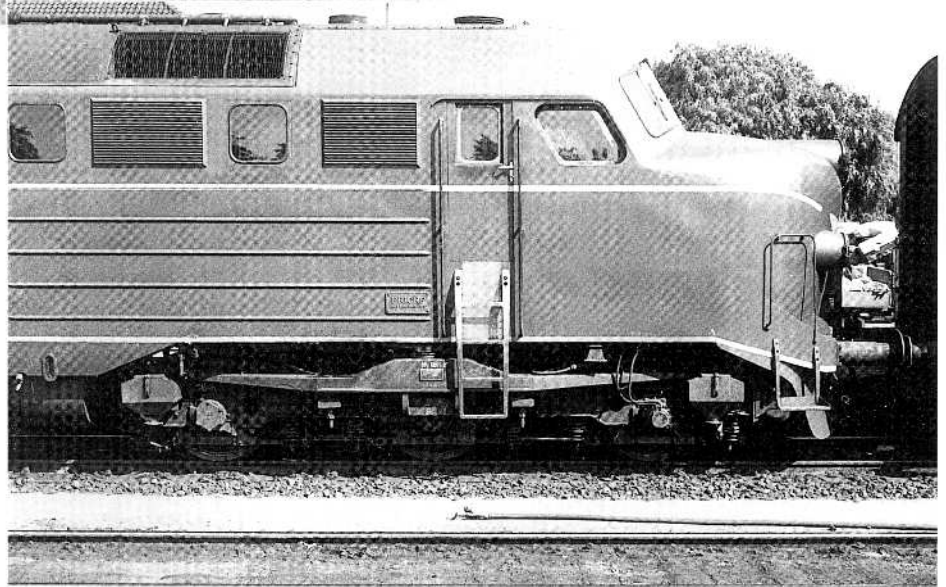
Nominel ydelse ved 800 omdr./min:

Oprindelig tiltænkt 1760 HK, men i praksis 1650 HK/1295 kW (i stilling 8).

Øvrige data

Max. hastighed km/t	133
Hjulstilling	(A1A)(A1A)
Hjuldiameter, driv- og løbehjul mm	1015
Akseltryk for hver drivaksel, tons	18
Tjenestefærdig vægt, tons	106

MY 1201 rangerer i Nyborg, 1961. Her ses tagudstyr som riste for luftindtag, kuck-kuck-ventiler, ventilatorer, rør, skorsten for dampvarmekedel m.v. Foto: AK/OMJK.





Kultlokomotivet over dem alle ...

... kort sagt, MY'en er atter på banen – nu i den flotte designudgave med de klare signalfarver. Struttende af selvtillid, udstyret med masser af fine detaljer såsom rangergreb på fronten, tagantenner, sirlige vinduesviskere, utallige mikroskopiske påskrifter på vognkassen, med den originale, ovale udstødning – og ikke mindst den ægte, uforfalskede GM-sound – en veritabel ørehænger. Giv den gas, mand!

MY 1124, 'Jytte', er klar til de mange forskellige opgaver på anlægget: IC-tog, RE-tog, lokalgodstog – eller hvorfor ikke blot solokørende på vej til og fra et job? En perfekt figur.

Vælg mellem 2-skinne jævnstrøm, 2-skinne jævnstrøm digital med originallyd eller 3-skinne vekselstrøms-model.

Atl.-Nr.: 63960
 Atl.-Nr.: 63961
 Atl.-Nr.: 69960