

JERNBANEHISTORISK TIDSSKRIFT OM
DANSKE JERNBANER I VIRKELIGHED OG MODEL

LOKO MOTIVET



98

DECEMBER 2009
24. ÅRGANG

- DSB damplokomotiver i model
- Hvad med landskabet?
- DSB litra CQM motorbivogne
- Små remiser til damplokomotiver
- Industrimodeller af lukkede vogne hos DSB

10 år med hobbytrade...



DSB CL/CLS vogne

Nu er de første prøvestøbninger af DSB CL/CLS vogne kommet hjem. Vognene forventes udleveret i slutningen af året.



Nye numre på D-maskinen

Nu kommer D-maskinen med 2 nye numre, 811 og 825 til både DC og AC med og uden lyd. Begrænset oplag! I butikkerne nu!



DSB TH - Undervandsbåden

- Overdel i metaltråd
 - Håndbøjler i 0,3 mm metal
 - 10 forskellige varianter
- Vognen laves i samarbejde med OKT Model Import



DSB Litra S

- Unikt AC og DC hjulprofil
 - Mindste kurveradius på 360 mm
 - 21-polet snitstille
 - Gangtøj og hjul helt i metal
 - Strømoftag på drivhjul og bagløber
 - 16 mm højtaler
- Fås i følgende numre: 723, 736, 738 og 740.



Originale DSB farver

Til epoke III og IV.
Hvert sæt består af seks akryl farver, der kan bruges til både pensel og airbrush. Begrænset oplag. Bøtte med 22 ml. vandbaseret farve.



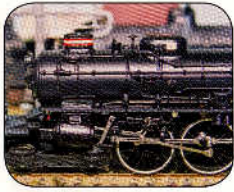
hobby trade

OUR WORLD IS YOUR WORLD

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

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

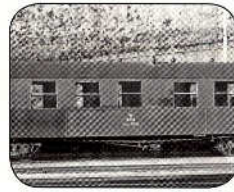
Der tages forbehold for trykfej og prisændringer. Foto: hobbytrade



DSB damplokomotiver i model

Lidt om, hvad vi kan bruge vore modeller af de efterhånden mange danske damplokomotiver

6



DSB litra CQM

Noget om de særlige motorbivogne litra CQM

34

Læserne bygger:
Kolonnehuse m.v.

12

Læserne bygger
DSB ledvogterbolig

39



Hvad med landskabet?

Noget om et ret forsømt emne, nemlig det danske landskab.

Også omtale af brotyper og spor

13

Læserne bygger
En ølbil fra bryggeriet STJERNEN

40

Læserne bygger
En supermodel af dansk færge

42



DSBs lukkede vogne i model

Oversigt over industrimodeller, der er udgivet af DSBs lukkede vogne i skala 1:87

20



DSB daglyssignaler anno 1983 og frem

Noget om de kommende signaler i model fra Togcenter Gentofte

44



Små remiser i virkelighed og model

Noget om 'huse' til de små damplokomotiver, med sporplansforslag og tegning af lille rangerhytte i Vordingborg

26



SPORSKIFTET

Læsernes kommentarer, spørgsmål m.v. til LOMOMOTIVET nr. 97

46

7 gode råd til anlægsdesign

32

Vi har hørt og set

Efterårets danske nyheder, dels hvad der er udgivet, og dels hvad der er i vente det kommende år.

48

Forside: I dette nummer beskæftiger vi os bl.a. med DSB damplokomotiver i model. Billedet viser ROCO N 205 på vej gennem landskabet. Det er Mikkel Møller Nielsen, der har ombygget og patineret den viste maskine.



LOKOMOTIVET er et uafhængigt tidsskrift udgivet af foreningsforlaget Tog På Tryk (TpT), stiftet i august 2007. Formålet med foreningen er at udbrede kendskabet til danske jernbaner i virkelighed og model ved hjælp af tidsskriftet LOKOMOTIVET, bøger m.v. Arbejdet i redaktionen er rent fritidsarbejde, og evt. overskud skal ifølge vedtægterne gå til fremme af jernbanehistorisk forskning og modeljernbaneinteresserne.

LOKOMOTIVET
co/Tog på Tryk
Torben Andersen
Odensevej 124, 2. tv.
4700 Næstved
Danske Bank reg. 9570
Giro-konto-nr. 10 251 605
S.W.I.F.T.: DABADKKK
IBAN-nr.: DK 123000010251605
CVR/SE-nr. 30 76 59 15

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

Redaktion:
Steffen Dresler SD (Ansvh.)
Torben Andersen TA (Red)

Medarbejdere:
Claus Jensen (Claus)
P.C. Johansen (PCJ)
Ole Møller Nielsen (OMN)
Niels Erik Jensen (NEJ)
Torben Bejerholm (TB)
Jens Bruun-Petersen (JB-P)
E. V. Pedersen (EVP)
Flemming Kjær (FK)

Sats og tryk:
Grafikom A/S, 4930 Maribo

Oplag:
1150 eksemplarer

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

De i artiklen fremførte synspunkter og metoder er forfatterens egne, og deles ikke nødvendigvis af redaktionen.

Redaktionen forbeholder sig ret til at forkorte og redigere i modtagne artikler og indlæg. Bladet udkommer 4 gange årligt: Primo marts, ultimo maj, ultimo september og primo december.

Abonnement incl. forsendelse og porto:
Danmark kr. 440,- incl. porto og forsendelse. Fås ved at indbetale beløbet på vor girokonto eller man kan skrive/maile efter girokort på lokomotivet@lokomotivet.dk

Udlandet – herunder Sverige og Norge - kr. 550,- incl. porto og forsendelse. Fås ved at indbetale beløbet på dansk check, der sendes til vor adresse TpT, co/Torben Andersen, Odensevej 124, 2. tv., 4700 Næstved, Danmark eller på vor girokonto, der er nævnt overfor.



...så kommer
vi til

25. årgang

Kære alle sammen. Til næste år sender vi den 25. årgang af LOKOMOTIVET, og fejrer dermed 25 års jubilæum. Egentlig har vi været på markedet siden 1983, så vi egentlig burde fejre 27 år...men undervejs har vi holdt et par småpauser i 1990 og 2007, så derfor er det mere reelt at fejre 25 år næste år.

Det har været 25 blandede år med sorger og glæder, heldigvis mest med glæder, men redaktionen har såmænd været gennem mange store problemer, frembragt af diverse årsager. Heldigvis har vi 'holdt godt fast i en solid træstamme', og har modstået alle stormvejr.

Den 25. årgang vil blive fejret på flere måder, især når det gælder vore læsere, fx vil vi øge sideantallet fra de sædvanlige 160 sider til omkring 170. Prisen vil desværre stige

til Dkr. 460,00, primært grundet varslet portostigning fra 1. januar 2010.

Indholdet vil blive den sædvanlige blanding af stordrift og model, og mange emner vil blive behandlet, det gælder såvel det rullende materiel, faste anlæg, signaler og jernbanefærger...men det vil fortsat være emner, der kun omhandler danske jernbaner (eller relaterede til dansk jernbanevesen). Noget af indholdet fremgår af annoncen herunder.

Dette år har været et fremgangsrigt år med flere nye abonnenter, men ikke alene her er der glæde, idet mange læsere efterhånden sender os deres egne byggerier, således at vi kan vise, hvad man beskæftiger sig med i mj-verdenen. I dette nummer ser man således ikke mindre end fire læsere, der fortæl-

ler om byggerierne. Og Nils-Erik Norsker har orienteret os om, at han er i gang med at færdiggøre en tekst om en serie hvide DSB-vogne. Den håber vi at kunne bringe i vort jubilæumsnummer nr. 100.

Vi vil slutte med at sige tak til alle de trofaste læsere, annoncører og forhandlere, der har støttet os i de mange år, og håber, at man forsat vil synes om at læse, hvad vi skriver. Vi vil også sige tak til alle skribenter og de trofaste leverandører af fotos, uden hvis hjælp det ikke havde været muligt at udgive et jernbaneblad, der er så unikt som LOKOMOTIVET.

Vi ses til næste år, og kan I alle have det godt indtil da. Og I ønskes naturligvis allesammen en glædelig jul og et godt nytår.

Så er det tid til at forny abonnement på LOKOMOTIVETS

25. JUBILÆUMS- ÅRGANG

LOKO
MOTIVET



Ønsker du at være med til at fejre LOKOMOTIVET og at støtte os i de kommende år, så er det nu tid til at forny abonnement. Vi har til abonnenter indlagt girokort til bestilling, og dette skal være indbetalt inden den 15. januar 2010 for at man rettidigt kan modtage det første nummer af bladet i slutningen af februar/ primo marts.

Af indholdet i næste årgang kan vi bl.a. fremhæve følgende:

- DSBs kombinerede person- og rejsegodsvogne, litra CME, CPE, CTE, CLE m.fl.

- Vogne fra margarinefabrikken ALFA
- Byg en litra IVM fra epoke II
- Tegninger af Lundtoft station
- Sjællandske kolonnehuse
- Diesellokomotiver hos privatbanerne ('rulleskøjter')
- Dioramabygning af DSB-trinbræt og vejbro
- Godstrafik på de danske jernbaner i epoke III
- Diesellokomotiver fra MAK hos danske privatbaner
- Jernbanefærger med originaltegninger
- Personvogne hos Gribskovbanen
- Godsvogne i model, tilhørende privatbanerne
- Hvide DSB-vogne i model, epoke III
- Anlægsdesign, sporplaner m.v.

.... og meget, meget mere, ikke mindst udvider vi SPORSKIFTET fra to til tre sider. Denne rubrik er yndet læsestof, for det er her, at læserne kan give ros og kritik, komme med rettelser, supplementere o.s.v.

Vil du være med i den nye årgang, så indbetal venligst det indlagte girokort inden 15. januar 2010. Prisen bliver kr. 460,00 for indenlandske abonnenter, mens udenlandske desværre skal af med Dkr. 550,00, begge dele grundet stigning i porto.

Mvh.
LOKOMOTIVETS redaktion

BEMÆRK

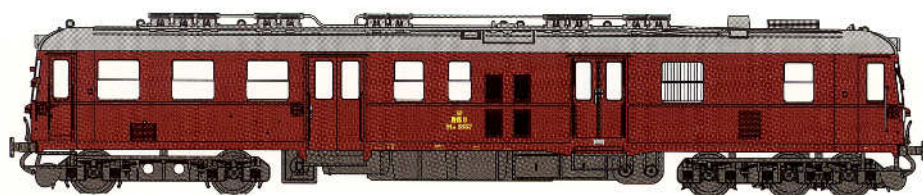
Der er en fejl på de indlagte girokort. Årgang 25 dækker numrene 99-102 og ikke numrene 99-101, som der står på girokortet.



NYE LOKOMOTIVER PÅ VEJ!



4508 MO 1816
DC - kr. 1.700,00 AC - kr. 2.050,00

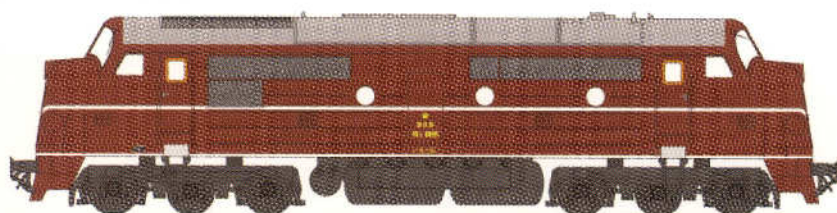


4509 MO 1857
DC - kr. 1.700,00 AC - kr. 2.050,00



NYE MO

BEGRÆNSET OPLAG
Udkommer til
november '09



4376 MX 1015
DC - kr. 1.500,00 AC - kr.1.850,00

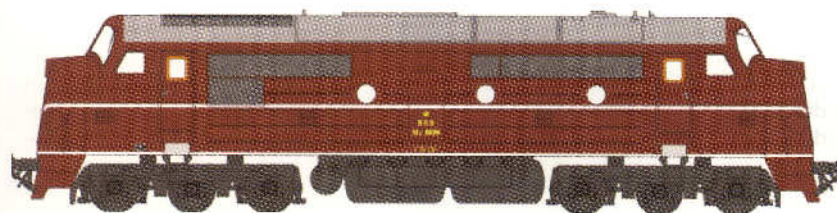


NYE MX

BEGRÆNSET OPLAG
Udkommer til
november '09



4377 MX 1010
DC - kr. 1.500,00 AC - kr.1.850,00



4377 MX 1030
DC - kr. 1.500,00 AC - kr.1.850,00

Der tages forbehold for trykfejl og prisændringer. Priserne er vejledende udsagspriser.

HELJAN A/S, Rebslagervej 6, 5471 Søndersø

heljan@heljan.dk www.heljan.dk



Damplokomotiver på parade foran maskindepotet i Næstved. Forrest ses DSB litra X (selvbygget), litra P og litra N. I baggrunden en selvbygget HS. Fotoet er taget i Næstved Modeljernbane Klub.

DSB-damplokomotiver i model

...hvordan kan vi bruge dem på anlægget?

Med HELJANs udgivelse af DSB litra E og Hobby Trades litra S, så er vi danske mj-ere efterhånden godt kørende med hensyn til damplokomotiver. Der er masser af muligheder for at oprangere korrekte stammer i epoke III 1946-1965 (egentlig 1941-65), så her bringer vi nogle forslag til brugen af maskinerne.

Lidt om forbillederne

For at kunne bruge modellerne korrekt på anlægget må vi vide lidt om forbillederne, bl.a. noget om, hvor mange af typerne, der var i drift i et givet år. Her er valgt året 1957, hvor det gik tilbage for dampen, idet DSB var i færd med at anskaffe MO-vogne og diesellokomotiver litra MY.

Følgende lille oversigt angiver hvor mange damplokomotiver, der var i drift, enten i tur eller som reserve. Lokomotiver, der var hensat er ikke medtaget.

Togmaskiner i år 1957		
DSB litra E	29	(18 i 1. Distr. og 11 i 2. Distr.)
DSB litra P	7	(6 i 1. Distr. og 1 i 2. Distr.)
DSB litra S	18	(alle i 1. Distr.)
DSB litra D	70	(18 i 1. Distr. og 54 i 2. Distr.)
DSB litra C	8	(alle i 1. Distr.)
DSB litra R	23	(alle i 2. Distr.)
DSB litra H	10	(alle i 2. Distr.)
DSB litra N	10	(alle i 2. Distr.)
I alt	175	
Rangermaskiner i år 1957		
DSB litra Q	10	(5 i 1. Distr. og 5 i 2. Distr.)
DSB litra F	116	(42 i 1. Distr. og 74 i 2. Distr.)
DSB litra HS	23	(6 i 1. Distr. og 17 i 2. Distr.)
I alt	149	
Tilsammen	324	

DSB litra PR, K, O, G og DF udgjorde så ringe et antal, at de ikke er medtaget i tabellerne.

På det valgte tidspunkt var mange maskiner hensat, bl.a. i Sorø (litra P), Fredericia (H og R), Brande (litra D) og Skanderborg (litra P og D), men disse er allerede fratrukket ovennævnte antal.

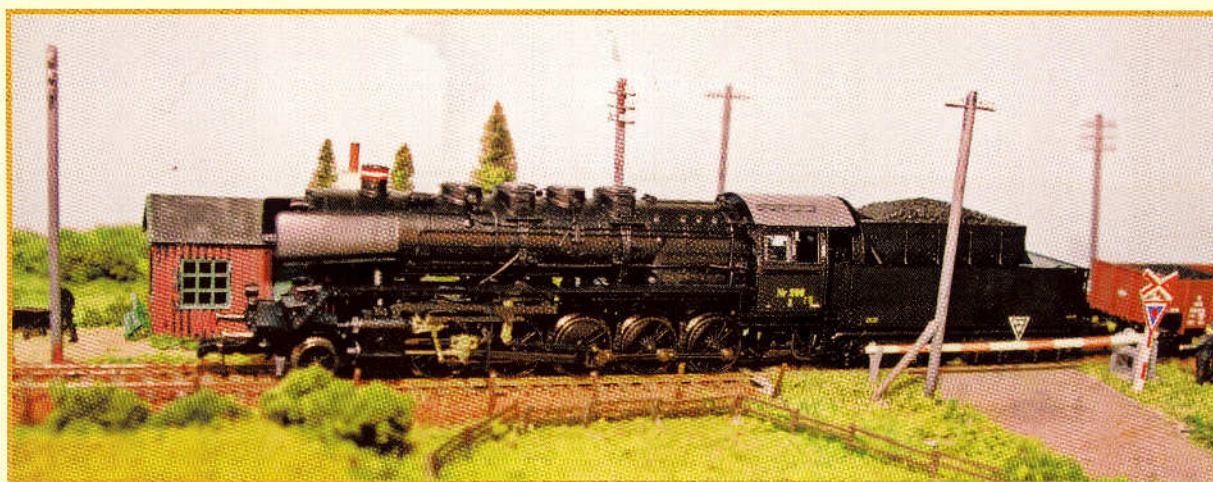
Den procentvise andel udgør således i hver gruppe:

DSB litra E	16 %
DSB litra P	4 %

DSB litra S	10 %
DSB litra D	40 %
DSB litra C	5 %
DSB litra R	13 %
DSB litra H	6 %
DSB litra N	6 %
I alt	100 %

Som det fremgår af tabellen, så udgjorde litra D den største gruppe af damplokomotiver, hvilket næppe kommer bag på dampkenderne, mens litra E og R udgjorde de næst fleste maskiner i drift, dog kun med

ROCOs litra N 206 med kultog på vej gennem landskabet. Vognene er litra PB fra Hobby Trade.



en lille procentandel. Så når vi overfylder anlægget med N-maskiner, så er dette ikke helt som hos forbi-ledet. Heldigvis har vi nu fået litra D fra Hobby Trade, den vigtigste togmaskine på anlægget, hvis man dyrker 1950'erne.

Også litra E i model har vi nu at gøre godt med, mens vi endnu har litra R til gode. Lad os håbe, at denne maskine på et tidspunkt også dukker op som model.

Til gengæld må vi så tilføje, at HELJANs litra PR desværre er inderlig overflødig for en forbilledlig modeljernbane, men kan naturligvis bruges, hvis man dyrker lokal trafik (Jylland).

Rangermaskiner

De tilsvarende procenter for rangermaskinerne var i 1957:

DSB litra Q	7 %
DSB litra F	78 %
DSB litra HS	15 %
	<hr/>
	100 %

Med hensyn til rangermaskiner, så var litra F den mest almindelige, hvilket næppe kommer bag på nogen. Den har vi også til gode som fabriksfremstillet model. Så vigtig en maskine kan vi ikke undvære på anlægget.

Hvad har vi at gøre godt med?

Her opsummerer vi de forskellige modeller, som i de sidste ti år er sendt på markedet. Modeller af damplokomotiver, der fås som byggesæt eller i småserier er ikke medtaget.

DSB litra N

Først og fremmest har ROCO sendt et par N-maskiner på markedet de

sidste mange år, og til efteråret følger endnu en model.

N-maskinen, hvoraf der kun var ti (N 201-210) i drift hos DSB, var den typiske jyske godstogsmaskine op gennem 1950'erne og 60'erne. Den supplerede litra H, der også brugtes en del i 1960'erne.

Maskinen indsattes i de største godstog, og vi skal derfor bruge den på samme måde på modeljernbanen. Op gennem 1960'erne var maskinen den mest benyttede godstogsmaskine sammen med litra MY...og delvis litra H, inden disse blev udrangeret.

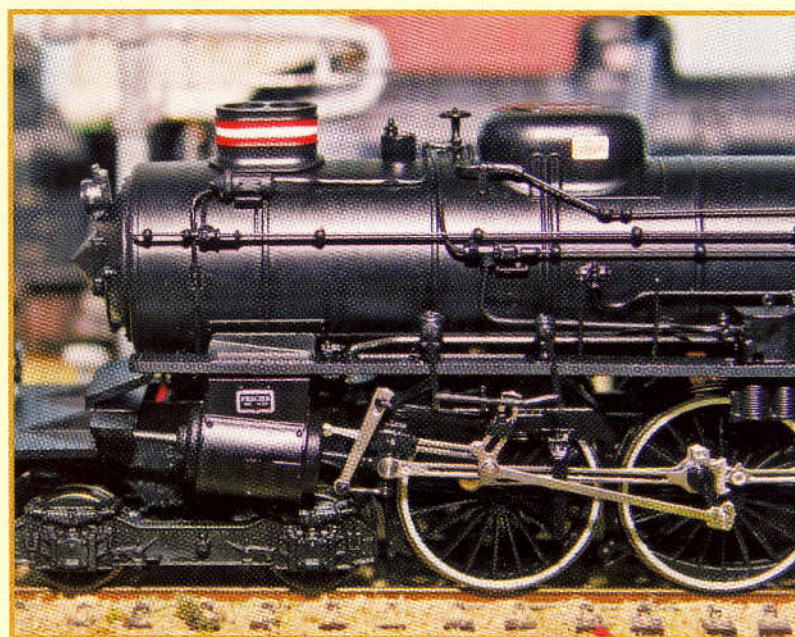
Fra midten af 1950'erne bestod vognparken af - foruden utallige udenlandske godsvogne - åbne vogne litra PB, PE, PT og P/E, mens de lukkede var af typerne G, HD, IAL, IAK, IAR og HJ type I. Sammen med disse benyttedes et stort antal hvide vogne litra IKT, IKP, IKG og IB. Lange stammer af disse vogne blev trukket af litra N. I et stort om-

fang transporteredes ølvogne fra Carlsberg og Tuborg...og mange forskellige tankvogne fra olieselskaberne. Næsten alle de nævnte modeller fås fra de danske fabrikker HELJAN, Hobby Trade og ROCO. Kun vogne af litra IKT, IKP og IKG kan endnu - desværre - ikke fås. Litra IKT m.fl. er dog undervejs. Se nyhederne side 53.

De samme vogne benyttedes generelt op gennem 1960'erne, men nye åbne vogne af litra Kbs og Ks så dagens lys sammen med den nye stykgodsvogn litra His/Hims. Også disse vogne fås i model.

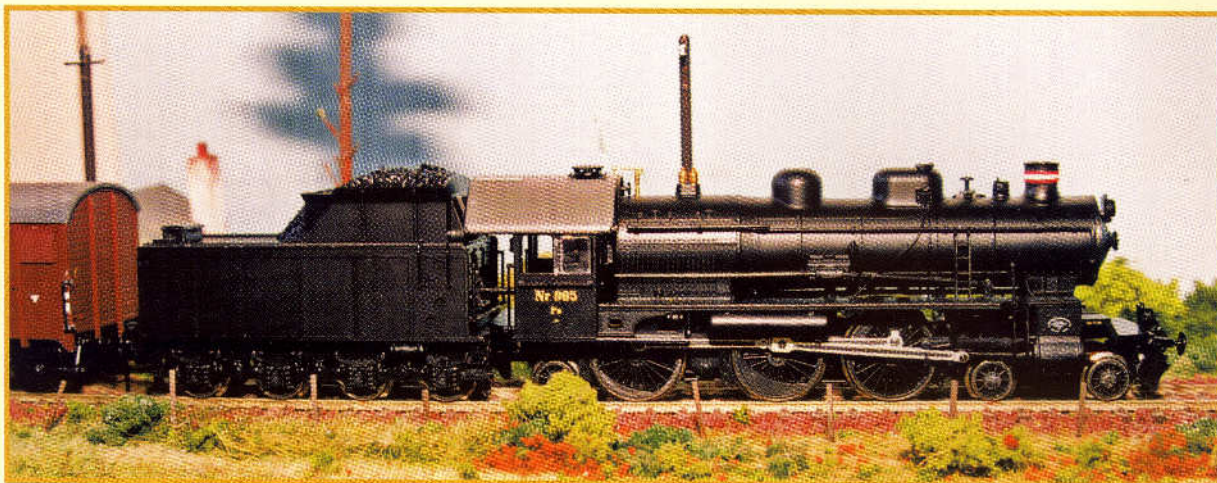
I mange år benyttedes litra N til fremførsel af de jyske kultog. I disse tog benyttedes litra PB og E, der fås fra HELJAN, Hobby Trade og ROCO. Kulindsatser til litra PB fås både fra HELJAN og Hobby Trade, mens ROCO har udgivet E-vogne med kulindsatser.

HUSK! Når man oprangerer godstog i 1960'erne skal man med-



HELJANs E-maskine med dobbeltskorsten er en flot model, men desværre kniber det med driften, idet den nemt afspores, især i skifter.

HELJANs to modeller af DSB litra PR er fine modeller, men det kniber desværre med trækraften.



tage en togførervogn. Oprindelig benyttedes litra CU på Sjælland, og den fås som bekendt fra Hobby Trade. I Jylland benyttede man litra CXM, som desværre ikke fås i model. Senere i årtiet afløstes litra CU og CXM af bogievognen litra CP, som fås fra HELJAN.

Litra P

Det er længe siden, at vi har fået fire P-maskiner fra HELJAN, og er man en virkelig 'nørd', så skal man huske at P 931 og 928 var i drift i Jylland, mens P 917 og 909 var hjemmehørende på Sjælland.

I 1950'erne brugtes litra P i il- og eksprestog (landsdeltog), d.v.s. persontog oprangeret med stålvogne litra CC og AV. Ofte medbragtes også en teaktræbeklædt spids CM. Disse vogne fås fra HELJAN og Hobby Trade.

Maskinen benyttedes i 1950'erne også i internationale tog, men fra omkring 1956 overtog litra E - lejlighedsvis - sammen med litra MY disse opgaver.

I 1960'erne faldt brugen af maskinerne voldsomt, og i deres sidste år anvendtes de mest i sidebanetog på bl.a. Sjælland. Her kørte de især persontog mellem København og Nykøbing F, og i persontog mellem Næstved og Slagelse. Vognene i disse tog var almindelige trævogne litra CP, CPE, CM m.fl.

Litra PR

Dette var en ombygget litra P, og der fandtes kun få af dem. De kørte hele deres drifttid i Jylland. Modellen fås fra HELJAN med numrene 905 og 908.

Forbilledet brugtes på de jyske sidebaner, både til person- og

godstog, og kører man 'jysk' kan den ikke undværes på anlægget.

Litra PR blev aldrig benyttet i internationale tog.

Maskinen fremførte bl.a. mange kultog til Århus og Esbjerg, og her benyttedes fx. åbne vogne litra PB og E. Disse fås i model fra både HELJAN, Hobby Trade og ROCO.

Men som allerede nævnt er den ikke særlig velegnet til et reelt dansk modelanlæg, med mindre man simpelthen allerede kører og driver en lokal jysk DSB-sidebane...og det er jo også helt acceptabelt.

Litra E

HELJAN fik omsider sendt sin model af litra E på gaden, forsinket nogle år. Forbilledet er dels FRICHS' udgave med lille skorsten, dels med dobbeltskorsten.

HELJANs model fås med to mo-

HOBBY TRADES D-maskine er bare en super-model. Den er fantastisk godt detaljeret, og er driftsikker, men kan desværre ikke trække så mange vogne.



tortyper, nemlig med 'almindelig' motor og med Faulhaber-motor. Desværre har modellerne en tendens til at afspore, idet hjulflangerne er meget små (RP25). Udseende- og detaljemæssigt er modellen bare i top, så det er ærgerligt, at den ret nemt afsporer, hvis sporet ikke er lagt meget præcist.

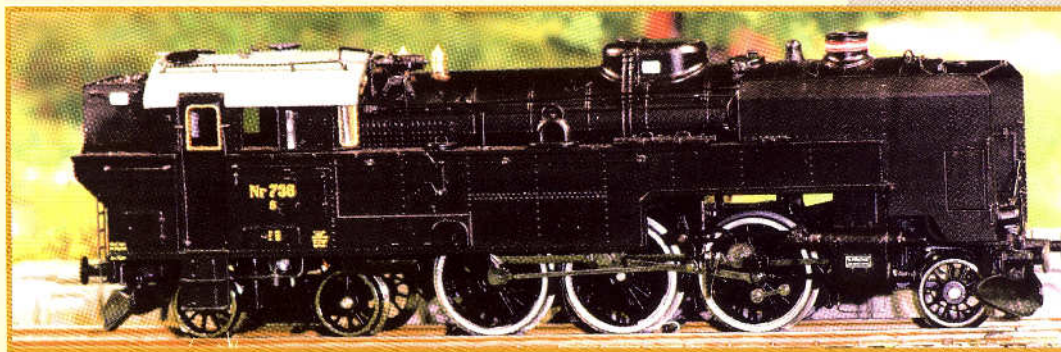
Forbilledet var i drift både på Sjælland og Jylland/Fyn. Maskiner med dobbeltskorsten - fra 1948 - benyttedes primært på Sjælland indtil ca. 1964, men her man havde også nogle få maskiner med enkelt-skorsten.

I starten af 1950'erne benyttedes maskinen i eksprestog, fx landdelstog. De benyttede vogne i disse tog var som regel stål vogne litra AC, AV, CC, CD og CB. Også postvogne litra DB og DC blev anvendt i disse tog. Det skete også hyppigt, at CM-vogne blev benyttet i disse tog. Men E-maskinerne har aldrig fremført persontog med vinrøde A- og B-vogne.

Senere blev typen også benyttet som godstogsmaskine på både Sjælland og Fyn/Jylland, og flere forblev i drift til slutningen af 1960'erne, primært i Jylland/Fyn. Her blev lokomotivtypen også brugt til internationale tog. Sidstnævnte skete dog primært før 1954. Da litra MY kom frem fortrængte denne maskine både litra P og E.

Litra D

Hobby Trade lagde hårdt ud med godstogsmaskinen litra D i foråret 2008. Denne er en superdetaljeret model. Oprindeligt blev denne udgivet med fire numre, men senere er to nye kommet til (se tabellen



næste side). Modellen trækker godt, men kan have lidt besvær med at klare stigninger, hvis togstammen er for lang.

Lokomotivtypen var en udpræget godstogsmaskine, men benyttedes i de senere år også i persontog, især ved højtider og i weekender. Her havde den tilladelse til at køre lidt hurtigere end normalt. Den fik derfor tilnavnet 'søndagsmaskinen'.

Litra D blev især benyttet i Jylland/Fyn, men der var også meget brug for typen på Sjælland. Flertallet af maskiner tilhørte dog 2. Distrikt Jylland, idet man på Sjælland især i de senere år benyttede litra C og S til godstog.

D-maskinen blev meget benyttet til fremførsel af de såkaldte ballasttog, d.v.s. tog oprangeret af ballastvogne litra TD, senere litra TH ('undervandsbåden'), og sluttelig af litra Fd.

Ønsker man at benytte litra D i persontog, så skal man generelt ikke bruge så mange vogne, højst 2-3 stykker. Og det var næsten altid trævogne, der brugtes sammen med litra D i persontog, altså litra CM, CR eller CP/CPE. Nogle gange fulgte en lukket godsvogn med i halen.

Igen skal man huske at bruge togførervogne litra CU eller CP, hvis man kører godstog i 1960'erne.

DSB litra S

Denne model kom på markedet fra Hobby Trade i 2009. Modellen fås med firne numre.

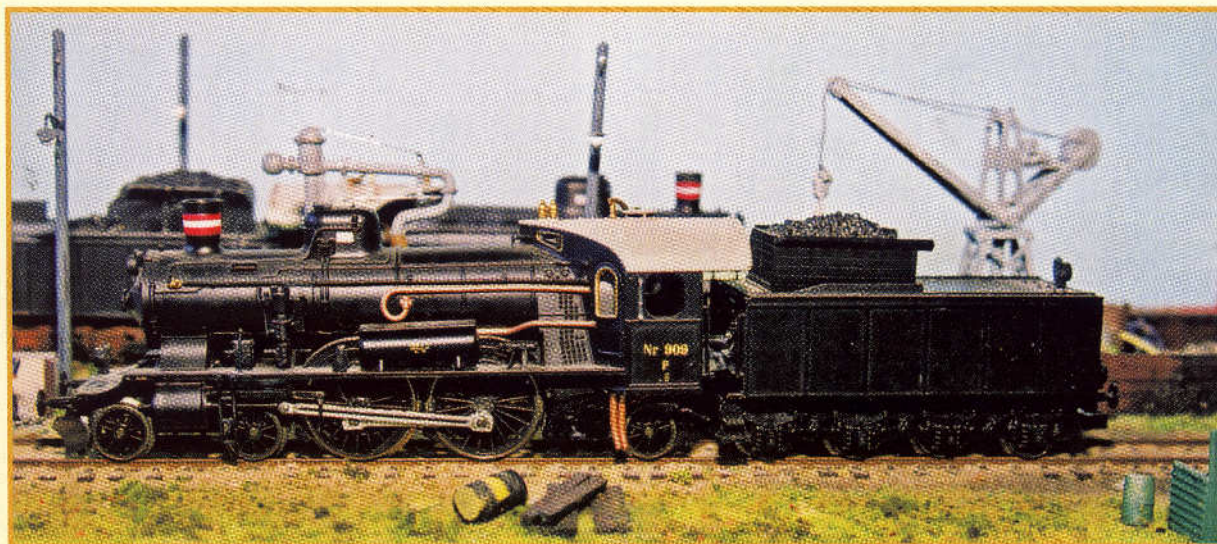
Den er i samme høje detaljeringsgrad som firmaet model af litra D, d.v.s. med mange løst påsatte dele. Hjulene er helt i metal med drivhjulakserne hvilende i mes-singelejer. Hjulprofilen er forskellig fra DC- og AC-modellerne, således at der opnås en høj driftsikkerhed til begge systemer.

Modellen drives af en Motraxx-motor, der er monteret i kedlen. Her er ikke meget plads, så derfor har Hobby Trade benyttet denne lille, men driftsikre motor.

Lanternerne bliver oplyst ved hjælp af Golden-White Led lysdioder. Alle maskiner med lyd er udstyret med en 16 mm højttaler fra fabrikkens side.

Litra S var den typiske sjællandske nærtrafikmaskine, og benyttedes oprindeligt på Kyst- og Nordbanen. I starten med tagrytter- og kuepvogne, senere med trævogne litra CO. Da nærtrafikvognen litra

DSB litra S 736 fra Hobby Trade. En supermodel med en formidabel god trækraft, og en meget detaljeret model. Foto: Hobby Trade



Litra P 931 fra HELJAN var sammen med P 917 de første modeller af et typisk dansk damplokomotiv. Senere udsendte man også P 909. Her hviler P 909 ved maskindepotet.

DSB damplokomotiver i model

Firma	Litra og nr.	Kat.-nr.	Udsendt	Evt. bemærkninger
ROCO	N 206	43 307	1999	Med røgskærme
	N 202*)	63 252	2002	Uden røgskærme
	N 201	62 261	2008	Uden røgskærme a)
MÄRKLIN	N 209	37 846	2004	Med røgskærme
HELJAN	P 909*)	4383	2002	
	P 917*)	4380	2000	
	P 928*)	4382	2002	
	P 931*)	4381	2000	
HELJAN	PR 905*)	43 861	2005	
	PR 908*)	43 851	2005	
HELJAN	E 994*)	45 401	2008	Guldmodel m/lyd og røg, enkeltkorsten
	E 978*)	45 411	2008	Dobbeltkorsten
	E 980*)	45 421	2008	Dobbeltkorsten
HOBBY TRADE	D 804*)	170804	2008	
	D 811*)	170811	2009	
	D 825*)	170825	2009	
	D 826*)	170826	2008	
	D 839*)	170839	2008	
	D 846*)	170846	2008	
HOBBY TRADE	S 723*)	150 723	2009	
	S 736*)	150 736	2009	
	S 738*)	150 736	2009	
	S 740*)	150 740	2009	

*) Også til AC. For Hobby Trade gælder, at det opgivne katalog-nummer er en model til DC med ESU Loksound.

*) Fleischmann har også udgivet litra N, men da den er utidssvarende er den ikke medtaget i tabellen.

CL sættes i drift, blev denne benyttet i Kystbane- og Nordbanetogene sammen med vogne med 1. klasse litra AC eller AL og kombinerede person- og rejsegodsvogne litra CLE. Heldigvis har vi nu fået litra CL i model fra Hobby Trade, mens vi endnu har de øvrige

typer litra AC og CLE til gode. Efterhånden som tiden gik brugtes S-maskinen til 'fjerntog', bl.a. som trækraft for godstog. Den benyttedes i 1950'erne og 60'erne således i godstog, der kørte helt til Nykøbing F., bl.a. i de navnkundige roetog, hvor både DSBs litra PB og den

svenske litra O blev anvendt. Den brugtes også i posttog m.v. i ture til Kalundborg, Korsør o.s.v.

Andre modeller

Bemærk, at der også fås diverse maskiner til selvbyg fra Tikøb Hobby, fx litra R, men disse er ikke medtaget i nærværende tekst.

Sluttelig må vi ikke glemme, at der i denne epoke også kørte MO-vogne, MS-lyntog og vinrøde MY-dieselmaskiner side om side med dampen. Det er modeller, som alle fås fra HELJAN. Litra MY i vinrød fås også fra ROCO.

Hvor kørte damplokomotiverne i 1950'erne og 60'erne?

Her en lille oversigt over, hvor DSBs dampmaskiner var i drift. Alle typer - selv om de endnu ikke fås i model - er medtaget

Persontoglokomotiver

DSB litra E	Sjælland og Jylland/Fyn
DSB litra P	Sjælland og Jylland/Fyn
DSB litra R	Primært i Jylland/Fyn
DSB litra S	Kun Sjælland
DSB litra C	Kun Sjælland

Godstoglokomotiver

DSB litra N	Kun i Jylland/Fyn
DSB litra H	Kun i Jylland/Fyn
DSB litra PR	Kun i Jylland/Fyn
DSB litra D	Sjælland og Jylland/Fyn

Rangermaskiner

DSB litra HS	Sjælland og Jylland/Fyn
DSB litra F	Sjælland og Jylland/Fyn
DSB litra Q	Primært Jylland/Fyn



Nogle af HELJANs modeller af DSB litra E 994 er forsynet med en Faulhaber-motor, men alle udgaver har desværre en tilbøjelighed til at afspore, også selv om HELJAN på senere udgaver har forbedret forløberen.

GRØNT LYS

FOR DANSKE DAGSLYSSIGNALER

Glæd jer! De danske dagslyssignaler er på vej, og de bliver både flotte og funktionelle – men vi indrømmer, at de har været længe undervejs.

En gang imellem er der nogle faktorer, som man ikke selv er herre over. Vi havde i Togcenter Gentofte forventet at være klar med vore fine, danske dagslyssignaler allerede til jul i 2007, men den europæiske virksomhed, der stod for det mekaniske design, gik konkurs – og så kunne vi ikke få udleveret vore dengang færdige forme fra den kinesiske underleverandør.

Nu har vi grebet dybt i lommen og gjort arbejdet én gang til, denne gang via en anerkendt plastproducent – og faktisk også i et bedre design. Formene er klar, og elektronikken er også på plads, så nu er det kun et spørgsmål om start af serieproduktionen.

Så: De danske dagslyssignaler er snart på vej til de mange danske modelbaner via Togcenter Gentofte. Udformningen er fint detaljeret med mulighed for at tilpasse skiltning til forskellig brug på anlægget. En digital forsats giver mulighed for styring af togdriften, og lyset gløder ind og ud på den helt rigtige måde.

Glæd jer – vore signalserie bliver prikken over i'et på ethvert dansk modelbaneanlæg.



Signalerne er klar til julehandelen
Se også landets største udvalg af dansk modelbanetilbehør

- kæmpe lager af alle de førende fabrikater
- daglig forsendelse af postordrebestillinger
- suveræn teknisk viden og hyggelig service

TOGCENTER GENTOFTE

Søborg Hovedgade 44 • 2860 Søborg • tlf.: 39 65 13 61 • fax: 39 65 13 65
mail: togcenter@togcenter.dk

Åbent: hverdage 12.30 – 18.00, lørdage: 10.00 – 14.00



Læserne bygger KOLONNE- HUSE m.m.

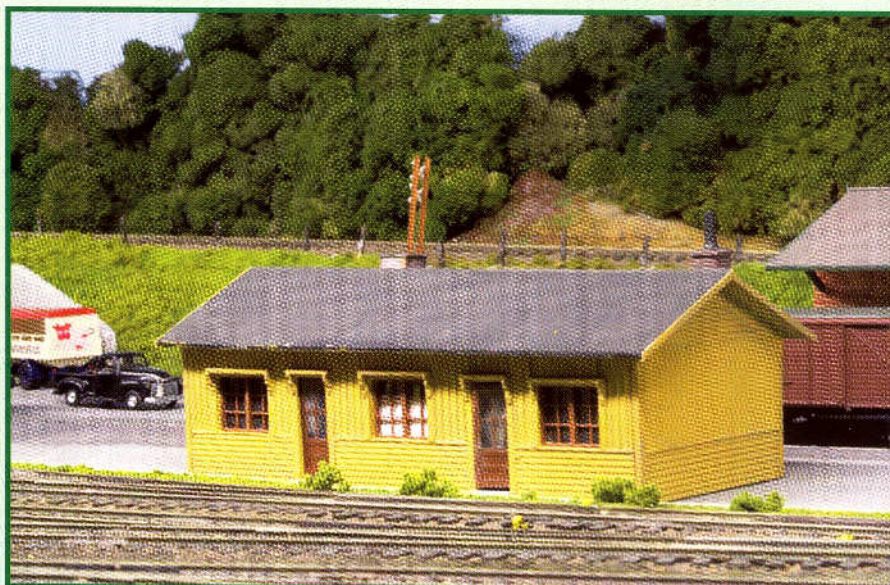
■ Af Ole Pade · Fotos: Svenne Nordström

Ole Pade, Stockholm er en flittig bygger af dansk modeljernbane, og har sendt os fotos med tekst om sine seneste frembringelser som vi viser her. Han har benyttet tegninger i tidligere numre af LOKOMOTIVET. Har andre læsere modeller m.v. som man ønsker at vise andre, så send en mail til os. Se adresse på side 3.

Fra billedet i LOKOMOTIVET nr.13, kolonnehus på Frederiksberg, konstruerede jeg målene ud fra tilovers blevne vinduer fra en Heljan station. Da der ikke var vinduer på bagsiden og gavlene, som jeg opfattede det, så anvendte jeg Northeastern Profil-træ og -planker. Profiltræet lamineredes med tilstrækkelig stift karton, og måtte tørre inden maling og sammensætning. Vinduerne måtte jeg slibe til, så de passede sammen i midten, altså som dobbelt-vinduer. Dørene er fra det amerikanske Grandt-Line. Hemmeligheden ved fremstillingen af vinduerne var, at omsætte målene på deres størrelse via en regnestok. (Red. anmærkning: Ole har ikke haft LOKOMOTIVET nr. 55, hvor der findes en tegning af kolonnehuset på Frederiksberg, til rådighed, derfor er han gået den besværlige vej).

Skorstenene måtte skræddersys, begge med tegl fra Plastruct, til den anden desuden en skorstenspipe af et rør i passende størrelse, udfyldt med tyk hvid lim.

Farven forsøgte jeg efterligne fra beskrivelsen, men den er jo ganske usikker. Polly-scale blev mikset til de forskellige farver.



Det andet kolonnehus (det røde) er bygget på samme måde direkte efter tegningen af huset i Holsted, bragt i LOKOMOTIVET nr. 13, side 23.

Perronskuret herunder: Først lagde jeg klar plastic på jeres tegning, og tegnede alle vindues-ruder op med en smal farvestift fra Panduro Hobby. Begge

sider "maledes". Derefter anvendtes Northeastern profiler til alt træværk.

Kort sagt optegnedes alt efter jeres tegning i de rette dimensioner, og alt træ blev derefter malet med Polly-scale inden samling af delene, som nu fremstod som byggesæt. Taget er i pap med tagpap lagt i striber med skrivepapir Takket være tegningen er det ikke svært, hvis man har bygget før.

Træbygning bliver bedst med træ, synes jeg. Her er Northeastern-træ superbst med rigt udvalg af profiler og planker. Det må være noget for de danske forhandlere, hvis de ikke allerede har det i sortimentet?

Jeg har ikke villet komme for meget ind på min måde at bygge på. De fleste har vel prøvet lidt af hvert, og jeg skal ikke fremhæve nogen speciel måde. Jeg fremhæver dog gerne materialerne, som udvider horisonten til, hvad man ellers kan bygge med.

Slutanmærkning fra redaktionen: I et kommende nummer bringer vi tegninger og fotos af kolonnehuse, denne gang de sjællandske.



Det danske landskab er bare smukt. Og se, hvor mange grønne farver, det indeholder.



■ Af Torben Andersen

Vi har efterhånden fået næsten alt det danske rullende materiel, vi kan ønske os. Og er der så mere vi kan bygge og gøre? Ja, mon ikke, for størsteparten af de danske mj-anlæg lider af mangel på ægte dansk landskab. Og det er synd, at vore flotte modeller skal rulle gennem et fattigt, skrabet landskab. Gør noget ved det, for det danske landskab er bare så skønt og i øvrigt ganske nemt at efterligne med vore dages mange landskabsmaterialer.

Kend dit landskab

Først og fremmest skal man kende sit landskab, og her tænkes på den geografiske placering. Kører man jysk, så skal man huske hedelandskaber og lyng, bakker o.s.v., mens man på Fyn og Sjælland/Falster har flade, let bakkede landskaber.

Over alt langs med banen - der skærer sig gennem bakkerne eller løber på dæmninger - findes en tæt bevoksning af rajrgræs, lave buske, træer i grupper o.s.v.

Grønne marker er ikke bare grønne, men ofte en blanding af gullige visne områder sammen med de grønne græstoppe. Det vender vi tilbage til.

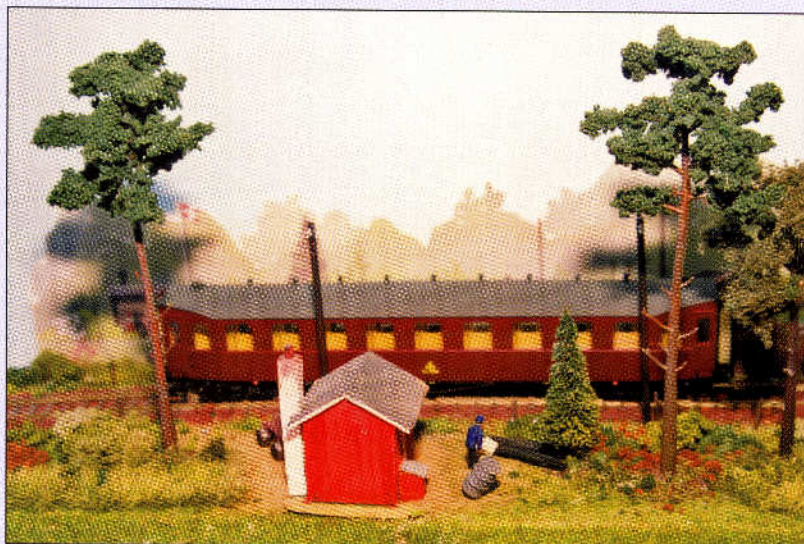
Træerne

Træer er et kapitel for sig. Ofte ser man på de danske mj-landskaber de samme høje standardtræer, der står i spredte områder. Som regel er disse træer af bøgetræstypen, men i virkeligheden findes masser af andre trætyper, der vil variere mj-landskabet: Birketræer med hvide stammer, høje slanke fyrretræer, grantræer, akacietræer med asymmetriske grene, egetræer...og en rød blodbøg liver gevaldigt op nær en stationsbygning el.lin.

En gruppe af lidt høje slanke fyrretræer plantet langs med strækningen ser godt ud, især hvis der er lidt brun skovbund...og et lille hyggeligt rødt kolonnehus i nærheden.

Husk også underskoven, der i Danmark er kraftig og tæt, men også her kan tilbehørfabrikterne levere produkterne; det gælder således Woodland/Noch, HEKI og mange flere. Også disse produkter fås i forskellige farver, således at alt ikke bare bliver grønt, grønt og atter grønt. Farverne skal varieres.

De moderne tilbehørfabrikter som HEKI og NOCH kan levere et stort sortiment i tilbehør i form af diverse træer, højde og forskellige sorter. Det gælder blot om, at bladrene katalogerne igennem, og så ellers at få plantet, hvad man ønsker, hvad enten det er en lille granskov, en lund af birketræer eller pæretræer i haven o.s.v.



En lille lund af træer, der står tæt ved sporet, gør underværker for øjet.



Typisk dansk bro for jernbane, der passerer over åløb. Her på Sydbanen med DSB C 719, 1961. Broen fås i model fra BUSCH 1409. Foto: Chr. Oddershede.

Og når vi nu er ved træerne, så er det mærkværdigt, at producenter af landskabsmateriel alle fremstiller træernes stammer i brun. Det er helt forkert. Bortset fra fyrretræer og birketræer, så er træernes stammer - uden undtagelse - altid i en grågrøn kulør. Så ønsker man en naturtro træstamme på bøg, ask m.v., så bør man ommale dem i en grågrøn farve, fx med Humbrol lysgrå nr. 64 og grågrøn 31 i mix. Så bliver kuløren som moder natur. Fyrretræer kan males med 98-brun eller lysere brun, mens birketræer skal have hvide stammer med nogle barkpletter i sort-grøn, d.v.s. 34-hvid med strejf af 33-sort. Prøv det; det giver et meget mere naturligt landskab.

De små planter

Noget helt nyt tilbehør i miniafdelingen, der er kommet frem de senere år er detaljer til landskabet.

Busch kan således levere en hel serie af små planter som solsikker,

tulipaner, røde svampe, bregner o.s.v. Disse små dele, der leveres som små samlesæt i plast, er velegnede til at detaljere landskabet. En brun skovbund med lidt grønt og et par røde svampe giver landskabet en helt ny dimension. Og en have med gule solsikker liver op i alt det grønne, hvilket også gælder en skovbund med bregner. Prøv det, og du vil blive overrasket over effekten. Men man skal have lidt tålmodighed, når delene samles og males.

Markerne

En kapitel for sig er marker. For hvordan ser de ud? Jo, der er flere typer marker, hvilket man skal huske på. Der er almindelige grønne græsmarker, kornmarker, eng og mose - sidstnævnte ses sjældent på anlægget. Det er synd for fx HEKI og BUSCH har et stort sortiment i færdige måtter, hvor eng og mose med spredt bevoksning er lige til at sætte på anlægget.

Husk også, at græsset kan været højt og vissengrønt. Og på græs-områder med køer, geder, får m.fl. opstår som regel et spættet udseende med visne græsområder, hvor dyrene har gnavet af græsset mellem det øvrige frodige grønne græs. Sådanne færdige græsmåtter kan HEKI levere i flere varianter, og det ser godt ud på landskabet.

Og når vi er ved marker, så husk at man i Jylland er velsignet med heder, hvor der vokser skønne lilla lyngplanter. Også dette kan fås som tilbehør, og det liver op i alt det grønne græs som vi pr. vane er tilbøjelige til at 'plante'.

Man må heller ikke glemme, at det danske landskab i foråret er meget farverigt, idet hvide blomstrende træer, især hvidtjørn, gule forsytiaer og rosafarvede tulipantræer og kirsebærtræer florerer over alt ved banedæmninger, skråninger, marker o.s.v., og gør landskabet til et farveorgie. Og som året går blomster blå og hvide syrener, guldregn o.s.v.

Mærkværdigvis kan tilbehørfabrikkerne ikke levere en hvidtjørn i model, så man må så i stedet spraymale nogle træer med hvid spraymaling. Til dette formål kan man fx benytte HEKIs træer og buske nr. 1734, 1735 og 1724.

Sluttelig bør man være opmærksom på, at hvor marker mødes (markskel), så bør de tilstødende græsmarker have varierende grønne kulører, idet disse fra naturens side vokser med forskellige hastigheder, og dermed med forskellige grønne nuancer. Markskellet har generelt en lille græsvold, hvorpå der vokser popler el. lign.

Veje

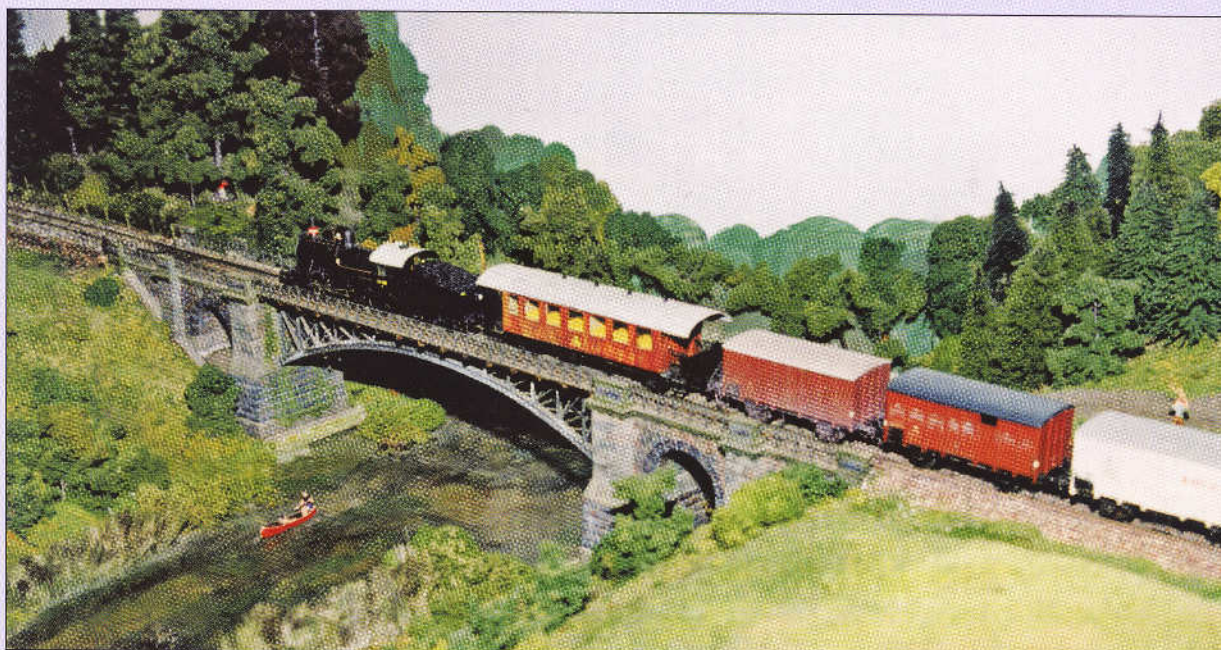
Uha, et slemt kapitel for mange mjere. Vi har set mange flotte anlæg, men ofte ses den samme fejl, nemlig at man laver vejene alt, alt for brede, i hvert fald når det gælder epoke III. Dengang var landevejene - generelt - ikke så brede som i dag. Og mange er i dag såmænd heller ikke så brede.

Bredden på en almindelig vej i model skala 1:87 skal maksimalt være 6-7 cm. På nogle anlæg er vejene op til 12-15 cm brede, og det er for meget. Det svarer i skala 1:1

Se lige her! En vej fra 1960'erne, næppe over 5-6 meter bred. Postkort fra 1963. Bemærk, ingen telefonpæle langs vejen.



- fortsættes side 16



BROER PÅ ANLÆGGET

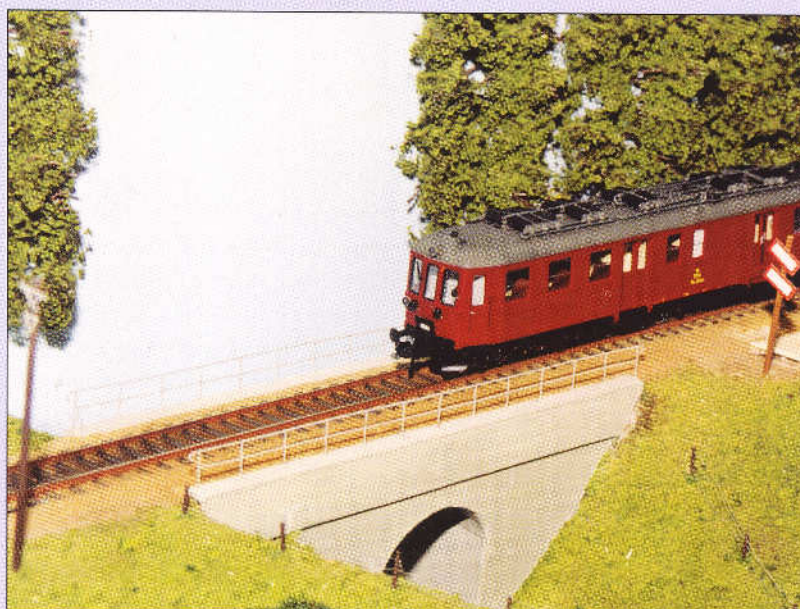
Som det fremgår af billederne på denne side, så pynter det med broer på anlægget.

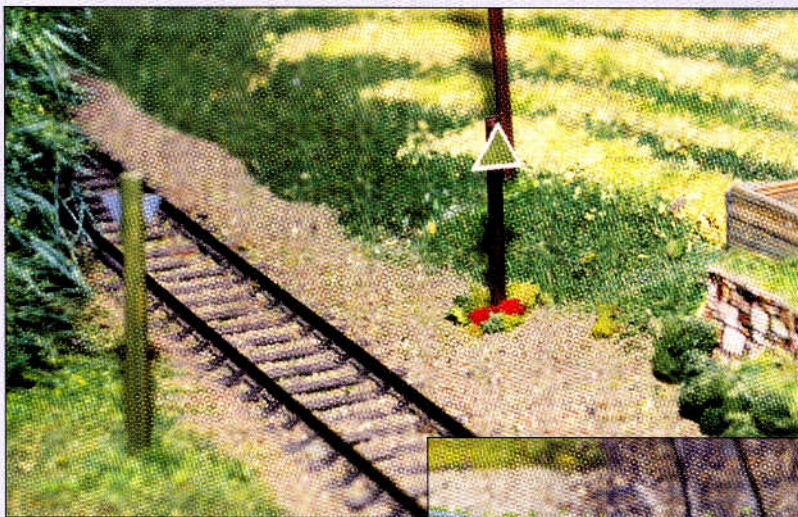
Øverst: DSB litra D med godstog, der passerer Suså-broen på NMJKs anlæg. Modellen er bygget af Claus Riber. Vandet er kemisk to-komponent-vand.

I midten: En lille bro kan skydes ind mod bagvæggen, og dermed bryde øjets forløb. Bemærk i øvrigt faste anlæg. Fra mjK Stationsbyens anlæg.

Nederst: Skal man føre en dobbeltsporet strækning under et andet spor kan den viste type bro benyttes. Brotypen er meget almindelig hos DSB.

Se tegninger af brotyper side 18.





Mange sidespor ligger i sandballast som vist her. Husk i øvrigt de faste mærker langs med banestrækningen. Det andet billede herunder viser spor lagt med hjemmelavet ballast, nemlig farvet og siet kattegrus. Til højre - hvor det faste mærke står - anes en lille afvandingsgrøft.

at vejene er over 10 meter brede. To lastbiler skal netop kun lige passere forbi hinanden. Se foto. På hovedveje kan bredden øges til ca. 9 cm.

Ved anlæg af veje, så husk, at disse har en lille top på midten, således at regnvandet kan løbe fra, d.v.s. ned grøften. Så husk også at lave en lille grøft for regnvandet, ihvertfald på vandrette veje.

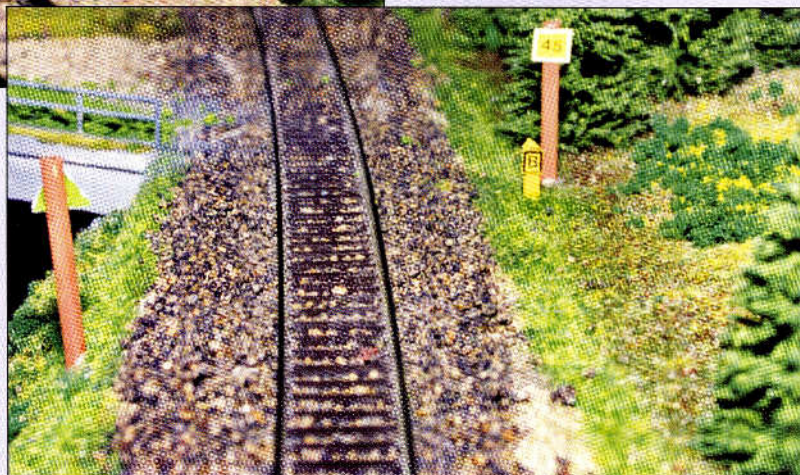
Når vi nu taler om veje, så glem ikke vejskiltene. Kører man epoke III, så vær opmærksom på, at man i hine tider havde en anden skiltning med forbud- og påbudstavler m.v. end i dag. Det gælder også skiltning af bynavne.

Kan man ikke finde skilte hos MJ-forhandlerne, der passer til epoken, så kan man tage kopier af tavler med skilte i de gamle bøger af Politikens Hvem-Hvad-Hvor.

Man må heller ikke glemme, at man i 1950'erne og 60'erne ofte havde telefon- og/eller elmaster langs med vejene. Det var dog ikke altid tilfældet, men mange landeveje havde gråbrune træmaster med flere telefonledninger hængende mellem sig. Og ind imellem - ofte ved et markskel - kunne man finde de gule transformatorstationer (Sjælland).

På fyn og i Jylland var disse transformatorstationer ofte i sten eller plade, sidstnævnte opbygget som et spidst tårn. Disse kunne i sin tid fås som model fra Hobby Trade. Typen blev dog også benyttet på Sjælland.

Sluttelig lidt om farven på vore veje. De males på anlæggene ofte i en al for mørk sort kulør. I virkeligheden bliver asfalten - der er sort når den lægges på vejene - hurtigt



meget slidt, så den bliver meget lysegrå i nuancen. Så husk det nu, drenge. Vejene bør være lysegrå, ikke sorte. Kun nylagt asfalt er sort.

Broer og vandløb

Noget meget vigtigt for et realistisk landskab er vandløb og broer. Intet kan som disse tiltrække øjet og gøre det mere spændende end netop bare et fladt landskab med nogle spor. Tog, der passerer broer over vandløb eller veje, ser godt ud, og derfor bør disse ikke mangle på anlægget.

Vi har i tidligere numre vist tegninger af mindre jernbanebroer, men her viser vi tegninger af et par

almindelige typer, som passer perfekt til alle epoker - dog ikke epoke I.

Vandløb kan fremstilles på flere måder, bl.a. ved hjælp af de imiterede bølgeplader, men det mest naturlige udseende får man ved hjælp af de mange kemiske to-komponent produkter, der giver en meget flot efterligning af vand. Hvordan dette gøres fremgår af produktets medfølgende beskrivelse.

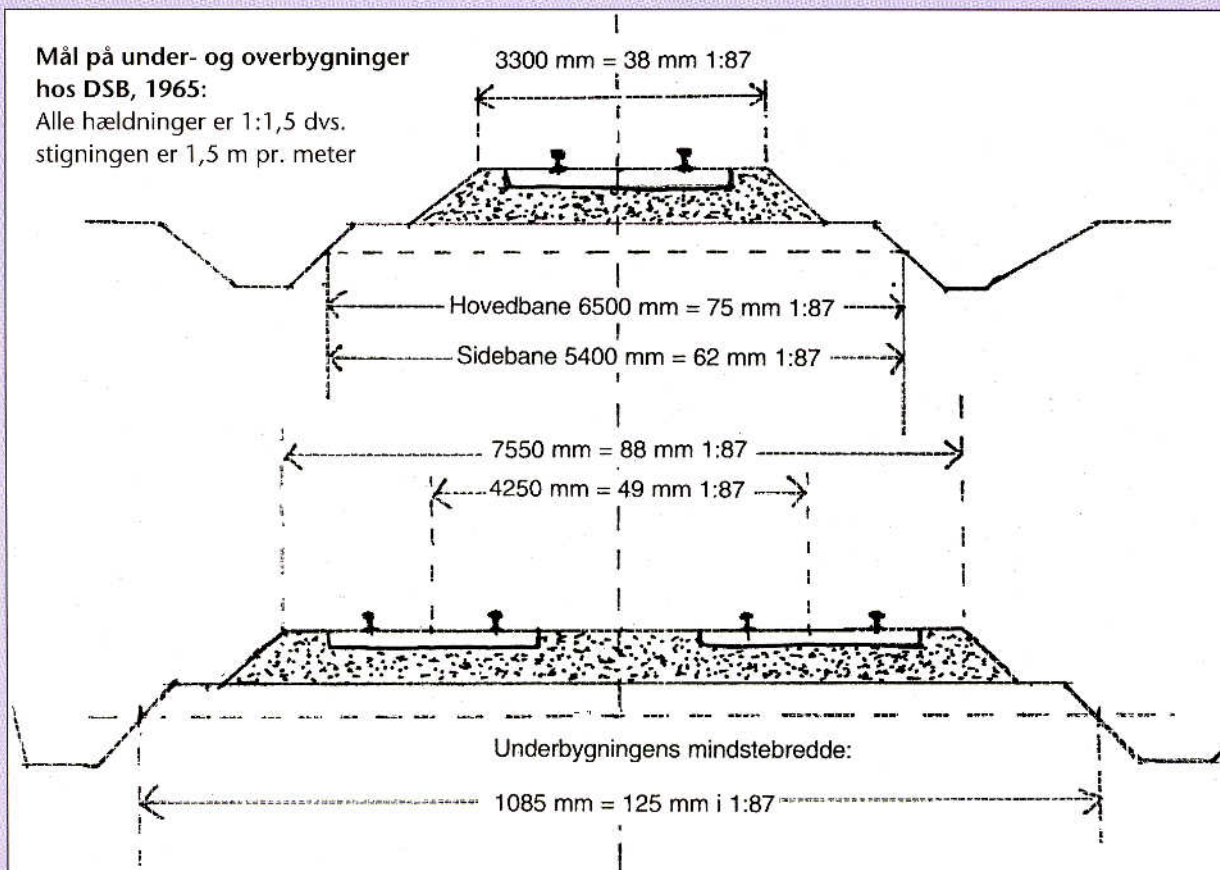
Bemærk i øvrigt, at tilbehørfirmaet BUSCH i 2009 har udgivet en bro med vejunderføring, der passer særdeles fint til danske anlæg. Brotypen var - og er - meget almindelig på enkeltsporede DSB-strækning



Også et godt eksempel på et åbent landskab med jernbanebro og høj banedæmning. Stedet er desværre ukendt. Læg mærke til bevoksningen på skrånningen.

Mål på under- og overbygninger hos DSB, 1965:

Alle hældninger er 1:1,5 dvs. stigningen er 1,5 m pr. meter



ger. Den fås i både skala 1:87 og 1:160. Broen har katalog-nummer 1409 (skala 1:87).

....og så kommer vi til sporet

Sporet er naturligvis det vigtigste på anlægget, men desværre er det ind imellem et forsømt område. Sporet lægges blot på underlaget, og så glemmer man ballasteringen. Det er et tålmodighedsarbejde at lægge ballast - dog ikke for Märklin C-spor, men her er der andre ulemper.

Der er flere metoder, når man skal lægge ballast, men den mest almindelige er, at hæfte sporet fast med hæfteklammer, hvor det skal ligge. Brug et langt mål - fx en lang tynd liste - til at rette ind med og strege op. Derefter drysses/hældes ballasten over. Ved hjælp af en pensel udjævnes ballasten, indtil den får det ønskede udseende. Pas på ved sporskifter! Sluttelig hældes hvid fortyndet lim med lidt opvaskemiddel ud over ballasten, evt. kan man bruge en øresprøjte, som købes på apoteket. Når limen dagen efter er tør, kan man hive hæfteklammerne op.

Inden sporet tages i brug anbefales det at slibe skinnestregene med viskelæder eller slibeklods, så det tynde hvide limlag fjernes.

Ballast kan selvfremstilles ved hjælp af kattegrus, der farves i rødbrun med fx Allak, og derefter knuses med en hammer i en plastpose. Sluttelig bør man si ballasten gennem en grov sigte.

Man kan også købe ballasten færdigblandet i mange forskellige farver fra lys grå til mørk brun, fx fra Hobby Trade.

Husk, at mange strækninger ikke skal have stenballast. Flere DSB-sidebaner og privatbaner havde tidligere kun ballast i sand, og her kan man bruge almindelig siet strandsand el.lign. Her har Märklin C-spor en ulempe, idet man ikke kan efterligne virkeligheden med sandspor.

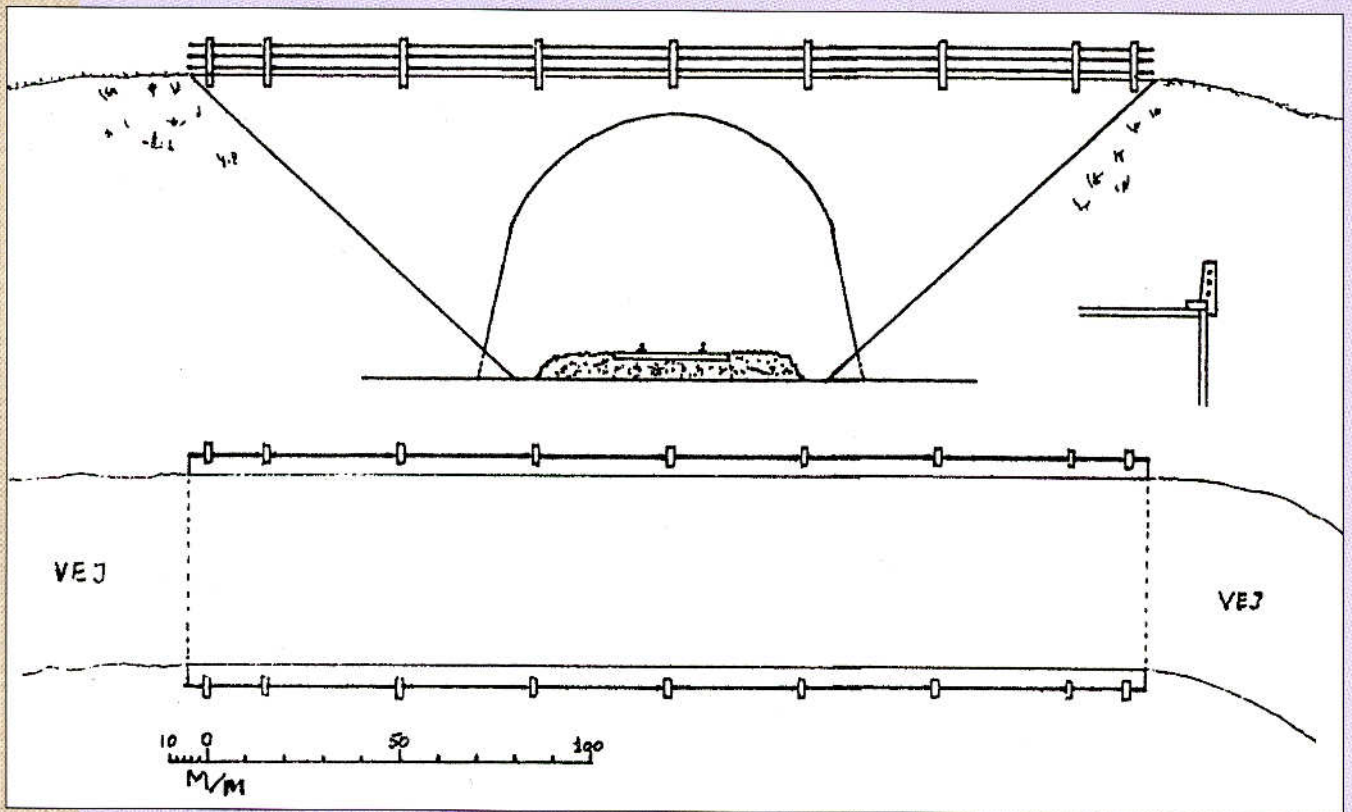
Husk, at der langs med sporet skal laves en lille afvandingsgrøft, hvor vandet kan løbe fri fra sporet.

Og hvor skal afstanden mellem parallelspor så være? Det fremgår af vor lille tegning, der viser de gældende mål for DSBs spor i 1960'erne. Målene er både i 1:1 og skala 1:87.

Bemærk, at der er forskel på hoved- og sidebaner.



Busch har i 2009 sendt denne brotype på markedet. Den egner sig fint til et DSB-anlæg.



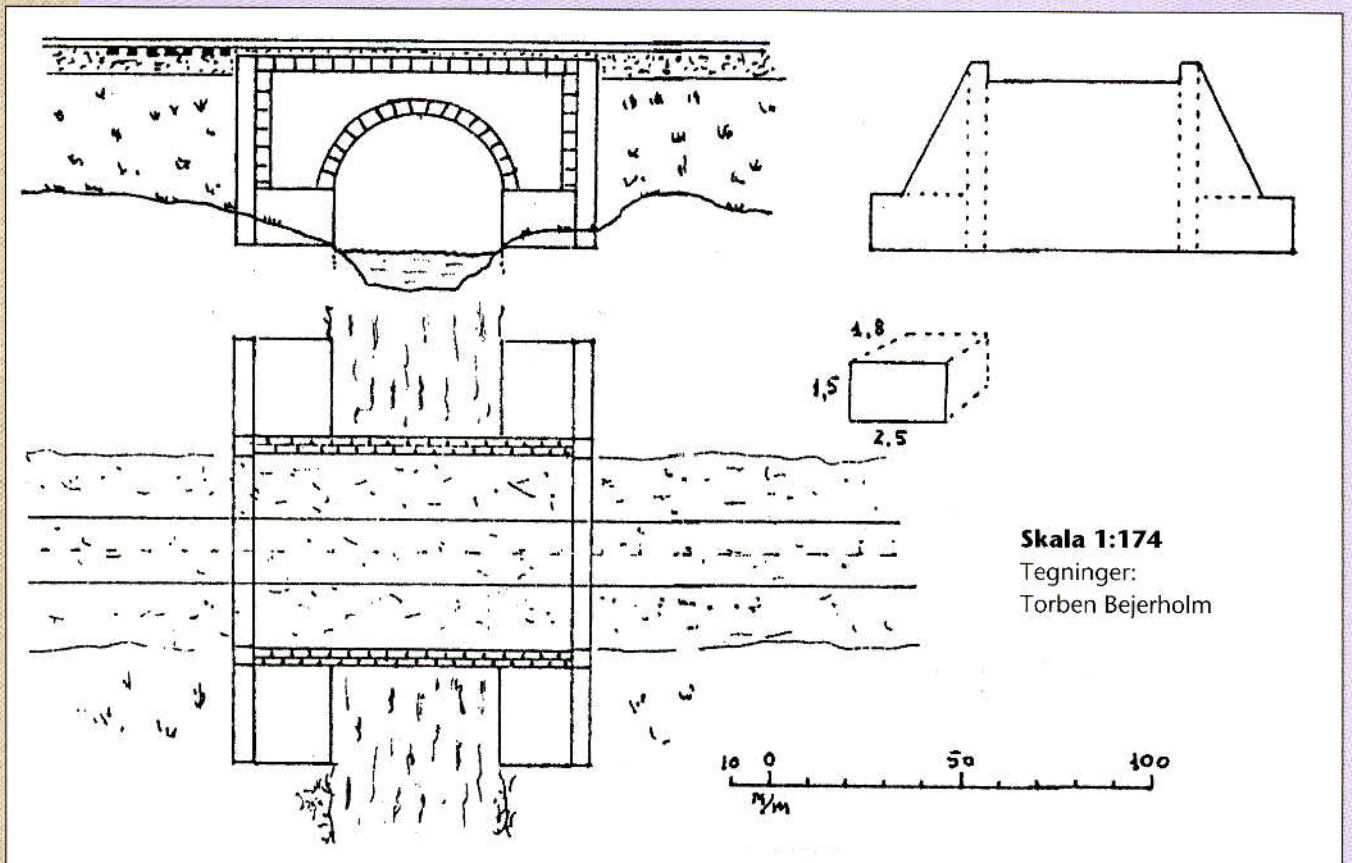
TO AF DSBs BRO- TYPER

De to tegninger viser typiske jernbanebroer bygget og brugt af DSB gennem mange årtier.

Øverst en meget almindelig bro med jernbaneunderføring. Bemærk, at vejen er meget smal, men helt i overensstemmelse med virkeligheden.

Nederst en lille jernbanebro, der fører jernbaner over et åløb. Det er en meget karakteristisk brotype på ensporede strækninger.

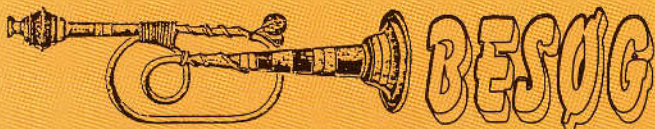
Begge tegninger er i spor 1/2 H0, d.v.s. at man ved brug følgelig skal opfotografere 200 % for spor H0. Tegninger af Torben Bejerholm.



Skala 1:174

Tegninger:

Torben Bejerholm



Danmarks ældste hobbyforretning

- en fascinerende blanding af butik og museum.

KÆMPEUDVALG AF TRÆLISTER

FINÉR - Balsa - METALPLADER - PROFILER - RØR - STÆNGER
EVERGREEN PLASTPROFILER - PLAST-CARD - MILLIPUT
STØBE & FORMMATERIALER - SILICONE - POLYURETHAN
PRODUKTER TIL FREMSTILLING AF "VAND" OG OVERFLADE
STRUKTUR - FIGURER - BILER - HELJAN HUSE - MÆNGDER AF
TILBEHØR FOR LANDSKABSBYGNING - TEGNINGER TIL
TOGMATERIEL & SKIBE - KLIPPEARK - VÆRKTØJ - INSTRUMEN-
TER - PLAST BYGGESÆT - MODELSKIBE - TINSOLDATER - DUKKE-
STUEAFDELING MED ET PARADIS AF TILBEHØR - PÅKLÆDNING-
DUKKER - GLANSBILLEDER - NOSTALGI TING OG SAGER
MED MERE, MED MERE, OG MEGET, MEGET MERE
- SAMT OS 3 SØSKENDE, SUSSIE, INGER OG LEIF,
DER MED HVER VORT TEMPERAMENT FØRSØGER AT
HOLDE SAMME PÅ DET HELE!

Velkommen i

MODEL & HOBBY aps

Frederiksborggade 23 - 1360 København K

Tlf./Fax (45) 33 14 30 10

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

www.model-hobby.dk

Besøg og bliv inspireret hvor hobbyfolk mødes



Grundvigsvej 15, DK-1864 Frederiksberg
tlf. +45 38 88 38 54, fax: +45 38 88 39 54

Ma - to. 12 - 18, fr. 12 - 19, lø 10 - 14

www.stoppel.dk

EpokeModeller

Nye biler til Modelbanen



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

ROCO var en af de første, der udgav næsten korrekte danske godsvogne. Her en model af DSB litra Gs 42 638, der har fået udskiftet Interfrigo-plattformen med en dansk type. Endvidere er vognen blevet let patineret (pletmalet).



Industrimodeller af DSBs lukkede godsvogne til epoke III

■ Af Torben Andersen

Vi har i tidens løb omtalt diverse rullende materiel, der kunne fås i model som industrifremstillede. Det gælder således personvogne til epoke IIIb, godsvogne til epoke IV og personvogne m.v. til epoke IIIc.

Men nu er der efterhånden udsendt så mange lukkede godsvogne til epoke III, at det må være på tide at se lidt på, hvad der kan - eller kunne - fås i model.

I nr. 93 bragte Jens Bruun-Petersen en oversigt over sammensætningen af det rullende materiel i epoke III, især i årene 1959-60, så den vil derfor danne baggrund for efterfølgende tekst om lukkede godsvogne i model.

I nr. 97 bragte vi en tekst om de åbne godsvogne hos DSB, så derfor ser vi - som allerede nævnt - i dette nummer på de lukkede vogne.

Dansk i model

Oprindeligt var Liliput foregangs-firma med hensyn til danske godsvogne fra DSB. De var alle baseret på Liliputs program, og daterer sig tilbage til 1960'erne. Desværre var de fleste modeller ikke så korrekte, nej langt fra, bl.a. fordi man udsendte nogle fantasimodeller. Nogle modeller lignede danske, men var i bund og grund tyske. Det gjaldt både person- og godsvogne. Men det var, hvad man måtte nøjes

med dengang. De bedste modeller var efterligninger af de lukkede godsvogne af litra HD og IAK, der var rimelige.

Efterhånden kom også LIMA med nogle danske godsvogne, og fortsatte med disse helt frem til starten af år 2001. De fleste tilhørte dog epoke IV.

ROCOs og DWAs danske vogne

I løbet af 1990'erne kom ROCO på banen med en række danske vogne, i første omgang åbne vogne baseret på firmaets tyske grundmodeller. Men snart sendte man også modeller af litra G/Gs på markedet; disse havde dog alle forkert bremseplatform, nemlig typen fra Interfrigo-vogne. Undervejs blev også lavsidede åbne godsvogne med sidestøtter litra T/Kbs udsendt af ROCO, og disse svarede helt og holdent til forbillederne. Se bl.a. LOKOMOTIVET nr. 45, side 16.

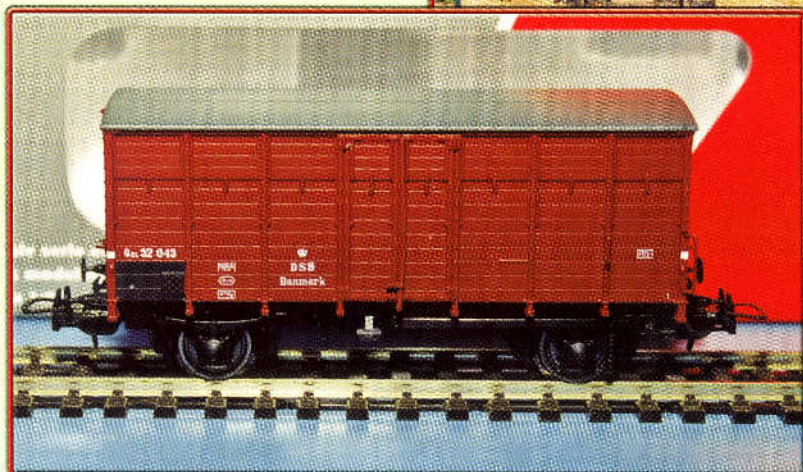
DWA-Hobby i Fredericia begyndte også i starten af 1990'erne at udsende danske modeller, i første omgang tankvogne DSB litra ZE, der baserede sig på Fleischmanns kvalitetsprodukter. DWA sørgede selv for omlakering og påtryk, der

Model af DSB litra Hs-t 49 889 blev udgivet af KLEIN. Den er i korrekt mørk DSB-brun med sølvfarvet tag.



Gavlene på to af Hobby Trades Q-vogne af den store type. Begge er flot detaljeret.

QHL 32 643 set fra siden. Vognen er forsynet med håndbremse, og er super-detaljeret.



klares ved, at sikre med koblingerne med lidt lim.

ROCOs G-vogne

I midten af 1990'erne begyndte ROCO at interessere sig for det danske marked, og derefter kom en strøm af modeller, der alle var baseret på tyske grundmodeller. Det betød desværre, at de fleste ikke var helt korrekte til de danske forbilleder, men undervejs kom der dog nogle guldkorn.

En af disse var den lukkede brunmalede bræddebeklædte litra G/Gs, der blev udgivet i flere varianter, især med det store hvide DSB-logo til epoke IV. Men i efteråret 1996 udsendte firmaet en vogn mærket litra Gs, d.v.s. det litra som forbilledet fik i 1962. Det valgte nummer var 42 638, d.v.s. en vogn af gruppe II (se LOKOMOTIVET nr. 56, side 18).

Modellen var meget tro mod forbilledet, men fik desværre monteret en højsiddende rangerskruebremse af Interfrigotypen. Jalousierne kunne skydes ned, og dørene kunne åbnes, så man kunne lade

foregik hos en grafisk specialvirksomhed i Kolding. Senere fulgte en stribe åbne vogne til DSB og privatbanerne. De åbne vogne blev omtalt i LOKOMOTIVET nr. 97.

KLEIN

I starten af 1990'erne udsendte LokoDan v/Leif Lise i samarbejde med KLEIN i Østrig en lille serie lukkede godsvogne med skydedøre litra Hs og Hs-t. Førstnævnte havde som forbilledet ingen højsiddende bremseplatform, mens den anden var forsynet med denne bremse.

Det blev desværre kun til to vogne til epoke III, men der er nu håb forude, idet ROCO har overtaget KLEIN, og påtænker at genudsende de danske modeller. Den første er allerede udsendt, nemlig en Hims, dog i første omgang til epoke IV.

KLEINs, hvis modeller blev fremstillet helt i plast med metalhjul, blev leveret i korrekt DSB mørkebrun lakering med tag i

sølvfarve, og blev udsendt i årene 1991-92. Det var efter tidens forhold nogle meget flotte vogne med mange detaljer, kortkoblingskuliser med NEM-skakt o.s.v.

Påtrykkene var generelt fine, men led af og til at være lidt uldne i kanterne.

Mens senere fabrikater har udsendt vogne i hvid bemaling af vognenes bremseomstillere m.v., så var de på KLEINs vogne helt sorte, og man måtte selv male dem hvide for at få modellen korrekt.

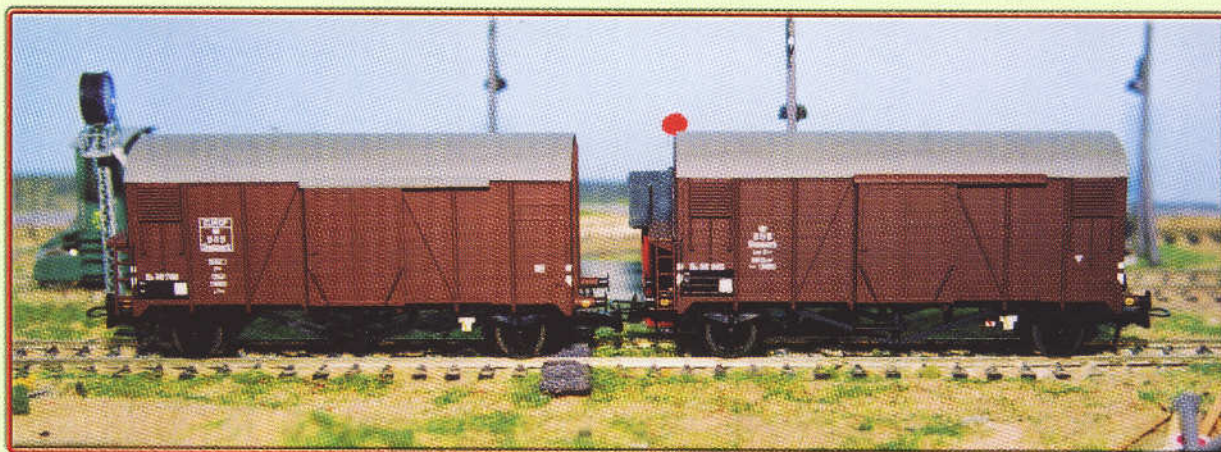
Og så kunne vognene ofte tabe både hjul og koblinger, når man løftede modellerne. Det kunne dog



HELJANs model af ølvogn fra TUBORG i 1950'ers design. Vognen blev leveret som samlesæt: Desværre var den meget grov, hvad detaljer angik. Den viste vogn er patineret af modelbyggeren.

Øversigt over lukkede vogne i model DSB-Epøke III (Opstillet i katalog-nummerrække)

Fabrikant og katalog-nr. Litra og nr. Udsendt Bemærkninger *)				Hobby Trade fortsat			
Fabrikant og katalog-nr. Litra og nr. Udsendt Bemærkninger *)				Fabrikant og katalog-nr. Litra og nr. Udsendt Bemærkninger *)			
HELJAN				Grå specialvogne			
Brunmalet/samlesæt				31 010	Specialvogn 496	2006	m/håndbremse (lille Q-vogn)
4030	HD 38 121	2002		32 010	Specialvogn 495	2006	m/rangerskruebremse (stor Q-vogn)
4031	HD 38 364	2002		33 007	Specialvogn 782	2006	m/rangerskruebremse (HJ-vogn)
4032	HD 38 347	2002		Brunmalet			
Hvidmalet/samlesæt				33 009	HJ 37 777	2007	m/håndbremse
4040	IAL 19 545	2002	Ægvogn	33 010	HJ 37 105	2007	m/håndbremse
4041	IAL 19 186	2002	Ægvogn	Sæt med lukkede brunmalede godsvogne			
4050	IAK 21 017	2002	Kødvogn	33 001	HJ 37 796		m/håndbremse
4051	IAK 21 068	2002	Kødvogn		HJ 37 907		m/håndbremse
4060	IAR 21 155	2002			HJ 37 502	2007	m/rangerskruebremse
4061	IAR 19 155?*)	2002			HJ 37 676		m/rangerskruebremse
Ølvogne/samlesæt				Hvidmalet			
4202	ZB 99 635	2002	Tuborg øl (1955-design)	34 001	IB 18 955	2006	KØLEVOGN
4204	ZB 99 639	2002	Tuborg øl (1955-design)	34 002	IBU 18 964	2006	
4205	ZA 99 313	2002	Carlsberg øl	Sæt med hvide vogne			
4206	ZA 99 457	2002	Carlsberg øl	34 005	IB 18 905		KØLEVOGN
4207	ZA 99 480	2002	Carlsberg øl		IB 18 942		Interfrigo
4208	ZB 99 623	2002	Tuborg øl m/paraply		IB 18 960	2006	KØLEVOGN
4209	ZB 99 630	2002	Tuborg øl m/paraply		IB 18 974		Interfrigo
4210	ZB 99 641	2002	Tuborg øl m/paraply	34 006	IB 18 923		Interfrigo
Brunmalet, færdigsamlet					IB 18 930	2006	Interfrigo
4241	HD 38 257	2006	Med læsselem		IB 18 944		Interfrigo
4242	HD 38 788	2006	Med læsselem	Sæt med Albani-ølvogne			
4243	HD 38 364	2006	Med læsselem	34 007	ZB 99 687		
4244	HD 38 215	2006	Med læsselem		ZB 99 688	2006	
4246	HD 38 025	2008	Med jalousier		ZB 99 689		
4247	HD 38 088	2008	Med jalousier	DWA hobby			
4248	HD 38 114	2008	Med jalousier	5361	IE 18 799	1999	Hvidmalet
Hvidmalet, færdigsamlet				KLEIN			
4250	IAR 21 224	2006		Brunmalet			
4251	IAK 21 034	2006	Kødvogn	3294	Hs 49 906	1991	pladedøre
4252	IAK 21 047	2006	Kødvogn	3297	Hs-t 49 889	1992	m/rangerskruebremse og profilerede døre
4253	IAK 21 116	2008	Kødvogn	ROCO			
4257	IAR 21 398	2008		46 816	IE 18 798	1999	Hvidmalet
4260	IAL 19 350	2009	Ægvogn	46 816.1	IE 18 799	1999	Hvidmalet
4266	IA 19 154	2009		45 952	Gs 41 059	2000	Brunmalet a)
4267	IAL 19 147	2009	Ægvogn	46 690	Gs 42 638	1996	Brunmalet
4268	IAL 19 298	2009	Ægvogn	LASER/Trinbrættet Vejle			
4269	IAL 19 499	2009	Ægvogn	1037/02	I 21 570	1997	Hvidmalet
4271	IA 19 528	2008		1061/51	HJ 37 001	1999	Brunmalet
4274	IAL 19 530	2008	Ægvogn	1061/52	HJ 37 259	1999	Brunmalet
HOBBY TRADE				1061/53	HJ 37 615	2000	Brunmalet
Brunmalede små Q-vogne				*) Udsendt i sæt sammen med en E-vogn.			
31 004	QE 23 519	2006	m/håndbremse	a) RS = udstyret med rangerskruebremse.			
31 005	QD 23 590	2006	m/håndbremse				
31 006	QE 34 382	2006	m/rangerskruebremse				
31 007	QE 34 382	2006	m/rangerskruebremse				
Brunmalet, store Q-VOGNE							
32 001	QHL 32 543	2006	m/håndbremse				
32 002	QHL 32 256	2006	m/håndbremse				
32 003	QR 35 973	2006	m/rangerskruebremse				
32 004	QR 36 147	2006	m/rangerskruebremse				



HEJLANs nyeste modeller af litra HD. Vognen til venstre har læsselem, mens vognen til højre har jalousier, hvilket forbilledet havde ved leveringen. Senere ombyggedes de med læsselem som vist til venstre på HD 38 788. HD-vognen til højre bærer nummer 38 023.

vogne stå med åbne døre ved fx varehuset. Detaljerne var i top. Taget var farvet i korrekt sølvfarve, mens vognkassen var i flot brun. Påtryk-kene var fine, men ikke så skarpe som på senere udgivne modeller.

I 1998 udsendte ROCO et sæt med to vogne, en åben vogn litra E og en lukket litra Gs. E-vognen havde nr. 52 178 og var EUROP-mærket (så tilføj venligt denne til teksten om de åbne vogne i sidste nummer). Gs-vognen havde nr. 41 059, og var i samme udførelse som forannævnte, dog kunne døre og lemme ikke åbnes..

Problemet med den forkerte platform var nem at klare, idet man pillede den af, og i stedet monterede en dansk type fra fx Klein. Vognen på fotoet vises netop med dansk bremseplatform.

IE fra DWA og ROCO

I 1999 udsendte både DWA og ROCO modeller af den hvide vogn DSB litra IE. ROCOs model var naturligvis baseret på egen udgave af G10, mens DWAs udgave blev baseret på Fleischmanns model af samme.

Mens DWAs havde egerhjul og uden vangepåtryk, så var ROCOs udgave forsynet med egerhjul og vangepåtryk. Da der er forskel i formene, så er det pudsigt, at man kan opleve IE 18 799 i to udgaver. Begge har gode ligheder og uligheder med DSBs forbillede, så hvilken vogn, man foretrækker, er naturligvis op til én selv. Vælger man DWAs udgave, så bør man udskifte egerhjulene til hjul af pladetypen.

HELJAN på banen

Omkring år 2000 skete et gen-nembrud med hensyn til danske godsvogne, idet HELJAN udsendte

en række lukkede vogne af litra HD og IAL. Disse modeller skulle man selv samle, og bl.a. lime håndgelænder, trin m.v. fast. Desværre var modellerne ret grove med hensyn til detaljer, bl.a. var gelænderne overdimensionerede. Desuden var detaljerne ikke korrekte, vognene var bl.a. forsynet med forkerte jalousier.

Undervejs udsendte HELJAN også en serie modeller af ZA- og ZB-ølvogne fra Carlsberg og Tuborg. Disse var desværre også i en al for grov kvalitet. De leveredes ligesom førnævnte litra HD og IAL også som samlesæt.

Tuborg-vognene udsendtes i to forskellige design, nemlig det tidlige fra 1950'erne med 'omvendt' rødt ø, og det senere med rødt bånd fra 1960'erne. Sidstnævnte havde en Tuborg-paraply, der desværre ikke sad helt perfekt på taget, idet paraplyen sad en del forskudt ud over taggavlen. Men ved lidt tålmodighed er det muligt at fjerne lidt af taget, således at paraplyen kan sidde mere korrekt. Se foto.

Desværre var bremseplatform, gelænder og trin fortsat i en meget grov kvalitet, og nogle mj-ere har derfor udskiftet disse dele med nye i ætset metal m.v.



Hobby Trades model af DSB litra ZB fra Albani er bare en supermodel. Kommer nu i genoptryk.



En lukket vogn litra HJ 37 105 fra Hobby Trade. Typen tilhører epoken fra starten af 1960'erne til 1966.



Hobby Trade

Men nu var der gået hul på bylden, og i løbet af de første år efter årtusindskiftet kom Hobby Trade på banen med en række Q-vogne af både den lille og store type, lukkede vogne litra IB og den lukkede litra HJ. Det er alle meget flotte modeller med en utrolig detaljeringsgrad. Desværre er der en 'grov' fejl ved den lille Q-vogn, idet rammen øverst under tagkanten mangler. Der er også en del problemer med

koblingerne, der hænger, og derfor har svært ved at koble naturligt. Men generelt er det smukke og brugbare modeller.

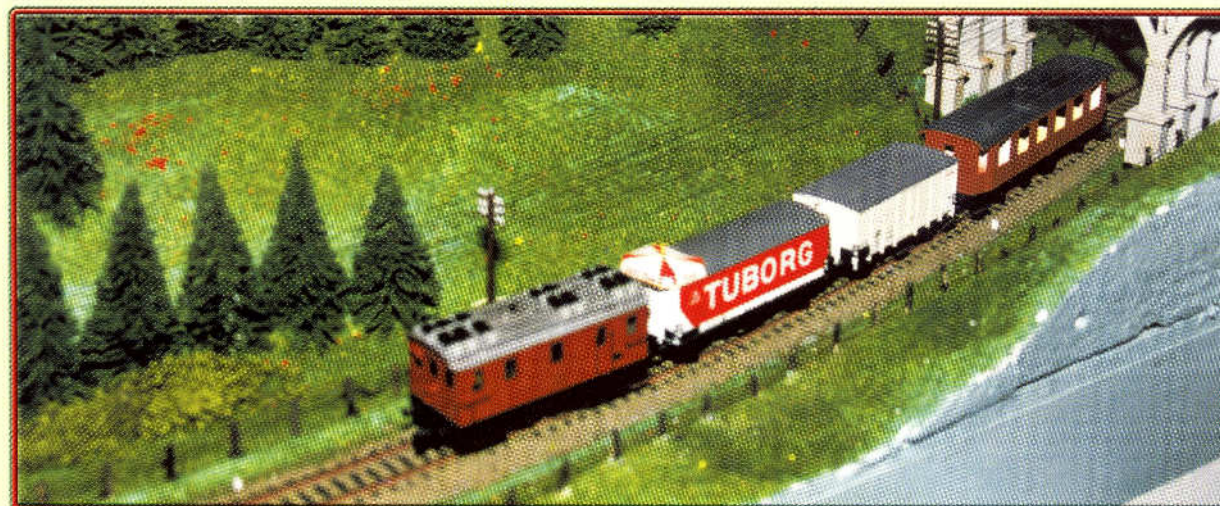
Snart efter fulgte en serie smukke modeller af hvide kølevogne fra DSB litra IB fra Hobby Trade. Disse modeller er meget flotte og nøjagtige, men det er som om, de ikke har slået an hos de danske mj-ere? Modellerne kunne fås med påskriften KØLEVOGN i rød eller med de senere Interfrigo-påskrifter.

Samtidig udsendte man et sæt med tre ølvogne fra Albani-bryggeriet baseret på samme IB-model. Disse vogne er bare helt fantastisk smukke med korrekte påtryk med Albani-logo og et bånd med påskriften GIRAF-ØL. De ikke undværes på et anlæg, der kører epoke III.

Endelig vil vi gøre opmærksom på, at Hobby Trade på basis af de små og store Q-vogne sammen med litra HJ også udsendte tre grå specialvogne. De bærer de nye påskrifter, der indførtes hos DSB i starten af 1960'erne, den såkaldte skrifttype kaldet Overarkitektens Bogstaver og Tal. I realiteten var denne en afart af skrifttypen Gill. Modellerne er i flot specialvognsgrå lakering, og passer fint til at stå på et sidespor el.lign.

Godsvogne fra Laser

I midten af 1990'erne fremstillede det italienske Laser en serie lukkede vogne i samarbejde med V.F. Hejlesen/Trinbrættet i Vejle. De fleste blev produceret til epoke IV, men nogle få blev også leveret med epo-



To identiske hvide vogne, nemlig IE 18 799 fra ROCO hhv. DWA-hobby. Så vil man bruge begge, må man nødvendigvis omnummerere den ene.

LASER udsendte i samarbejde med Trinbrætte i Vejle DSB litra HJ, type , der var forsynet med en lille rangerskruebremse i gavlen Her er det HJ 37 615, der holder hvil på godsbanegården.

Et privatbanetog på vej gennem det danske landskab. I stammen ses to godsvogne litra ZB fra TUBORG og en hvid IE.

ke III-litrering. Det var bl.a. en hvidmalet litra I, og en brunmalet litra HJ af serie I, sidstnævnte var typen, som var baseret på litra PJ.

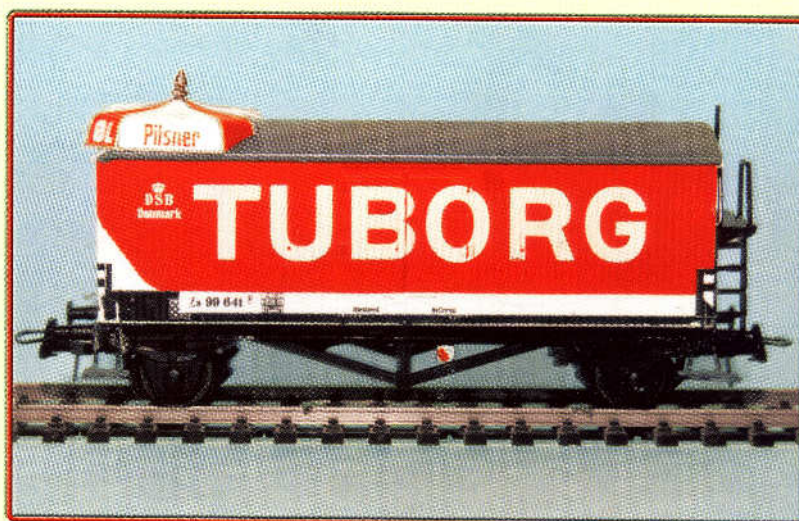
Modellerne blev fremstillet i resin, hvilket vanskeliggjorde påsætning af diverse detaljer i metal med almindelig lim. Det gjaldt således trin og bremseplatform. Men det lykkedes alligevel at få hæderlige vogne ud af det, bl.a. var litra HJ type I en flot model med den lille bremseplatform.

Detaljerne var ikke altid helt i orden, bl.a. var dørene lidt for flade, men det var dog til at leve med. Disse modeller er i dag meget svære at opdrive, men man kan være heldig at finde dem på markeder for antik legetøj.

Nye modeller fra HELJAN

Fra omkring år 2006 kom HELJAN med en række nye godsvogne af litra HD og IA. Disse modeller blev helt omarbejdet i forhold til de tidligere udsendte, og vognene fik nu de korrekte jalousier...og utrolig flotte og tynde bremseplatforme, trin, håndbøjler m.v. i ultratynd metaltråd. Lakeringer og påtryk er bare helt i top, og tilsyneladende har mængden af varianter ingen ende, idet HELJAN fortsat reklamerer med nye modeller. Disse vogne leverer HELJAN - modsat tidligere - som samlede, d.v.s. lige til at sætte på sporet.

De nye modeller omfatter både den brunmalede litra HD og den hvidmalede litra IA, sidstnævnte i flere varianter som litra IAR, IAK og IAL med og uden bremseplatform, jalousier i gavlene. Begge type vogne er helt korrekte i udstyr, d.v.s. med korrekt placerede jalousier. Det skal lige bemærkes, at den brunmalede udgave af litra HD oprindeligt udsendtes i 2006 i den typiske epoke III-udgave med lille læsselem i stedet for jalousier. De senere udgaver har jalousi i stedet for læsselem, et udseende forbilledet kun



havde til midten af 1950'erne. Her valgte DSB at fjerne det ene jalousi, og montere en smal læsselem, så vognene kunne transportere langt tyndt gods, fx tynde jernprofiler.

De nævnte modeller var ikke ens i udformning, idet HELJAN udstyrede dem med de korrekte lejer, d.v.s. med rullelejer eller svenske lejer, med puffertryk, påtryk som EUROP-vogne, T-mærkning o.s.v., ligesom tagene fik forskellige grå nuancer.

Ud over de nævnte modeller af litra HD og IA, har HELJAN udsendt en række smukke vogne af fiskeyngelvogne litra ZF baseret på netop litra IA. Disse blev omtalt i nr. 97.

Undervejs har HELJAN også fremstillet en række vogne på basis af litra IAL og IAR i den brune bemaling som vognene fik efter år 1965, d.v.s. som litra Gklms m.v. Men disse vogne er ikke medtaget i nedenstående liste, idet vi senere

vil bringe en komplet oversigt over lukkede og åbne vogne til epoke IIIc. Vi startede på dette projekt i nr. 91, og håber at kunne fortsætte med emnet snarest muligt.

Sluttelig skal nævnes, at HELJAN på basis af IA-modellerne også har udsendt en model af den private lukkede godsvogn litra ZR fra Vejle Kalk. Denne model er helt korrekt med hensyn til manglende jalousier, og korrektheden gælder også påskrifter m.v.

Desværre blev modellen - ligesom firmaets ZF-vogne - kun fremstillet i begrænset oplag, og blev derfor hurtigt udsolgt. Man forsøgte dog med et ekstra oplag omkring et års tid senere, men også disse vogne blev hurtigt udsolgt.

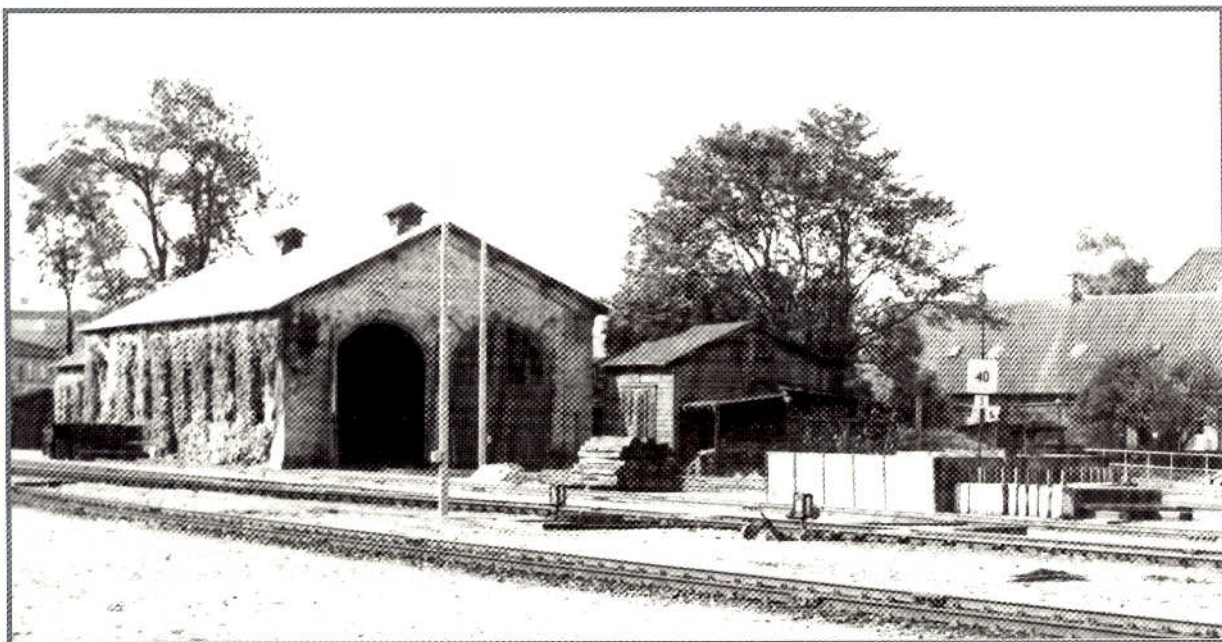
Til de lukkede vogne fra DSB hører også fiskevognene litra ZF, men de blev omtalt i nr. 97, og er derfor udeladt her.



HELJANs model af ZB 99 641 fra TUBORG i 1960'erne er en flot model. Den leveredes som samlesæt, og led som de første vogne fra HELJAN ved at have alt for grove detaljer. Og så ragede paraplyen alt for langt ud over gavlen. Det er dog ændret på den viste vogn.

Den seneste serie af hvide vogne er de bedste som HELJAN har fremstillet. De har fine detaljer, bl.a. rangerskruebremse i tynd tæts messing. Dørene kan åbnes. Her er det kødvognen DSB litra IAK 21 034, der afventer på godsbanegården.

Den tosporede remise i Holstebro, opført i gule sten. Foran remisen ses kulgården. Foto fra 1961. JGC/JMJK.



Noget om **SMÅ REMISER** i virkelighed og model

Vi har i tidligere numre beskæftiget os med de store remiser og maskindepoters indretning. Men de store rund- og ringremiser til damplokomotiverne har mange af os ikke plads til på hjemmeanlæg - ja, det kan også knibe på klubanlæg, så derfor kommer her lidt om min-

dre remiser, der kan finde plads på hjemmeanlæg.

Skal man inddеле remiserne i typer, så har man følgende grundtyper:

1) Store ring- og rundremiser til damplokomotiver

2) Mindre rundremiser til damplokomotiver

3) Aflange remiser med saddeltag til damplokomotiver, én- eller flersporede

4) Større aflange remiser til motormateriel, én- eller flersporede

Den ensporede remise i Aabenraa blev det meste af tiden benyttet af de høje F-maskiner og O-maskinerne. Foto fra 1962. JGC/JMJK.





Et skønt miljø fra Sorø med to-sporet dampremise. Typen minder meget om DSB-remisen i Rungsted og Holstebro. Foto fra 1961. Adamsen/DMJK.

5) Mindre remiser til rangertraktorer (rangerhytter), én- eller to-sporet

De store rund- og ringremiser under punkt 1) stod bl.a. i Esbjerg, Viborg, Struer, Randers, Odense, Gl. Fredericia.

Remiser under pkt. 2) var bygninger, der bl.a. stod Roskilde, Næstved, Tønder, Nyborg og andre steder. Disse remiser havde fra 5 til 12 spor.

Bygninger nævnt under pkt. 3 var fx remiserne i Rungsted, Helsin-

gør, Nykøbing F., Slagelse, Holstebro, Skælskør, Åbenrå, Rødekrø og mange andre steder. En remise næsten magen til Rungsted remise var typen i Sorø. I Aalestrup stod en type med to spor næsten magen til. Mens alle disse var opført i gule eller røde sten, så fandtes også en

PÅ SPORET



Skandinaviens største udvalg af modeljernbaner og tilbehør



Kølevogn 325,-
Kr.



Tankvogn 285,-
Kr.

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

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

E-mail: info@paa-sporet.com
Hjemmeside: <http://www.paa-sporet.com>
Husk at tillægge PORTO kr. 90,- ved forsendelser

Åbent:
Mandag lukket
Tirsdag-fredag 14.00-17.30
Lørdag 10.00-13.00



To-sporet remise
i Grenå. Foto fra
1969. JGC/JMK.



jysk type, der var opført i træ, bl.a. i Vejle og Varde.

De fleste aflange remiser var ret små i udformningen, så der var dog en enkelt undtagelse med hensyn til størrelse, nemlig remisen i Frederikshavn. Den var en aflang bygning med saddeltag, og havde plads til ikke mindre end 16 lokomotiver.

Bygningerne var som allerede nævnt konstrueret som aflange bygninger med traditionelt saddeltag med ét eller to spor og porte,

sjældent tre, men det er dog forekommet, bl.a. i Helsingør og Thisted. Begge var opført i røde sten med saddeltag.

De mindre dampremiser er vel egnet på modeljernbanen, og ud over de nævnte fandtes en to-sporet remise i Grenå og Holstebro og en énsporet i Røde Kro. I Slagelse lå en aflang remise med tre spor opført helt i sten. I Nykøbing F. havde man ligeledes en aflang dampremise, der dog var forholdsvis stor, idet den havde plads til 7 maskiner.

Motorremiser

Ved motormateriellets fremkomst opstod et behov for nye remiser, hvor man samlede alle faciliteter for driften, fx olie- og benzinstandere. Der blev bygget flere typer af remiser, nævnt under punkterne 4) og 5), og det karakteristiske for dem alle var, at de blev bygget som aflange bygninger, d.v.s. at man ikke brugte rundremiser og drejeskiver. Rundremisen eller ringremisen udformning var afstemt efter sporene til og fra drejeksiven, d.v.s. vinklen mellem de enkelte togveje. Det var der ingen grund til for motorremiser, idet motorvognene og -lokomotiverne kunne køre i begge retninger, og derfor ikke behøvede at blive vendt på en drejeskive som dampmaskinerne.

Motorremiser blev ofte bygget i røde eller gule sten med saddeltag i tegl, skifer eller tjærepapdækning. De blev som regel to- eller tresporede.

De blev meget tillukkede, d.v.s. uden særlig mange vinduer i siderne, men ofte med vinduer i taget. I Næstved opførte man en motorremise på bagsiden af den eksisterende rundremise. Den blev bygget i træ, og malet i DSBs karakteristiske røde farve, mens taget var belagt med tagpap.

Nogle af de nye remiser opførtes i bl.a. Hillerød, Struer og som allerede nævnt i Næstved, hvor man benyttede MR- og ML-motorvogne m.v. Remisen i Hillerød blev opført i røde sten, mens den i Struer blev bygget - så vidt vides - i gule sten?



Model af lille rangerhytte, hvis forbillede stod i Vordingborg indtil slutningen af 1990'erne. Foran bygningen ses LJ traktor M 8. Nederst ses rangerhytten bagfra med den lille udbygning til værktøj, lager m.v. Modellen er bygget af Thomas Henrichsen, NMJK.



En god lille model til små maskiner er HELJANS model af en ensporet remise nr. 1751. Her er den ommalet i gul med grønne porte



Remiser til rangertraktorer

En mindre type remise blev opført til brug for rangertraktorer af 'kommodetypen', Ardelt og Køf. Næsten alle blev bygget i træ, og havde kun et enkelt spor. Disse små remiser blev opført i bl.a. Vordingborg, Kolding, Sorø...og mange andre steder, hvor man benyttede de små traktorer

Remiserne havde en eftersynsgrube, et par drejebænke for nød-

tøftig reparation, men ellers intet andet.

Der fandtes også mindre remiser opført i sten, bl.a. i Køge, Hellerup, Vejen og Hobro. Alle steder havde man selvfølgelig diverse udstyr til at kunne forsyne traktorerne med drivmiddel, d.v.s. standere til diesel eller benzin foruden oliebeholdere.

Nogle nyere små remiser til traktorer blev opført i gasbeton, bl.a. i Glostrup...og en remise i træ med fladt tag blev bygget i Grindsted. Mange af disse remiser blev senere overtaget af Banetjenesten gule

køretøjer eller - hvor man fjernede sporet - automobiler.

Små remiser i model

De mindre remiser er naturligvis dem, der bedst passer ind på hjemmeanlæg, så lad os derfor se, hvad industrien kan tilbyde af samlesæt, der kan bruges som danske...eller som let kan fordanskes.

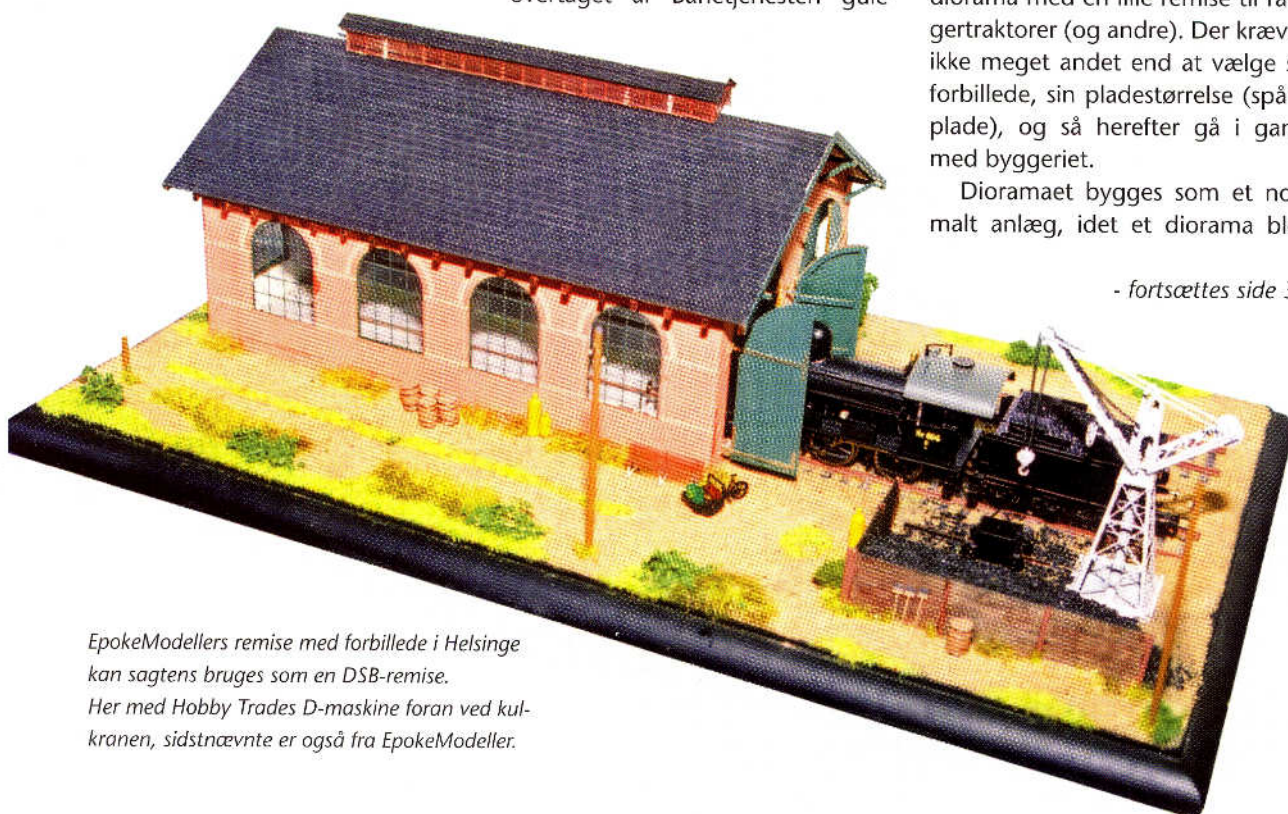
Diorama med lille remise til rangertraktorer

Man kan bygge et lille hyggeligt diorama med en lille remise til rangertraktorer (og andre). Der kræves ikke meget andet end at vælge sit forbillede, sin pladestørrelse (spånplade), og så herefter gå i gang med byggeriet.

Dioramaet bygges som et normalt anlæg, idet et diorama blot

- fortsættes side 31

EpokeModellers remise med forbillede i Helsingør kan sagtens bruges som en DSB-remise. Her med Hobby Trades D-maskine foran ved kulkranen, sidstnævnte er også fra EpokeModeller.





TRAKTORREMISE I VORDINGBORG

Skala 1:87

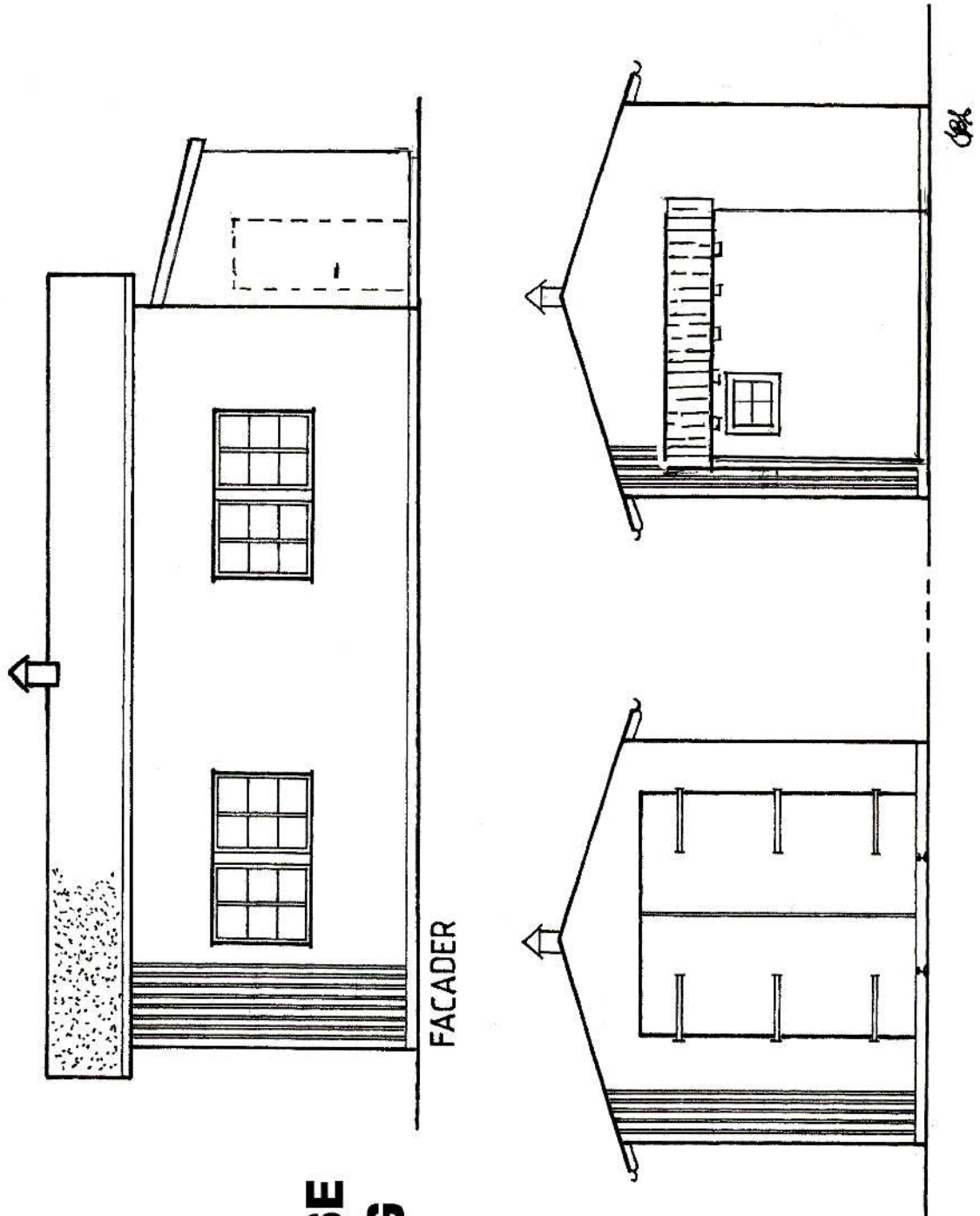
Tegning: CBA

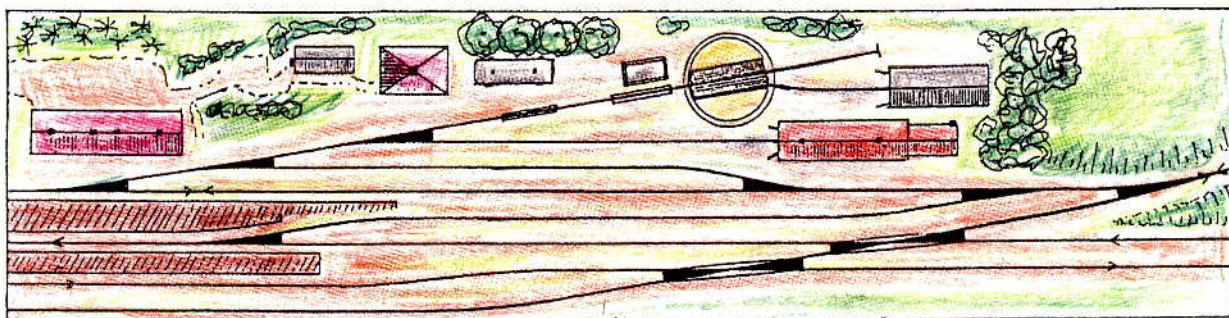
Remisen blev bygget i 1940, hvor DSB traktor nr. 79 blev en af de første, der tog remisen i brug.

Bygningen var sparsomt indrettet med lidt værktøj og drejebænke, så små reparationer kunne udføres.

Oprindeligt havde hytten ikke den lille lagerbygning; den kom først til i 1950'erne.

Sidst i 1950'erne fik Vordingborg en Ardel-traktor, og senere husede remisen en køf.





Plan 1

Tegning: Torben Bejerholm

er er et udsnit af det store anlæg, så princippet for bygning er det samme.

Sporenes placering, bygninger placering m.v. tegnes op, og derefter går man bare i gang med at lægge græsmåtter - eller hvad man nu foretrækker - ballast o.s.v. Her henviser vi til tidligere numre af LOKOMOTIVET, hvor der er masser af ideer at hente.

Som hjælp for et diorama bringer vi her nogle sporplanforslag til fremstilling af mindre dioramaer med DSB maskindepoter. Så det er blot at gå i gang.

Plan 1

Her ses et maskindepot på en middelstor provinsby. Ved drejeskiven ligger to ensporede remiser, den ene er opført i træ (rangerhytte), og rummer rangermaskinen, fx en HS, mens den anden er i røde sten, hvor en MO-vogn kan parkeres. Man kan også bruge træremisen til en dieseltraktor, der så kan få olie m.v.

Bygningen ved siden af olietanken er et DSB-signalhus, der dog i dette tilfælde kan udelades. Ved siden af signalhuset ses et kolonnehus, og her har Model-Byg og Hobby Trade udgivet meget vellykkede danske bygninger til dette brug. Vi har i vore dage fået det

nemt med hensyn til danske jernbanebygninger.

Planen har to englænder-sporskifter, men det behøver man naturligvis ikke efterligne.

Plan 2

Den anden sporplan giver forslag til et depot med en tosporet remise. Her kan man uden tøven anvende Epoke Modellers flotte model af Helsingre remise, også selv om den ikke er en DSB-remise.

Bemærk, at drejeskiven med tilhørende kuldepot, d.v.s. kulgård med kulbænk befinder sig i den modsatte side af remisen. Sådan var det ofte indrettet i virkeligheden.

Ved siden af drejeskiven er markeret en tegning af det runde vandtårn, hvilket HELJAN har i sit program. Kulbænken må selvbygges med sveller m.v. Se også vort særskrift om maskindepoter.

Bygningen for enden af drejeskiven er en lille hytte til dræsiner. Husk, at disse bygninger før hen var meget almindelige på DSBs stationer, og de bør derfor ikke glemmes.

Diorama

På side 28 ses model af DSB rangerhytte. Forbilledet stod i Vordingborg. Hytten er bygget i balsatræ (kan også bygges i plasticpap eller almindelig pap), og bræddevæggene er illuderet ved hjælp af kartonstrimler skåret tyndt ud, og derpå

limet på væggene. Taget er i papir, der er belagt med slibepapir.

Efter samling er hytten malet med en blanding af Humbrol 33-sort og 26-brun, der giver et slidt udseende. Modellen er fremstillet af Thomas Henrichsen NMJK. ■

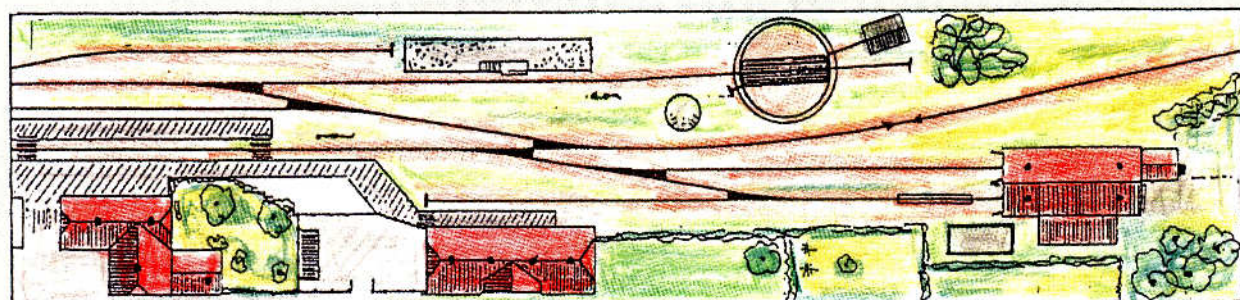
Tekster om maskindepoter til damplokomotiver har tidligere været bragt i følgende numre af LOKOMOTIVET:

Nr. 56:
Maskindepoter - forbillede og model, med sporplanforslag til både små og store depoter. Side 3.

Nr. 79:
Et hjemsted til damphestene. Oplæg og teori med ideer til, hvad man finder på maskindepotets område. Side 23.

Nr. 80:
DSB maskindepot som diorama med kulkran, kulgård og kolonnehuse. Side 9.

Nr. 81:
Hvordan får man plads til et stort DSB maskindepot? Omhandler anlæg af ringremiser. Side 32.



Plan 2

Tegning: Torben Bejerholm

7 gode råd til anlægsdesign

Vi har tidligere bragt nogle gode råd for anlægsdesign. Disse fremgår af teksten sidst i denne tekst. Men her kommer først syv andre gode råd.

1 Kurverne skal tilpasses

Standarden siger 120-140 cm diameter (60-70 cm radier) i skala 1:87, men det betyder ikke, at man skal undgå mindre kurver, men kurver under 45 cm radius bør man undgå. Benytter man hovedstrækninger med damplokomotiver litra N, H m.fl. og lange vogne m.v., så bør kurverne have de nævnte radier på 60-70 cm, dels af hensyn til, at lokomotiverne problemfrit kører gennem kurverne, dels så køretøjerne ikke hænger "uden for spor-kurven". Det ser uskønt ud, og ikke i overensstemmelse med forbilledet at se vogne med "bugen" hængende frit i luften over sporene. Nogle fabrikanter hævder, at deres modeller kan køre gennem meget små kurver, men det er ikke anbefalingsværdigt.

Bruger man derimod diesellokomotiver og motorvogne med bogier, kan kurverne være mindre, ligesom korte vogne og damplokomotiver med kort akselafstand kan benyttes.

Især moderne kørsel (epoke IV og V) med IC3-togsæt, lange DSB-vogne litra B, Bcm, Bcm-o m.v. kræver store kurver for at undgå det forannævnte uskønne udsving. Dyrker man derimod epoke III, hvor vognmateriellet er kortere, så kan kurverne mindskes.

Anlægger man en privatbane, der benytter mindre lokomotiver, motorvogne og personvogne, så kan man uden besvær gå ned til en kurveradius på omkring 35-40 cm.

2 Undgå at lægge sporskifter i kurver, men...

En undtagelse er kurveskifter, der er konstrueret til netop dette formål for at spare plads og give en jævn overgang fra det ene spor til det

andet). Brug så store kurver som muligt, jfr. punkt 1, selvfølgelig alt efter pladsen. Almindelige rette sporskifter vil, hvis de lægges i kurver, danne en S-kurve, der kræver nedsat hastighed for ikke at afspore toget, og tilligemed er uskønt at se på, når toget kører igennem den.

3 Lav togvejsspor for togarter på skjulte banegårde

På synlige stationsområder designer vi sporrister til person- og godsvogne, og dette princip bør man også benytte på skjulte banegårde. Her er det endda muligt at udvide begreberne til andre togarter, således at man altid kan trække det ønskede tog frem til drift. Tegningen viser eksempler på, hvordan man kan inddele sporgrupperne på en skjult banegård. Sporristeren bør kunne rumme mindst to togarter: Person- og godstog.

Men det er nemmere at holde rede på togene ved køreplanskørsel, når man har anlagt sporrister til flere grupper, fx internationale tog, ekspres- og hurtigtog, lokaltog (nærtrafiktog) og godstog.

4 Undgå S-kurver

Ved S-kurver kan toget krænge af sporet eller pufferne kan støde sammen med afsporing til følge. S-kurver er især et problem ved sporskifter, når skiftet danner en modkurve til et krumt spor, bl.a. indkørsel på stationer.

5 Brug ikke elektriske sporskifter for enhver pris

Det er dyrt at bruge elektriske skifter, og hos forbilledet forsyner man kun de vigtigste sporforbindelser med elektriske skifter f.eks. til hovedspor, ved rangerriste m.v. Så det bør man også gøre i model. Læg kun elektriske skifter på steder, hvor det ikke umiddelbart er let at komme til, og spar dem ved mindre befærdede spor, fx ved maskindepoter, henstillingsspor o.s.v.

6 Anlæg afløbsspor
Erfaringerne viser, at der altid opstår "paniktog" under kørsel, også selv om der fx er nødstop på digitalanlæg. I sådanne tilfælde er det vel bedre at toget kører ind på et afløbsspor mod en stopbom, frem for at buldre ind i et andet tog med skader til følge. To modkørende tog har jo dobbelt ødelæggende kraft.

7 Udnyt hjørnerne
Stationer anlægges som regel langs med anlægskanter eller op mod bagvægge. Det skyldes muligvis den fejlagtige indstilling, at stationer altid er rette.

I virkeligheden krummer spornettet på mange stationer, så her har vi en mulighed for at udnytte hjørner og andre uhåndterlige områder ved at anlægge en kurvet station. Sporplanshæfter viser mange ideer til dette. Og det er egentlig utroligt, hvad man kan få plads til, når en station er anbragt i et hjørne.

Hjørnerne kan også udnyttes til andre pladskrævende bygninger som maskindepoter, varehusarealer, læsseveje o.s.v., således at man ikke optager unødigt plads andre steder.

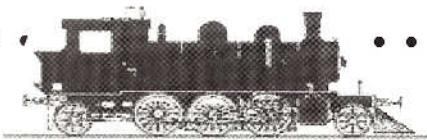
En tredje mulighed for at udnytte hjørner m.v., er at anlægge fabriksområder, der normalt kræver store investeringer i plads. Ved at anvende bygninger i halvrelief, d.v.s. samle bygningerne halvt, og udelade resten, male supplerende kulisser, kan man give indtryk af at have opført en stor fabrik. Evt. kan kulisser fra MZZ hjælpe på problemet. Kulisser kan selvfølgelig også selvfremsilles.

Flere tekster om samme emne:

Syv gode råd
LOKOMOTIVET nr. 64, side 20

Ti gode råd
LOKOMOTIVET nr. 49, side 9

Anlægget skal tiltrække øjet
LOKOMOTIVET nr. 51, side 8



... vi ligger kun 900 m fra Jernbanemuseet
og bussen har stoppested ved butikken.
Linie 51 og rute 890 lige til døren.

Se alle julegaveideerne i butikken eller i webbutikken

Julens åbningstider kan ses på vores
hjemmeside

Vi har alt til digital drift

Vi ønsker alle vore kunder en glædelig jul
og et godt nytår

Det vi ikke har, det skaffer vi

Odense Modeljernbanecenter

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

Åbningstider:

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

"Hvad du ønsker, skal du få" – køb julegaver i
FELDERBANEN – mulighederne er mange, f.eks.

Bøger:

En returbillet til Sønderborg, tak, D-maskinen
På tværs med toget - fra Tinglev til Tønder. Ny pris 220,00 kr.,
Damprangerlokomotiver, DSB litra R, H og S,
Dansk Jernbanehistorie 2, 3 og 4 af Torben Andersen
DSB Litra E 1937-1970, DSB Litra N-T begge af Steffen Dresler
Gribskovbanen, Mariane fra fjord til hede
S-banen, Med toget til Glyngøre og Nyk. Mors.
På sporet af 2009, KLK - Gennem de 8 sogne og mange flere.
Märklin jubilæumsbog: Die Legende Lebt

DVDer: Grimstrup, Krabbe & Rasmussen og Miba.

Lokomotiver og vogne: Trix, Minitrix, Piko, Fleischmann, Roco,
Märklin, LGB, Miniclub, Elektrotren, Epoke, Hobby Trade, Tog-
modelle og Heljan.

Til landskab: Byg et fint julelandskab op med sne, julemand og
juletræ. Alt til opbygning af baneanlæg. Nyheder fra Viessmann
bl.a. bevægelige figurer, flere forskellige.

**Felderbanen ønsker alle kunder og
forretningsforbindelser
en rigtig glædelig jul og et godt nytår**



Åbningstider v. jul og nytår:

Ekstra åbent mandag d. 21.12.09

Åbent tirsdag d. 29. og onsdag d. 30.12.09.

Lukket lørdag d. 2.1.2010

FELDERBANEN

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

Vejlevej 349, Bramdrupdam

DK-6000 Kolding Tlf. 74560808, fax. 74560201

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

mandag lukket. tirsdag-torsdag 10.00-17.30,

fredag 10.00-18.00, lørdag 9.00-13.00

EpokeModeller

har nu også en kørende HHGB skinnebus



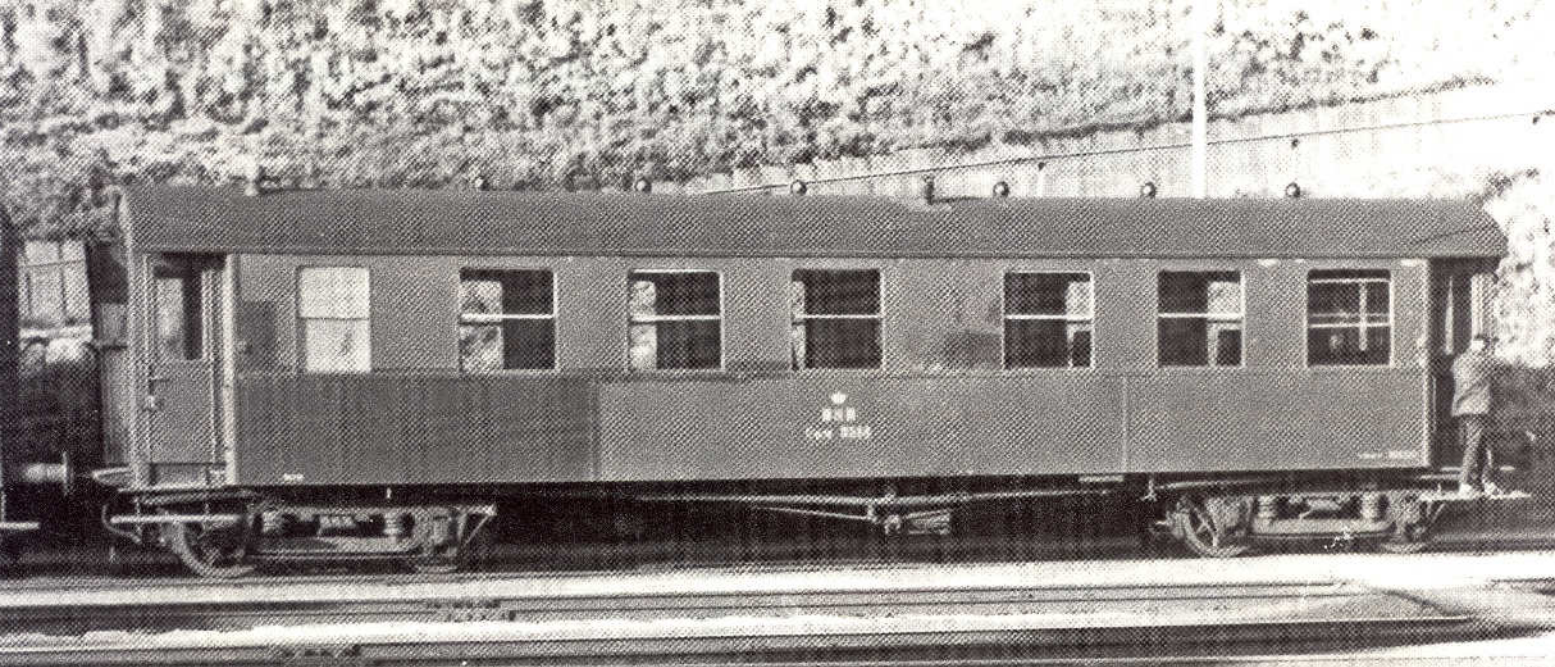
HHGB Sm4

Nærmeste forhandler kan oplyses på:

salg@jpk-productions.dk

Produceret af JPK Productions

www.epokemodeller.dk



DSB litra CQM 3514 i Fredericia 1965. Bemærk de næsten retvinklede hjørner i vinduerne, noget typisk for litra CQM. Foto: KEJ.

Nogle specielle motorbivogne

DSB litra CQM

DSB litra CQM 3570 (lang type) fotograferet ukendt sted i 1954 af PEC. Bemærk det smalle midtervindue. Foto: PEC/DMJK.

■ Af Torben Andersen

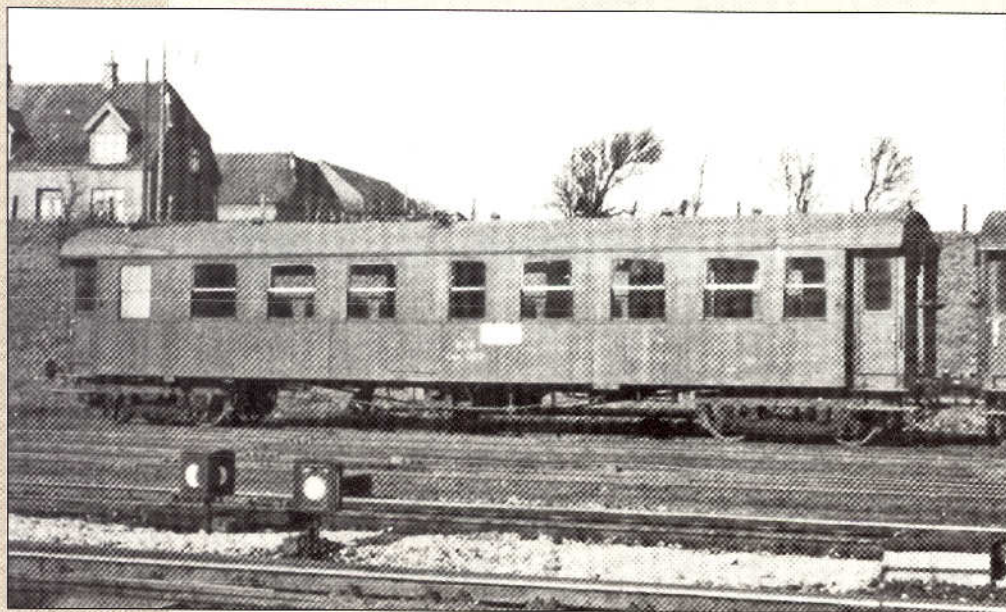
Da DSB i 1936 ønskede at frigøre FF-vognene (fra 1941 litra CR) fra Kalundborgbanen, foresloges det at ombygge 19 CK til CKM, men det blev ikke til noget, idet man

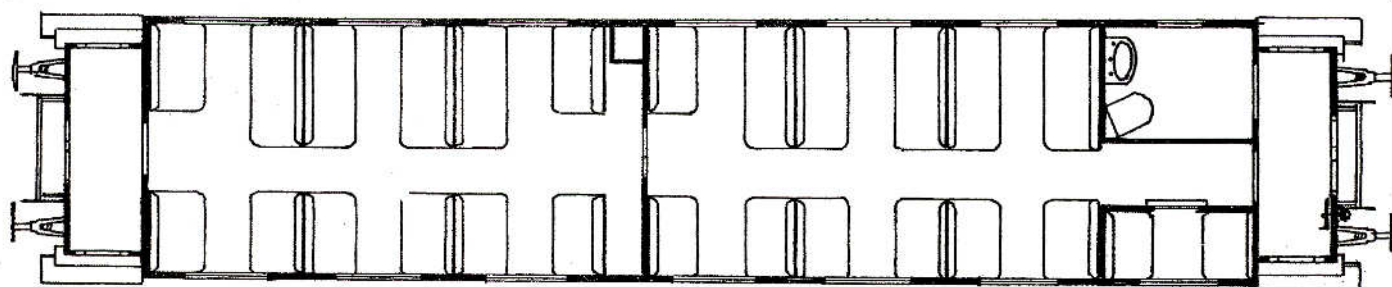
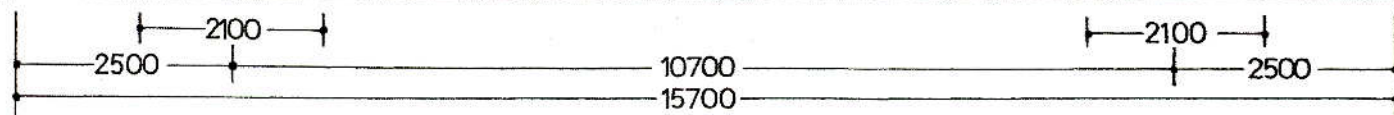
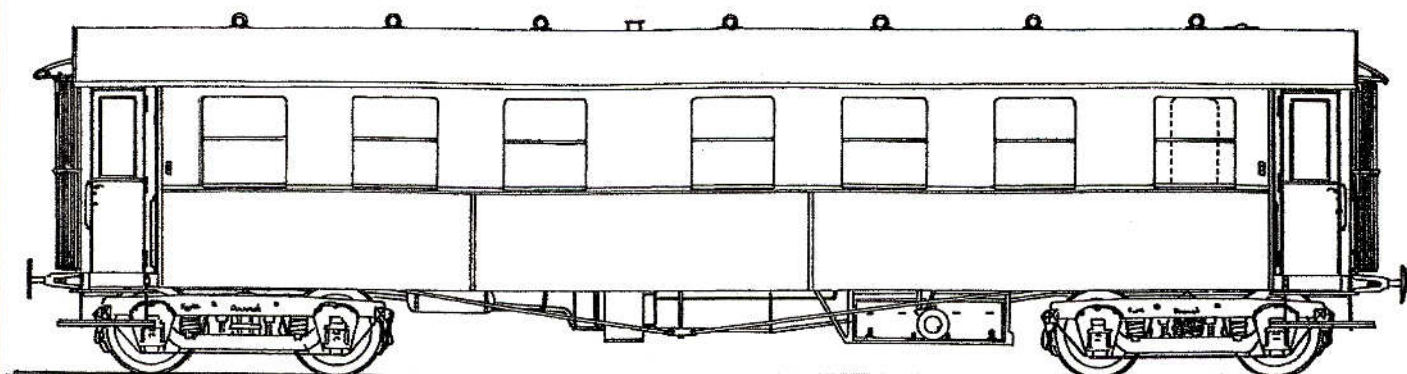
fra 1937 i stedet tog fat på at ombygge en række vogne af litra CS til COM, fra 1941 litra CQM, der også skulle benyttes i MO-fremførte tog.

De nye vogne fik hvælvet tag,

og indrettedes som storrumsvogne i stil med CP med delte vinduer og lukkede - men firkantede - endeperoner. Eftersom 2,1 m træbogierne gik i arv, kom de på CQM kom til at sidde helt ude i vognenderne, hvilket gav vognene et "langbenet" udseende. I gavlene etableredes overgang, og der monteredes harmonikaer. Da CS-vognene var smalle på grund af de udvendige trinbrætter, og vangerne dermed sad længere inde end normalt, måtte de ombyggede CQM-vognes sider og undervogn bl.a. forstærkes med kraftige armeringsjern (stager).

Denne konstruktion gav ikke samme styrke som en vogn med armeringsplader direkte fastgjort til længedragerne. Der blev derfor fastsat en begrænsning, nemlig, at disse vogne, der fik litra CQM, ikke måtte løbe over 80 km/t, hvis der efter dem var en større togvægt end 120 tons.





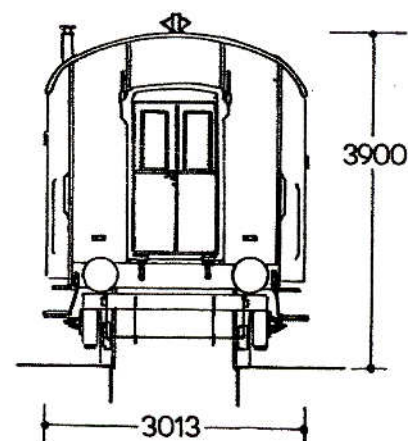
DSB litra CQM 3509-3524

Ombygget Århus 1937-40

Skala 1:87

Tegning: HO/FK

Tegningen viser den lille type CQM, der var indrettet som storrums-vogn, opdelt i næsten to lige store rum for rygere hhv. ikke-rygere. I den ene ende var indrettet toilet og togførerkupé. Kakkellovnen var indrettet ved skillerummet. Bemærk de retvinklede endeperroner.



Grundet den lave vægt blev de derfor særligt velegnede til motor-tog med MP, MO m.fl., der havde begrænset trækraft. De blev som motorbivogne udstyret med varmtvandsvarmeanlæg, dynamo til egenbelysning, og trykluftbremse G&P, men for også at kunne fremføres i damptog beholdt de vakuumbremser. Varmeanlægget til koksfyring blev anbragt ved midter-skillevæggen til rygere/ikke rygere.

Vægtmæssigt var de som allerede nævnt velegnede til de lette tog, idet en ombygget CQM vejede ca. 29 tons.

I 1937 ombyggedes tre kupevogne litra CS til CO, senere COM, efter 1941 CQM 3501. De originale

1,8 m jernbogier fra CS-vognene blev siddende under dem, og de beholdt dem helt til 1957. I starten havde de tre CQM-vogne ikke trykluftudstyr, så de var åbenbart ikke tiltænkt brug i motortog. De fik dog udstyret i 1941.

De kunne rumme 59 siddende, hvor litra CSM kun havde plads til 50. I årene 1937-1940 fortsatte ombygningen til CQM, og der skabtes fra seksten CS litra CQM med numrene 3509-3524.

Ud over disse vogne, ombyggedes fra 1938 i alt 25 stk. CQM fra et tilsvarende antal CK-vogne. Disse vogne var lidt længere, men ellers magen til de førnævnte. De kunne rumme 73 siddende på fæl-

lesklasse og vejede ca. 31 tons, hvilket var ca. to tons mere end de små CQM. Men de vejede dog tre tons mindre end FF-vognene (CR), hvor pladsantallet var nogenlunde det samme. Disse CQM-vogne fik numrene 3551-3575.

Anvendelse af CQM-motorbivogne

Efter ombygning stationeredes vognene i Århus. I 1941 blev 3501-3503 overført til Sjælland, og efter montering af trykluftbremse indsat som personførende vogn i godstog på strækningen Næstved-Slagelse, Næstved-Gedser og Næstved-Ringsted. Vognene var i en periode stationeret i Næstved,



Et typisk sydfynsk motortog oprangeret af MP 543, kombineret post- og rejsegædsvogn litra DJ og ukendt CQM af den lange type kører ind på Nyborg station i 1960. Foto: HGC.

og var fast inventar i tog 2266, 2253 og 3255 (Næ-Sg) og 2371 (Næ-Rg). Endvidere benyttedes de i tog 2144/3148 (Rg-Næ-Ge). Dette foregik i årene 1943-1946, hvorefter litra CM erstattede CQM i disse tog. Øvrige vogne med træbogier trafikerede de jyske strækninger.

CQM havde varmeanlæg installeret (kakkelovn), hvilket M i litraet indikerer. Derfor rullede vognen hyppigst i MO-tog uden varmeke-del (før 1956) eller i MP-fremførte tog. Ind imellem blev vognene også anvendt i dampfremførte tog, især på strækningen Skive-Glyngøre og

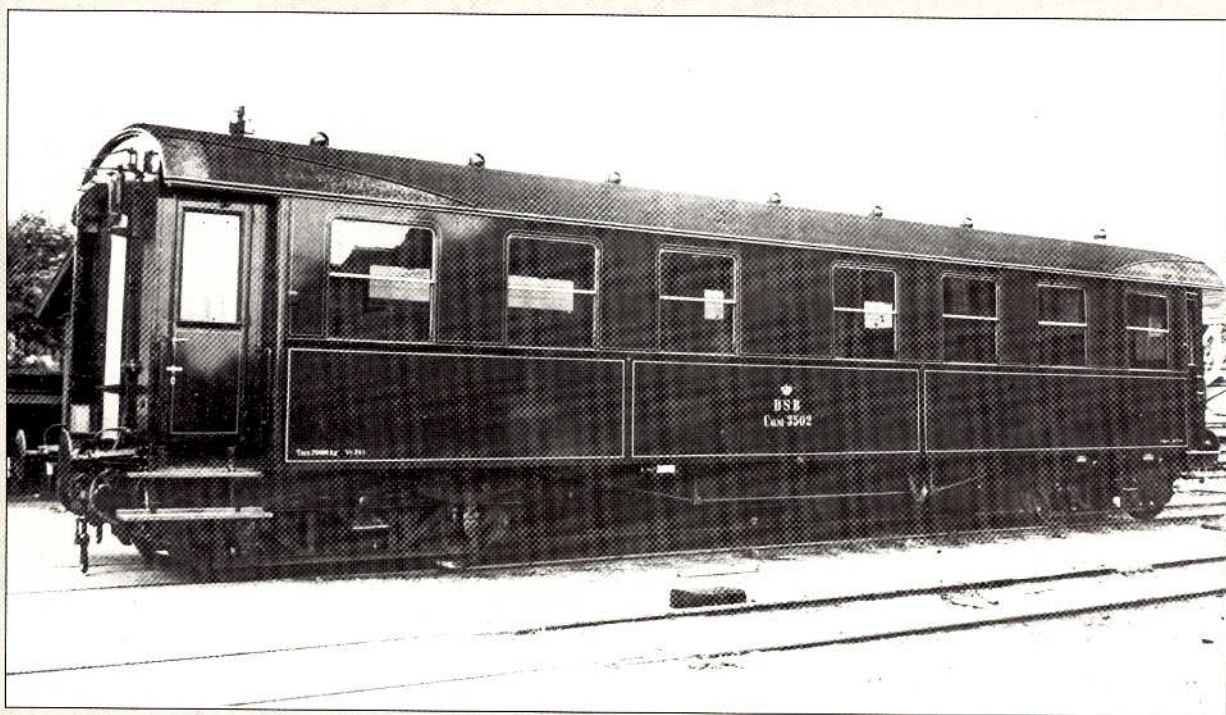
i Sønderjylland mellem Fredericia-Padborg.

Tilbagegang

Omkring 1950 faldt anvendelsen af CQM-vogne, og de blev efterhånden kun anvendt som togforstærkningsvogne. Man kunne dog stadig i 1950 opleve dem på næsten alle spor i Jylland, undtagen strækningerne Esbjerg-Tønder, Struer-Thisted, Århus-Grenå og Ålborg-Frederikshavn. Heller ikke strækningen Odense-Svendborg, der ellers kunne fremvise lidt af hvert, fik i første omgang besøg af de pudsige vogne.

Litra CQM blev meget anvendt på strækningerne Nyborg-Fredericia, Fredericia-Padborg, Skive-Glyngøre, Esbjerg-Struer-Langå, Silkeborg-Brande-Herning og Langå-Randers i 50'erne, og var en typisk jysk vogn, hvilket gjaldt både den korte og lange type. De blev internt betegnet som truckpersonogsmateriel, og lå i samme gruppe som litra COMP, CRS og CRM.

I 1950 vendte 3501-3503 tilbage til Jylland, hvor de anvendtes som personførende vogne i godstog, altså en fortsættelse af rollen fra Sjælland, og CQM 3501 blev



DSB litra CQM 3502 var en af tre CQM-vogne, der oprindeligt var udstyret med jernbogier. Her er den fotograferet på DSBs Centralværksted efter ombygningen i 1939. Foto: DSB.

en institution i det Himmerlandske. Den var fast inventar som personvogn på sporene i mange år, helt til banernes lukning i 1966 (persontrafikken), oprindeligt med D-maskinetrækraft, senere MO og MP, og sluttelig med MH!

Renæssance for litra CQM

Sidst i 1950'erne fik CQM en renæssance. Den kom, da DSB fik leveret moderne diesellokomotiver litra MT. Et par stykker indsattes på strækningen Odense-Svendborg, og da MT ikke var udstyret med varmekedel til togopvarmning, så man sig omkring efter vogne med egenvarme eller vogne med varmekedel til togopvarmning. Valget faldt på CQM hhv. CMK, og et godt stykke op gennem 1960'erne kunne man opleve MT rasle af sted med ældre CQM- og CP-vogne.

Endnu i 1966 havde DSB en beholdning på 19 CQM-vogne, hvoraf 8 var i fast løb, primært på strækningen Odense-Svendborg (Tog 226 og 1235). Men man kunne også finde typen i sønderjyske posttog (Tog 993 og 906). Førstnævnte tog havde følgende oprangering: Loko-godsvogne-CQM-EA-DB-DK-godsvogne, og kørte mellem Fredericia og Padborg.

I 1966 forsvandt CQM også fra den lille strækning mellem Skive og Glyngøre, og det blev kun til et enkelt søndagsløb mellem Skive og Struer i det midtjyske.

Tabel over DSB litra CQM, kort udgave

Nr.	Ex. CO	Omb.	Opr.	Udrangeret
3501 ^{a)}	11 301	1937	CS 16	1967
3502 ^{a)}	11 302	1938	CS 14	1963
3503 ^{a)}	11 303	1939	CS 12	1964
3509	11 309	1937	CS 30	1967
3510	11 310	1937	CS 39	1967
3511	11 311	1937	CS 57	1966
3512	11 312	1938	CS 27	1962
3513	11 313	1938	CS 33	1966
3514	11 314	1939	CS 54	1966
3515	11 315	1939	CS 25	1967
3516	11 316	1939	CS 26	1961
3517	11 317	1940	CS 35	1965
3518	11 318	1940	CS 40	1966
3519	11 319	1940	CS 42	1960
3520	11 320	1940	CS 47	1964
3521	11 321	1940	CS 52	1962
3522	11 322	1939	CS 53	1966
3523	11 322	1939	CS 22	1962
3524	11 324	1940	CS 56	1962

^{a)} Oprindeligt udstyret med 2,1 m jernbogier

Øvrige data:

3501-3503: 59 siddepladser, vægt 29 400 kg

3509-3524: 59 siddepladser, vægt 28 800 kg

Bemærk, trykluftbremse monteret ved ombygningen på de fleste vogne.

Litra CQM 3501-3503 fik dog først dette monteret senere.

Som togførervogn kunne CQM ses i løb mellem Struer og Randers i tog 2354-56.

I 1967 havde 2. Distrikt endnu tre vogne i sin beholdning. Ingen var i fast løb, men henstod som reserve til togforstærkning. Samme år udrangeredes de sidste CQM-

vogne, og korte personvogne har aldrig siden befaret DSBs spor i normal drift.

Vognkassen fra CQM 3502 endte for øvrigt som kirke! I 1963 hvor vognen blev udrangeret, blev den indrettet som midlertidig kirke i Skalborg med bænkerækker, dø-



Endnu en af de lange CQM med smalt midtervindue, nemlig CQM fra serien 3551-3575. Den er hængt bag en ukendt MO-vogn, og toget er på vej til Langå, 1959. Fotosted ukendt. Ukendt fotograf.

befont m.v. Kirken blev indviet den 22. marts 1963...hvad der senere skete med CQM 3502 er uvist.

Oprangeringer

For at kunne danne sig et lille indtryk af vogntypens anvendelse, bringes her oprangeringer for område Vest (Jylland) med 10 års interval:

1953:

Tog 1997: Loko-EC-CQM-CQM-CO
(Padborg-Fredericia)

Tog 973: MO-CQM (Århus-Ålborg)

Tog 918: MO-CQM-ARM
(Fredericia-Tinglev)

Tog 946: MP-DO-CQM
(Randers-Århus)

Tog 339: MO-EH-CQM-CQM-
godsvogne
(Randers-Struer)

Tog 311: MO-CQM-ATM
(Struer-Esbjerg)

1963:

Tog 237: MT-CQM-EH-ilgodsvog-
ne (Svendborg-Odense)

Tog 1186: MP-CQM
(Nyborg-Svendborg)

Tog 182: MP-ATM-CQM
(Nyborg-Svendborg)

Tog 117: MT-CQM-CQM-EH
(Odense-Assens)

Tog 943: Loko-EH-CQM
(Padborg-Fredericia)

Tog 405: MOK-CQM
(Tønder-Tinglev)

Tog 771: MOK-CQM-DA
(Skive-Glyngøre)

Tog 821: MOK-CRM-CQM
(Herning-Viborg)

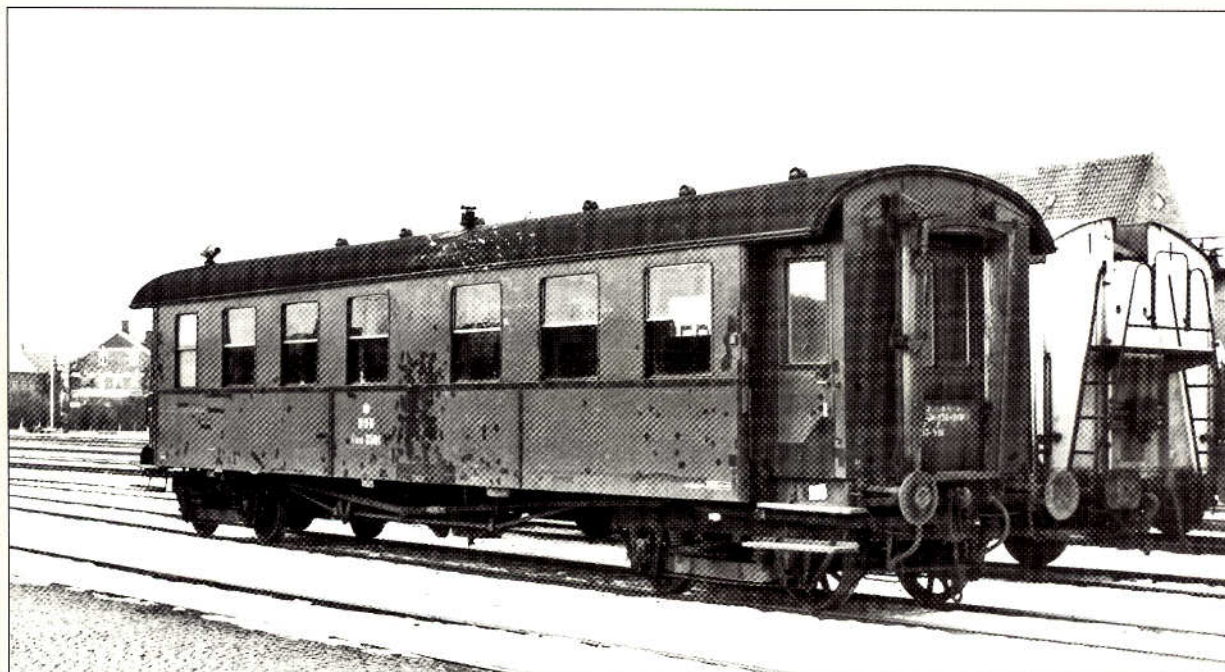
Tabel over litra CQM, lang udgave

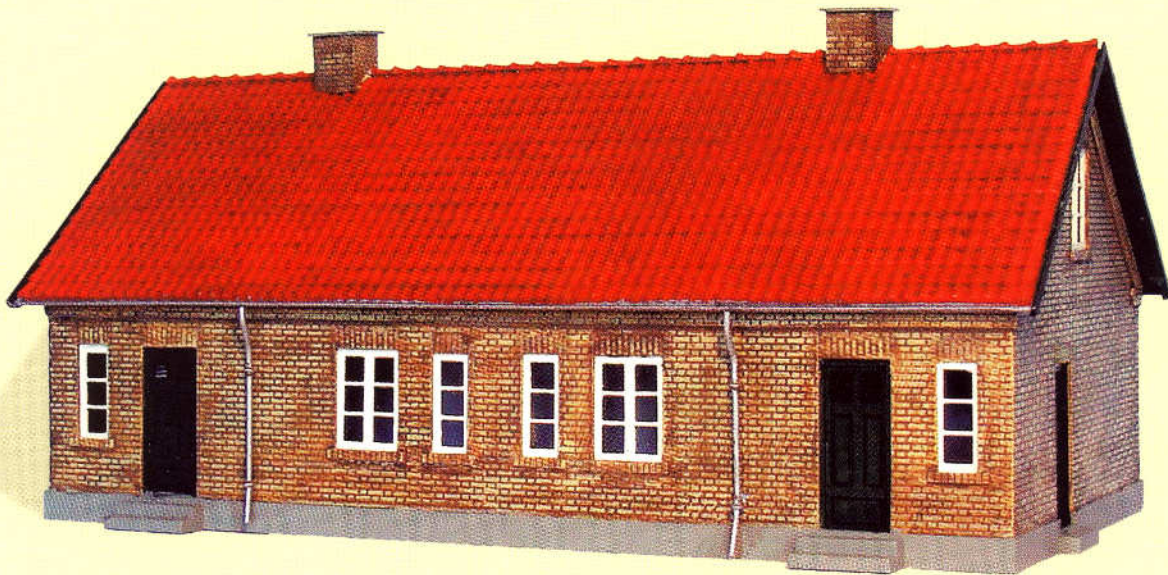
Nr.	Ex.COM	Lev.	af	Omb.	Udr.
3551	11 343	1896	Breslau	1939	1965
3552	11 344	1896	Breslau	1939	1966
3553	11 345	1899	Scandia	1938	1966
3554	11 346	1900	Scandia	1939	1961
3555	11 347	1900	Scandia	1939	1966
3556	11 348	1896	Breslau	1938	1964?
3557	11 349	1896	Breslau	1939	1963
3558	11 350	1898	Scandia	1938	196?
3559	11 351	1898	Scandia	1938	1964
3560	11 352	1898	Scandia	1938	1967
3561	11 353	1898	Scandia	1938	1967
3562	11 354	1898	Scandia	1938	?
3563	11 355	1898	Scandia	1938	1963
3564	11 356	1900	Scandia	1938	1963
3565	11 357	1900	Scandia	1939	1963
3566	11 358	1900	Scandia	1938	1960
3567	11 359	1900	Scandia	1938	1962
3568	11 360	1900	Scandia	1938	1964
3569	11 361	1904	Scandia	1938	1967
3570	11 362	1904	Scandia	1938	1966
3571	11 363	1903	Scandia	1938	1964
3572	11 364	1894	Scandia	1938	1960
3573	11 365	1901	Scandia	1938	1964?
3574	11 366	1895	Scandia	1938	1953
3575	11 367	1901	Scandia	1938	1964

Tekniske data for litra CQM

	CQM 3501-3503	CQM 3509-3524	CQM 3551-3575
Længde o. puffer mm	15 796	14 510	17 770
Vægt tara kg	29 400	28 800	30 700
Dynamo	Pintsch 24 V	Pintsch 24 V	Pintsch 24 V
Skruerbremse	Ja	Ja	Ja
Antal pladser	59	59	73

I 1960'erne var CQM-vognene blevet meget slidte som det fremgår af CQM 3504 i Esbjerg, 1965. Læg mærke til skorstenen i taget, og at vognen både har plade- og stjernehjul. Foto: JGC/JMJK.





Læserne bygger: DSB LEDVOGTERBOLIG MODEL 1898

Kasper Bang Jensen har sendt os tekst og fotos af sit projekt med et ledvogterhus.

Udgangspunktet er tegningen af 1898-huset i nr. 96, og det tilhørende billede af dobbelthuset taget af JB-P. Kasper fortæller:

Murværket (inkl. murbuer, sålbænke og "løbere") er udskåret af Slaters murstenskort. Herefter malet i lysegul farve på terpentinsbasis. Efter tørring er der påsmurt fortyndet lysebrun Vallejo maling, og efter lidt tørretid (inden det er gennemtørret) er overfladen af murstenene rensede af med en vatpind.

Døre og vinduer er alle hjemmebygget af div. Evergreen strips, og bagefter malet i hhv. hvid og grøn, og derefter limet på indersiden af væggen.

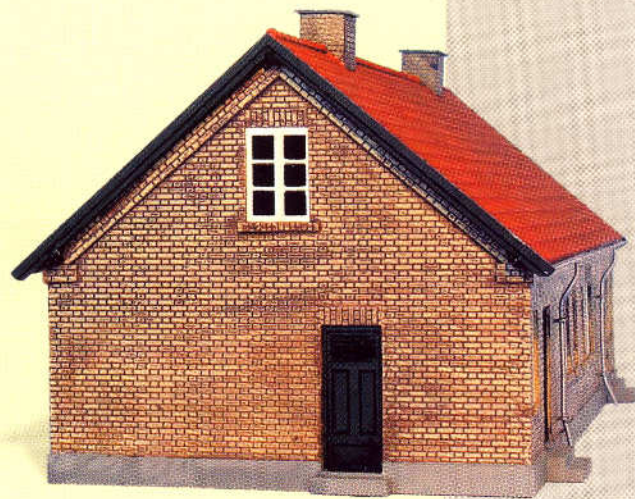
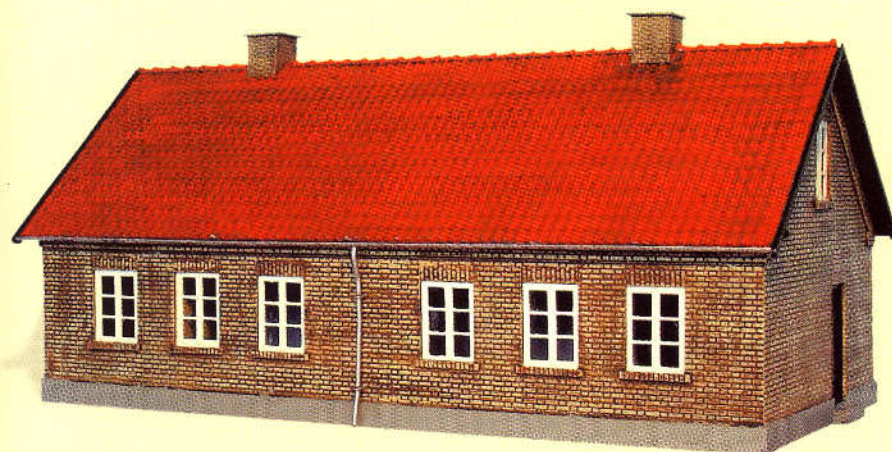
Taget er Auhagens tegltag, der er malet med Humbrols orange farve, og efter tørring har den fået en omgang wash med en mørkebrun fortyndet Vallejo farve.

Nedløbsrørene er lavet i 0.8mm messing tråd der er bukket i facon, og holderne er 0.5mm messing tråd, der er bukket rundt om nedløbsrøret, og sluttelig hæftet med sekund-klæber. Tagrenderne er

Evergreens halv-rund-profil med 1.5 mm i diameter. Begge dele er malet med Humbrols sølvfarve.

Endnu mangler soklen lidt patina, og dørhåndtagene mangler på dørene... og så mangler huset et anlæg – men det kommer snart.

Der er desværre en lille fejl ved huset, idet gavlvinduet ikke sidder centreret som jeg har lavet det, men derimod er et enkeltvindue (som har siddet centreret), der er udvidet mod banesiden til et 2-fags vindue.



Forbilledet for min model af ølbilen fra STJERNEN. Den er fotograferet i slutningen af 1950'erne.
Arkiv JN.



Læserne bygger:

ØLLET SKAL UD...

- eller hvordan en Bedford-model blev til en ølbil fra bryggeriet STJERNEN"

■ Af John Nielsen

Juhuu, udbrod den glade og tørstige mand, da han stod i en hobbybutik, og fik øje på den nyligt udgivne model af en spidssnude Bedford i skala 1:87, det er lige den type lastbil som vi modelbyggere har efterlyst i mange år. Indehaveren hr. Stoppel nikkede eftertænksomt og gav manden ret, han havde selv i mange år savnet en sådan model. Efter at han havde slynget prisen ud på kr.200,- købte kunden et eksemplar med hjem. Hvad kan man så gøre med en sådan? Umidelbart er den jo ikke særligt detaljeret, der mangler sidespejle m.v., og glasset i vinduerne er under al kritik. Men det er en model, som har kørt et utal af rundt på de danske veje, både som bus, brandbil m.m., og som grundlag for en ombygning er den helt fin.

Jeg gik på nettet for at se, om jeg kunne finde en tidstypisk model fra 1950'erne - og bingo! Under søgefeltet "Bryggeriet Stjernen" fandt jeg det skønneste foto af en Bedford Stjerneølbil af samme type optaget

på Bornholm sidst i 1950'erne. Dette foto blev forbilledet for min model. Nu skal det nok nævnes, at jeg er bidt af en gal "Stjerneølvogn". Jeg har tidligere bygget bryggeriet Stjernens samlede bestand af jernbanevogne (2 stk.), og hvad var mere naturligt, end at nu bygge en landevejsmodel, så øllet kunne

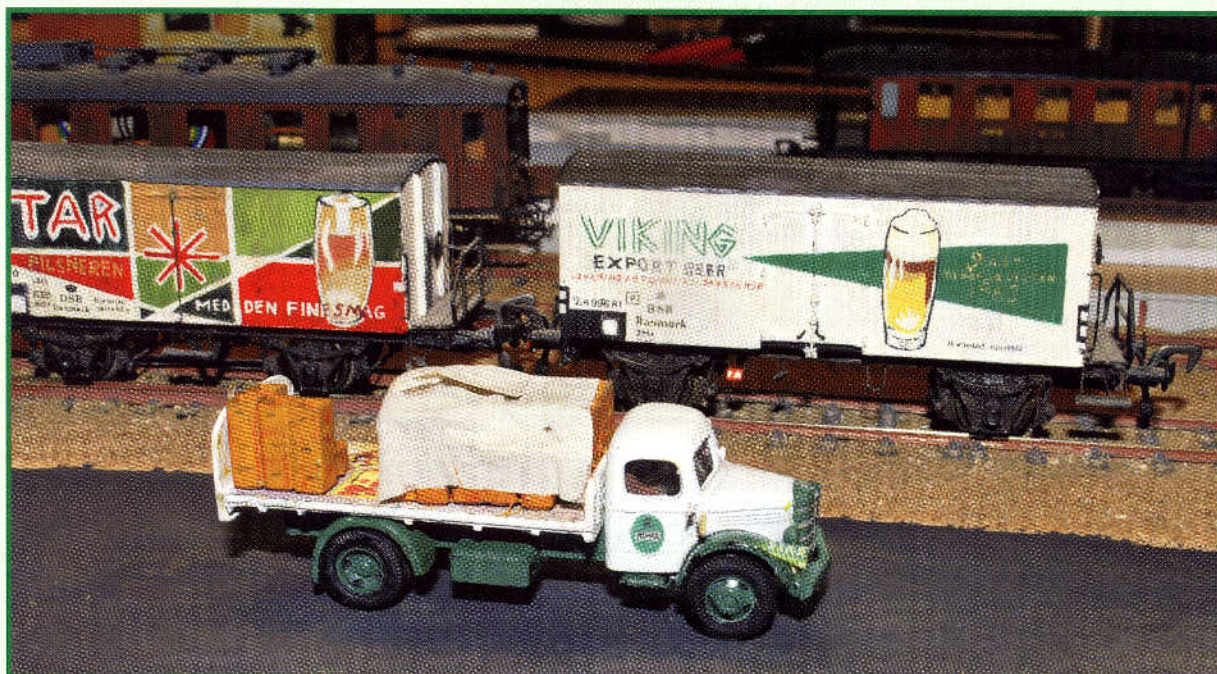
komme ud til forbrugerne. Som sagt så gjort.

Det første jeg gjorde var at skille grundmodellen fuldstændigt ad. Det var ikke så svært. Dernæst fiklede jeg de store sidefjæle ned på ladet, da disse ikke findes på en ølbil, og derpå sleb hjørnerne runde.

Så sprøjtemalede jeg både fører-

Ølbilen set fra venstre side. I baggrunden holder to ølvogne fra STJERNEN på sporet. Foto JN.





Samme ølbil set fra højre side. Også ølvognene er set fra modsatte side. Foto: JN.

hus og lad med en hvid farve. Dækkene malede jeg gråsorte (3 dele matsort og 1 del hvid). Køleren på Bedforden har en helt special kølerudsmykning, nemlig forkromede lister på langs og på tværs, Ved at skære nogle 1/2 mm tynde lister ud af selvklæbende papirlabels (!), fik jeg fremstillet disse, som blev skåret til og sat på køleren, så den fik det karakteristiske Bedford "look". De blev dernæst - med en meget tynd pensel - malet med en sølvbrun, så det blev helt korrekt.

Sidespejle og afviservinger fremstillede jeg i 0,3 mm tråd. Sidespejlene fremstillede jeg af et stykke rundt plastik fra et byggesæt som jeg varmede over et stykke lys. Dernæst trak jeg den ud i den korrekte diameter, og med en hobbykniv skar af som en "pølse". Så havde jeg et sidespejl. Det skal dog sige, at der krævedes en lup samt en fast hånd til dette arbejde, da det er meget små dele, vi taler om. Det tog mig flere forsøg, før det var i orden.

De små STAR flag på skærmene lavede jeg selv ved at scanne tidsvarende reklamer, og nedscannede den i 1:87, og dernæst monterede dem på et stykke 0,3 mm tråd.

Ølkasserne på ladet er købt hos Togdiilen, og malet korrekt lysebrune med en rød stjerne. Jeg har selv en original Stjerneølkasse stående, så forbilledet er i orden.

Presenningen på ladet er fremstillet af et tebrev, hvor teen er hældt ud, dernæst skåret til, og

derefter er den blevet lagt hen over kasserne, og med en pensel dypet i fortyndet hvid lim "malet" ned over kanterne. Når det tørrer op, ligner det fuldstændig en presenning som "skødesløst" er slynget til side. Ideen er hermed givet videre, den kan sagtens bruges i andre sammenhænge så som overdækning af maskindele, kasser mm.

Reklamerne på bilen har jeg fremstillet efter korrekt forbillede som jeg ligeledes fandt på nettet. På hver side af førerhuset sidder en etiket for "Stjerne pilsner", og på bagsmækken en stor reklame for "Grand" (stærk Stjernepilsner). Disse scannede jeg ned i 1:87, og med en god printer fik jeg dem i den helt rigtige og læselige kvalitet. Det så rigtig godt ud. Bilen blev malet i hvide og grønne farver som de daværende Stjerne-ølbiler havde. Nummerpladen fik jeg fra et ark som jeg havde liggende, og som Stoppel Hobby vistnok forhandler. Ølbilen er 90 % korrekt, der er mindre detaljer som ikke er helt korrekte, men det er til at leve med.

Det er alle tiders gode idé, at EPOKEmodeller laver disse spændende modeller, og vi ser frem til næste tiltag fra deres side. For eksempel savner vi en Bedford af samme type som "Lego" i sin tid fremstillede, men nu i skala 1:87 - det var Lego's model ikke - samt andre interessante engelske biler. Og et hjertesuk! Kan vinduerne ikke blive pænere? Som de er nu, ligger de jo en "halv meter" inde i

førerhuset. Til kr.200,- burde dette være i orden. Desuden mangler der sidespejle, jeg ved godt at de kan købes som løsdeler, men alligevel? Det kunne også være rart at kunne købe førerhus og skærme for sig selv, således at man kunne bruge disse til selvbyg af eksempelvis busser, brandbiler mm.

Summa Summarum, så er det en god og savnet model som "Epoke" har fremstillet, en lidt dyr model måske, men ikke desto mindre en engelsk lastbil, som ikke før har været fremstillet i model. Jeg vil give den 4 ud af 5 Stjerneøl i point. Skål!

Læserne bygger

er sider, hvor læsere præsenterer deres byggerier af den ene eller anden art. Har du også et projekt, som du mener at andre skal se, så send din tekst og fotos til redaktionen.

Projektet skal omhandle dansk modeljernbane eller relateret hertil.

Med venlig hilsen
lokomotivet@lokomotivet.dk



Læserne bygger

EN SUPER- FÆRGE

■ Af Flemming Dam

Ved NMJKs Banebørstedag den 6. juni 2009 dukkede en gæst op med et spændende projekt under armene. Nå, det er måske for meget at sige, at det blev båret under armene, for projektet var en supermodel i skala 1:87 af jernbanefærgen Kong Frederik IX.

Modellen gjorde et stort indtryk på de øvrige gæster, ikke mindst da modelbyggeren Flemming Dam fra Slagelse præsenterede den. Den er imponerende med alle sine detaljer.

Modellen af færgen er bygget som en vandlinemodell, d.v.s. med kølen 'skåret af', så den kan stå på et bord. Men den har hjul under 'kølen', så den kan 'sejle' på Flemmings eget anlæg. Ja, den kan endog svaje under indsejling i færgeløjet. Men den kan meget andet, bl.a. går bovporten op, radarer roterer og signalkuglerne i agtermasten kan sænkes eller hejses op, lanterneføringen skifter med sejlreringen alt efter, hvilken kommando, delene får fra Flemming Dam. Hemmeligheden i styringen, altså

Jernbanefærgen Kong Frederik IX set fra bagbords side som den så ud ved præsentationen hos NMJK den 6. juni 2009. På toppen af styrehuset ses foran masten det lille radar, der ved hjælp af fjernstyring kan roteres langsomt som hos forbilledet.

sejlrering, svajning m.v. er en optekanals Multiplex fjernstyring.

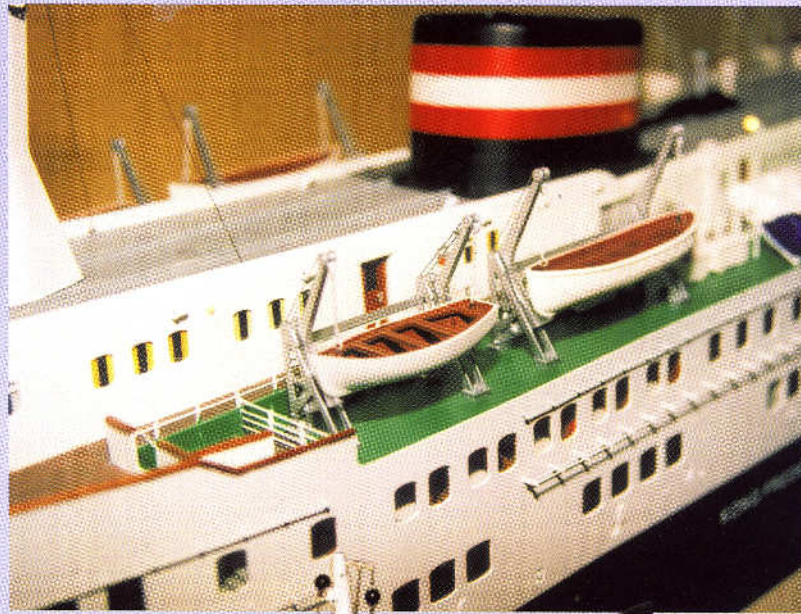
Modellen vejer 15 kg, og er 130 cm lang. Årsagen til, at færgen er så tung, skyldes at den helt og holdent er bygget i messing. Det gælder sider, dæk, detaljer o.s.v., og det har taget Flemming over fire år at færdiggøre færgen.

Siderne er i 0,7 hhv. 0,5 mm messing, hvor vinduerne m.v. er skåret ud ved hjælp af CNC med

Fordækket på færgen Kong Frederik IX. Bovporten er lukket, men kan ved hjælp af fjernstyringsteknik åbnes langsomt som hos forbilledet. Bemærk de fine rælinger, der er fremstillet i messing. Selve håndlisten på rælingerne er fremstillet i ultratynd mahognitræ.



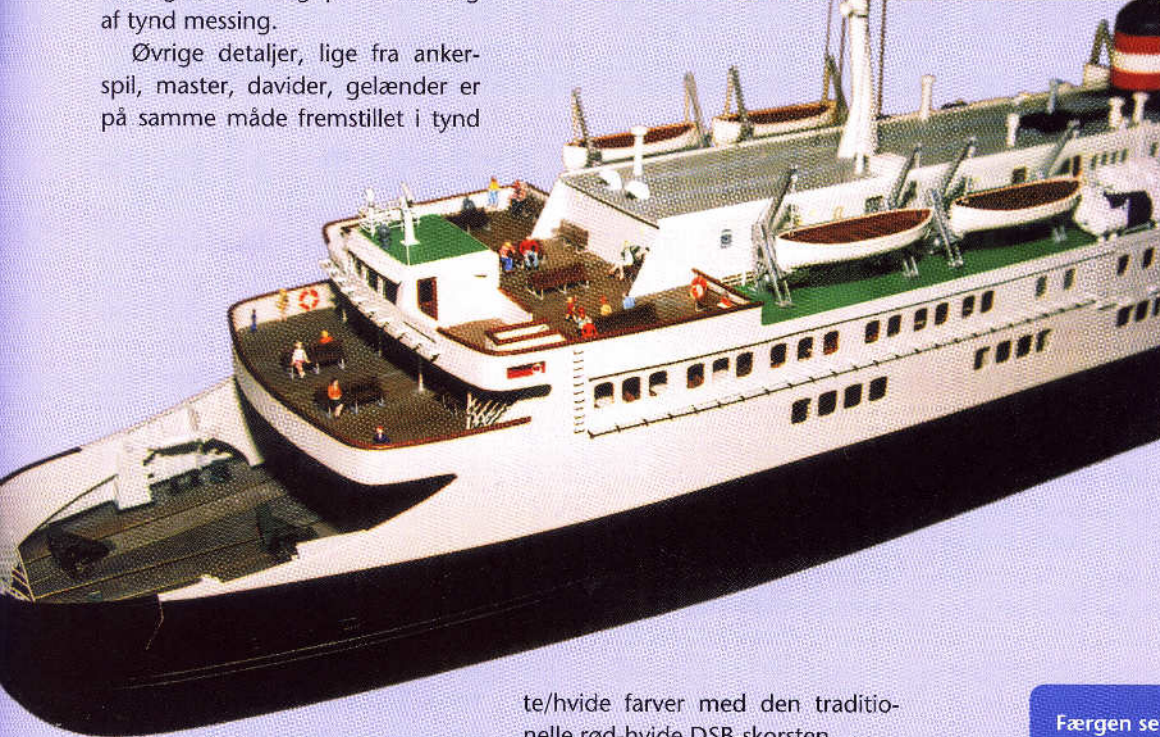
Nærbillede af redningsbåde og davider på Kong Frederik IX. Læg mærke til de ensartede vinduer i skrogets sider m.v. De er udskåret ved hjælp af vandstråleskæring, der sikrer nøjagtige størrelser og fuldstændige lige sider. Også skorstenen er fremstillet i messing.



vandstråleskæring. Det betyder, at alle vinduer er nøjagtig i størrelse og fuldstændig ens, hvor de skal være det.

Dækket er dog fremstillet i tynd mahogni, der er lagt på et underlag af tynd messing.

Øvrige detaljer, lige fra ankerspil, master, davider, gelænder er på samme måde fremstillet i tynd



Nærbillede af agterdækket på færgen. Her er dækkene befolket med rejsende, der nyder turen over bæltet. Alle bænke m.v. på dækket er som hos originalen. Trædækket er fremstillet i tynd mahogni, der er anbragt oven på underlag i messing.

te/hvide farver med den traditionelle rød-hvide DSB-skorsten.

Det er i sandhed en supermodel, som kun kan vises meget begrænset, og slet ikke kan retfærdiggøre det fantastiske indtryk af den her på disse sider. Den skal opleves i virkeligheden.

messing. I øvrigt er de monteret ikke mindre end 100 borde med tilhørende stole i de enkelte restaurantafdelinger.

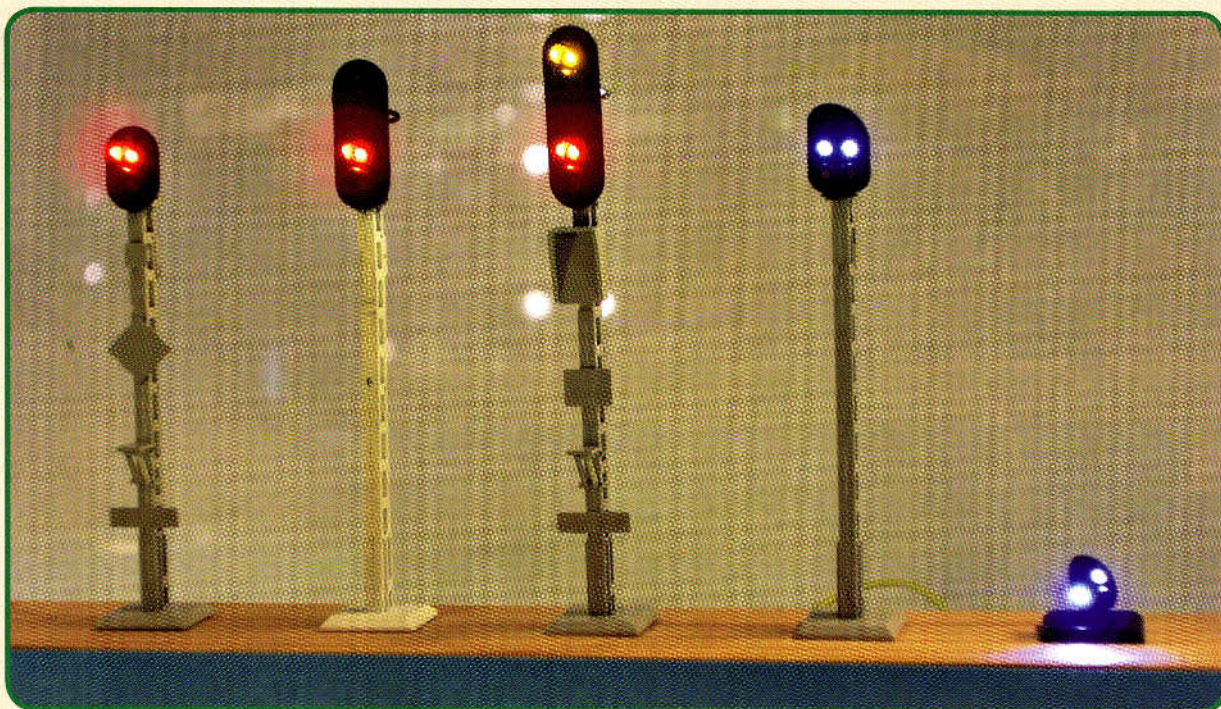
For at give den rette stemning også når det er mørkt, så er der i lanterner, lysarmaturer og lamper, monteret mere end 100 lysdioder.

Efter montering af dele o.s.v. blev færgen malet i de kendte sor-

Færgen set fra styrbords side, hvor man atter kan se de mange detaljer, bl.a. de to signalkugler i bageste mast. Disse kan - som hos forbilledet - hejses op og ned ved hjælp af fjernstyring.



Med de elektroniske forsætter opnår man fuld digital indflydelse på kørslen med nedbremsning, mulighed for baglæns gennemkørsel og en meget fin ind- og udglødning af lamperne. De hvide lysdioder er ikke så blålige, som billedet indikerer.



Danske daglyssignaler

- med fokus på detaljerne

Efter flere års udvikling og seriøse investeringer i formværktøjer er Togcenter Gentoft klar med sit største danske modelprojekt nogensinde – en serie af danske daglyssignaler med fuld digital indflydelse på kørsel og nedbremsning samt realistisk ind- og udglødning

■ Af Rolf Sylvester-Hvid

Togcenter Gentoft

Hos Togcenter Gentoft har vi altid haft den holdning til modeltog, at det skal kunne bruges i praksis. Det lyder indlysende, men hvis man kigger på flere danske modeller på markedet, så er de i visse tilfælde forbeholdt de få og meget dygtige modelbyggere. Hvis vi som forhandler på noget tidspunkt har villet kaste os ud i et dansk projekt, så skulle minimumskravet være, at kvaliteten skulle være på højde med produkter fra producenter som Märklin eller Roco. Ikke værre – men heller ikke nødvendigvis bedre end dét.

Årsagen er, at holdningen hos Togcenter Gentoft er, at modeltog ideelt set skal være en "ud-af-æskan-oplevelse". Altså: Et model-

produkt skal være anvendeligt og give fornøjelse til selv uprøvede brugere. Det behøver ikke at være ensbetydende med, at detaljeringsgraden vil være dårlig. Hvis man ser på de seneste modeller fra storseriereproducenterne, så er der tale om særdeles velkørende grej, der samtidigt har fået størstedelen af detaljerne med.

Det siger sig selv, at det er en udfordring for en modeltogsbutik at skabe funktionsmodeller, hvor både brug og visuelt indtryk bare er i orden, og vor serie af dagslyssignaler har været længe undervejs – og uden at ville afsløre konkrete tal, så har dette projekt nok været ét af de dyreste inden for dansk modeltogsproduktion nogensinde.

Det er næsten en betingelse, at en modeltogsbutik skal have sine egne danske produkter, og vi har da også sammen med en tysk producent fremstillet en mængde danske huse i laserskåret karton lige fra en hvid model af Klintekirken over stationsmiljøerne fra Dragør og Værløse station til byhusene på Englandsvej og Kartoffelrækkerne i København. Det har alt sammen været sjove projekter, som dog har krævet, at køberne har villet bruge

bygninger i ægte H0 – og har fanget, at laserskårne kartonhuse faktisk er mere robuste end tilsvarende plastbygninger – og nogenlunde lige så lette at bygge.

Drømmen om et "flagskib"

Selvfølgelig har vi – som så mange andre – drømt om at give branchen et kørende superprodukt, men vi har ikke kunnet stille de samme ressourcer som Märklin, Roco eller Fleischmann, og da producenter som Heljan og Hobby Trade har bidraget med flere gode modeller, har vi stillet os tilfredse med at hjælpe lidt til med udviklingen af elektronikken og de digitale interfaces.

Men da det jo netop er den digitale elektronik, der er kendetegnende for Togcenter Gentoft – for visse fabrikater har vi op mod halvdelen af det danske marked – så har den digitale side af sagen været interessant. Det gælder ikke mindst indflydelsen på kørslen, og så bliver signaler pludselig en meget spændende løsning.

Vi har for en del år tilbage fremstillet vor egne versioner af Viessmanns armsignaler med rødmaledede, ætsede arme, men det er aldrig blevet et produkt, som kan sælges i store stykantal. Til gengæld savner markedet i høj grad danske dagslyssignaler i en virkelighedstro udførel-



se, nem montage og sikker indflydelse på kørslen. Det er dét, vi har forsøgt at realisere med en serie af fem danske dagslyssignaler udført med fælles konstruktionsprincipper.

Som sagt har projektet været længe undervejs, hvilket til dels skyldes, at vi har skullet kæmpe med alle de problemer, som man typisk kan forbinde med international produktion. Første produktionsforsøg gik i vasken, og da vi blandede kortene én gang til, hyrede vi Heljan til at hjælpe os med udvikling af de plaststøbte dele. Hvis der i Danmark er nogen, der ved noget om plaststøbning og outsourcing til Kina, så er det jo Heljan.

Fem signaler og to elektronikmoduler til styringen

Udgangspunktet for Togcenter Gentoftes danske dagslyssignaler er fem typer, nemlig AM-, I-, PU- og U-signal samt dværg. Vi har valgt signaler efter et forbilledet post-1983. De har lidt mindre skærme (60 cm bredde) end de foregående årgange, men vi regner med, at epoke III-kørere nok alligevel ville bruge varmsignaler – og der er jo på det seneste solgt i frørs mængde af kørende epoke IV og V DSB-modeller. Der er allerede kalkuleret udsalgspriser på signalerne, om end vi er nødt til at tage forbehold for pludselige prisændringer i produktionen. U (TCG15), der er bestykket med to lamper, kommer til at koste 185 kroner, AM (TCG16) med tre lamper ligger på 199 kroner, dværg- (TCG18) og I-signalerne (TCG17) har hver fire lamper og udsalgspriser på henholdsvis 245 og 255 kroner, medens den største

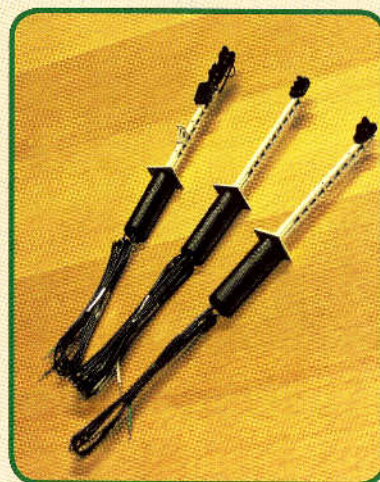
model i serien, PU (TCG19), er udstyret med fem lamper og en pris-seddel på 265 kroner.

Alle signalerne kan styres via de almindeligt tilgængelige analoge signalbetjeningsudstyr som kontaktpulte, relæer, blinkautomatik eller lignende. Men Togcenter Gentofte har også udviklet to signalmoduler, TCG 20 og TCG 26, der hver især koster 299 kroner og som kan bruges til digital styring af signalerne.

Der er indbygget nedbremsningsautomatik i signalstyringerne, og på grund af den manglende kompatibilitet mellem 2- og 3-skinne-miljøerne har det været nødvendigt at fremstille to forskellige moduler frem for ét, der kan håndtere alle formater. Det giver blandt andet den fordel, at man kan gennemkøre et rødtstillet signal "baglæns", hvad der ikke i dag er muligt med Märklins egne produkter. Elektronisk er det faktisk en ganske fiffig løsning. Udviklingsfolkene hos har til 2-skinne signalstyringen brugt Lenz' ABC-system som udgangspunkt, men de arbejder for tiden på et almindeligt 2-skinne bremseautomatiksystem.

Virkelighedstro udførelse

I udviklingen af de danske dagslyssignaler har det været særdeles vigtigt at gøre master og detaljer så realistiske som muligt. Derfor er forsyningen op til lamperne udført med et flerlags flexprint, der indgår i konstruktionen, så der ikke er behov for synlige ledninger i signalmasten. Det er faktisk en yderst avanceret konstruktion, og vi kan næsten ærgre os over, at man ikke i



Montage af Togcenter Gentoftes danske dagslyssignaler sker med indboring med et 8,5mm bor på samme måde som man kender fra blandt andet Viessmanns signaler.

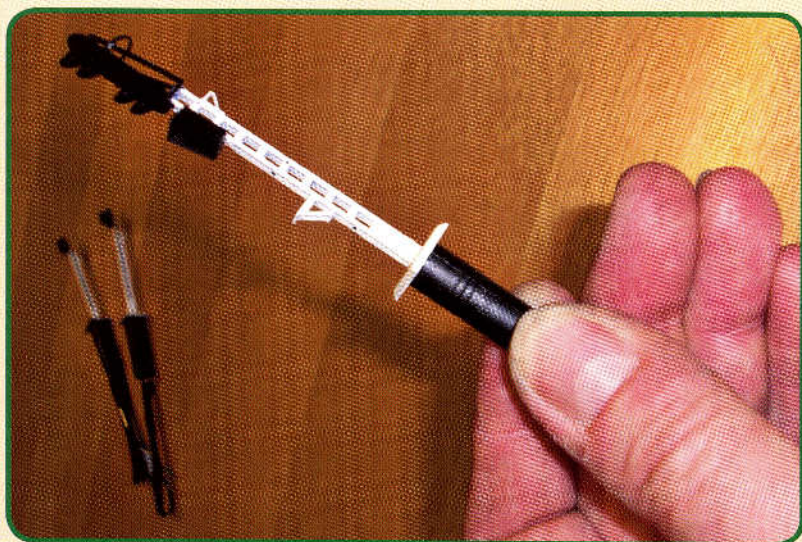
daglig brug vil kunne se, hvor fiffig samlingen i grunden er. Lamperne er overflademonterede lysdioder så tæt på de korrekte signalfarver som overhovedet muligt med beskyttelsesdioder og formodstande, så signalerne kan forsynes fra den gængse spænding, der er til rådighed i såvel de traditionelle transformatorer som i det digitale miljø.

Signalerne skal monteres med indboring, ligesom man kender det fra Viessmanns signaler. Soklen er forberedt til 8,5 mm Ø, og der skal være 30 mm plads under terrænets overflade. Masterne er de korrekte profiler, og skærmene er udført i så tyndt gods, at de ikke virker klumpede. Samtidigt er der sørget for alle detaljer både for og bag på skærmene.

Til signalerne bliver der medleveret skilte og kasser. De er ikke funktionsduelige, men de medvirker til, at man kan tilpasse signalerne med den variation og placering, som man ønsker, med et minimum af besvær.

I skrivende stund har vi modtaget den 2. nulserie, hvor farverne på lysdioderne er blevet rettet bedre ind mod forbilledet. Det er svært at kommunikere RAL-koder til vore underleverandører i Kina, men 3. og endelige nulserie skulle gerne have en grå mastefarve, der ligger så tæt på forbilledet, så signalerne bliver fuldstændigt realistiske. De viste signaler i denne artikel er derfor ikke nødvendigvis fuldstændigt korrekte farvemæssigt – men vi regner med at have serierne klar til julehandelen, og så skulle alt gerne være i skønneste orden.

Vi håber bare i Togcenter Gentofte, at markedet vil tage pænt imod vore signaler. ■



Masterne er udført med yderst filigrane detaljer, så man ikke kan se fremføringen af lederbærerne til lysdioderne i signalets skærm. Det viste signal er fra 2. nulserie, hvor mastefarven ikke er endelig på plads.



Ledvogterhytte

Niels Christian Hansen, Jægersborg, har sendt os et lille nødråb ang. ledvogterhytter. Han skriver:

"I LOKOMOTIVET nr. 82 side 37 viser I en tegning af en ledvogterhytte fra DSB sammen med forslag til en opstilling. Men findes der ingen fotos af denne hytte, så man kan se, hvordan den så ud i sine omgivelser?"



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

LOKOMOTIVET: Jo, der findes fotos af typen, og vi bringer derfor et eksempel på dette med ovenstående foto. Billedet viser ledvogterhytten i overskæringen på Bred station, beliggende på den fynske hovedbane mellem Odense og Fredericia. Læg i øvrigt mærke til signalklokken til højre for hytten. Den fås i model fra Hobby Trade.



Engesvang station

Stig Hansen, der er en flittig læser af bladet, har sendt os følgende lille mail:

"Jeg har købt byggesættet af Engesvang station, udgivet af Togcenter Gentofte, og vil i gang med at bygge den. Jeg er ved at samle dokumentation, og har set tegningerne af stationen i LOKOMOTIVET nr. 74, men kan ikke finde fotos af stationen i det oprindelige udseende. Kan I hjælpe?"

LOKOMOTIVET: Jo, vi fundet et gammelt postkort, der viser stationsbygningen omkring år 1918. Vi håber, det kan hjælpe?

Trotella

En læser, der ønsker at være anonym, har følgende supplement til vor tekst om ZF-vogne i nr. 97:

"Angående artiklen om fiskevogne i model, her ZF 500 141, så omtales påskriften 'Trotella' som uafklaret. Her kan jeg hjælpe, idet det ganske enkelt er det italienske ord for ørred. Så vogne kom altså langt omkring".

LOKOMOTIVET: Vi siger tak for forklaringen, der hermed er viderebragt.

Rettelser til LOKOMOTIVET nr. 97

Side 38, omtale af Hobby Trades modeller af Ucs-vogne:

Numrene på de enkelte vogne er forkerte. Her er de rigtige:

33 105 PHØNIX: Ucs 23 86 910 6 047-5
33 106 PHØNIX: Ucs 21 86 092 0 105-6
33 107 DDS: Upps-t 42 86 914 513-0
33 108 DDS: Upps-t 42 86 914 555-1

Bemærk, at Ucs fra PHØNIX har to forskellige regimenumre.

Side 20, skemaet nederst:

Her har vi glemmt at oplyse, at også Tåstrup Togkælder har været med i projektet omkring PU-vognen fra Märklin. Det er hermed rettet, og vi beklager fejlen både over for Tåstrup Togkælder v/ Johnny Juhl og læserne.

Modelsporvogn efterlyses

Modelsporvogn i str. O eller større set i modelbaneforretning på Søndre Fasanvej for 5 år siden, inden den blev Hobbydillen; det blev det i juli 2004. Det var en hovedtypemotorvogn beskiltet som en linie 6. Kontakt venligst Jesper Hobel på 50 90 07 88 eller på jesper.rene@get2net.dk. På forhånd tak!

DSB litra EA fra Togmodelle (AC-drift)

Vor læser og flittige kommentator til tekster i bladet, Ole Petersen, Odense, har atter sendt et par ord til os i forbindelse med nr. 97, denne gang om Togmodelles elektriske lokomotiv litra EA, omtalt under nyhederne. Han skriver:

"Anmeldelsen af litra EA mangler at nævne, at modellen fra fabrikkens side kun er monteret med koblings-skakt og åben frontplov i den ene ende. Den modsatte har lukket frontplov og trykluftslanger, så uanset om man ønsker en vitrinemodel eller en køremodel, skal en af enderne om-dannes. Til gengæld skal man så lure på, hvordan den skal se ud ved at kigge på den ønskede front

Men desværre har kulissestyringen for stor bevægelsesmulighed i det

lodrette plan. Derved får tyngdekraften koblingen til at hænge en anelse nedad, og besværliggør derved kobling af vogne.

Jeg har i øvrigt testet modellen til treskinnedrift på mine spor, her C-spor. Litra EA kører uden problemer, også langsomt gennem sporskifter. Min eneste anke er, at dekoderen er uden Märklins mfx-system. De danske fabrikanter har tilsyneladende stadig ikke opdaget, at mfx i dag er standard i Märklins egne produkter".

LOKOMOTIVET: Ja, det med koblingerne havde vi desværre ikke nævnt i teksten. Men sættet med EA indeholder heldigvis løsdele, så man kan fremstille, hvad man ønsker.

Tak til Ole for kommentarerne.

Hobby Trades litra MT til AC

I vor anmeldelse af Hobby Trades model af DSB litra MT, fik vi desværre skrevet forkert vedr. AC-udgaven. Vi påstod, at den kun trak på den ene bogie med hæfteringe på alle hjul. Men modellen trækker heldigvis på alle fire aksler, og der er kun én hæftering på én aksel på hver bogie, nemlig den yderste.

Vi undskylder hermed, og siger tak til flere læsere, der har gjort opmærksom på fejlene.

What's that

Vagn Holstein har sendt os en lille mail ang. Felderbanens MX, hvor han har moret sig lidt over, at modellen er udstyret med 'pendulaksel'. Han skriver:

"Der er en morsom fejl i artiklen om den gamle MX i LOKOMOTIVET nr. 97: Den er (heldigvis) ikke udstyret med pendul-aksler; det kunne ellers have set sjovt ud.

Flot blad, men prøv at undgå de mange fejl, at I er nødt til at bruge to (kostbare) sider på at rette fejl som jeres velunderrettede læserskare finder".

LOKOMOTIVET: Allerførst tak til Vagn for ros, og ikke mindst fordi, han ved, at vi er et blad for de velunderrettede læsere. Det forpligtiger os ekstra, og vi forsøger da også helhjertet at undgå

diverse fejl - men vi er også så realistiske, at vi ved, at vi aldrig bliver fejlfrie.

Ang. pendulakslerne, så har vi benyttet fabrikkantens egne ord om MX, og vi har derfor spurgt ophavsmanden til MX-modellen Peter Brøndum, hvad dette betyder.

Svaret er, at det er en betegnelse for en teknik, hvor motor (Faulhaber), gearkasse (tandhjulsudveksling) og hjul sidder 'samlet i en blok', der gør det muligt for denne at forskyde sig - pendulere - fra side til side, alt efter sporets kurver. Derved opnås sikker drift, da 'blokken' samlet kan bevæge sig sideværts til begge sider. Teknikken kaldes også for kulissestyring.

Vi siger tak til både Vagn for spørgsmålet og til Peter Brøndum, FREJA H0-Modeltog for forklaringer.

For ensidigt?

Gert Frikke har sendt os en lille mail med kritik af bladets indhold. Han skriver:

Hvad er der blevet af vores kære gode gamle "lokomotivet"? Efter at bladet atter er kommet på gaden, har der stort set ikke været andet end anmeldelser af nyt fra diverse producenter - eller hvem der lavede en given vogntype. Tidligere tiders byggevejledninger til alt vedr. modeljernbane, beskrivelse af jernbanemiljøer, tips og gode ideer - ja kort sagt, den brede palette er jo svundet ind til disse anmeldelser - så kan jeg jo lige så godt købe BANEN!

Lokomotivet har ellers været en dejlig saglig kilde - en mellemting med noget af det bedste fra "signalposten" og "Banen". Den stil håber jeg da så sandelig, at I kommer tilbage i.

Vi er flere der har oplevet de sidste numre på den måde.

Lad det "gamle" lokomotivet komme i form igen!

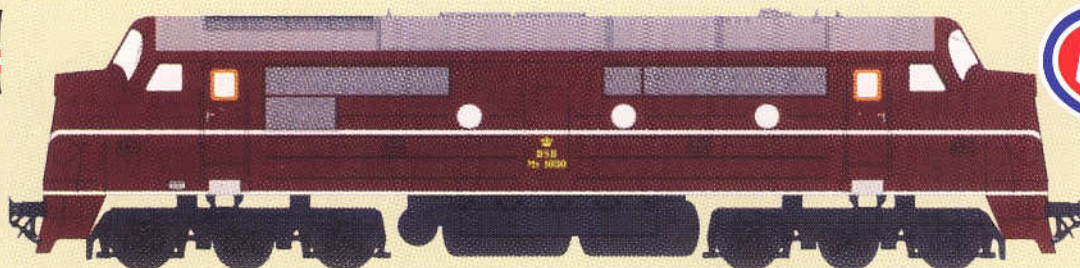
Hvis ikke, vil jeg da overveje fortsættelsen af mit abonnement.

Det er ikke sagt for at brokke mig, men for at komme med en tilbagemelding.

LOKOMOTIVET: Hvad siger læserne til Gerts indlæg? Er man af samme mening? Send os en mail med jeres tilkendegivelser, om vi skal ændre LOKOMOTIVETs redaktionelle linie eller fortsætte i samme stil...mere eller mindre?



RIS, ROS eller RETTELSE?
Send en mail til os
lokomotivet@lokomotivet.dk



Nye MO-vogne og MX-lokomotiver

Skala 1:87

I december udsender HELJAN fem nye modeller af trækraftenheder fra DSB, nemlig tre MX-lokomotiver og to MO-vogne. Alle fem varianter leveres til både DC- og AC-drift.

Det er naturligvis de tidligere grundmodeller, der må holde for i ny bemaling og nye nummervarianter. Motorer, udstyr m.v. er forsat

de samme, dog er de oprindelige plastbøjler erstattet med metalbøjler. Modeller er forsynet med 8-pin dekoderstik, hjul og koblinger efter NEM-normerne. Den anbefalede radius for modellerne er 42 cm.

I alt udgives to MX til epoke III, d.v.s. i vinrød og en enkelt til epoke IVa. Sidstnævnte er MX 1010 i den oprindelige rød/sorte MX-udgave med stort DSB på fronterne. Nummeret 1010 er i hvid antikva-skrift som hos forbilledet. MX 1010 kørte i dette udstyr fra 1972 til 1979, hvorefter den fik 'normale' DSB-bogstaver og tal. Den var i øvrigt stationeret på Sjælland i hele sin levetid.

De to øvrige MX'ere, der er lakeret i vinrød med DSB krone m.v., har fået numrene 1030, d.v.s. en jyde-MX og MX 1015, der var en sjællandsk maskine.

MO-vognen har længe været udsolgt fra HELJAN, men nu er

den - som allerede nævnt - igen i handelen med nye numre. Det er MO 1816 med sølvtag og MO 1857 med gråt tag, begge til epoke III. Den sidstnævnte MO 1857 får pladsnumre under vinduerne, så den kan fremføre lyn- og bådtoget.

MO 1816 og MO 1857 blev begge udrangeret i 1983. MO 1816 var stationeret på maskindepotet i København, mens MO 1857 var hjemmehørende i Aarhus.

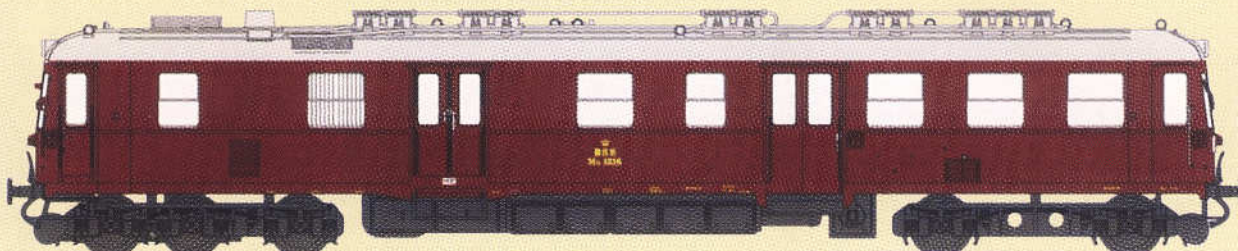
Bemærk, at alle ovennævnte modeller kun fremstilles i begrænset oplag, og leveres med følgende numre:

4508 MO 1816 Sølvtag
4509 MO 1857 Gråt tag

4376 MX 1015 Vinrød
4377 MX 1010 Rød/sort, 1972-79 litrering og DSB-logo
4378 MX 1030 Vinrød



Fotoet viser forbilledet MX 1010 i det nævnte frontdesign, fotograferet i Nykøbing F, 1977.



Åben højsidet godsvogn fra Lemvigbanen

Skala 1:87

...så kom endnu en åben godsvogn til en privatbane fra DWA. Den har forbillede i VLTJs Elo nr. 3, og er ba-

seret på Hobby Trades grundmodel af DSBs litra PB.

Vognen fremstår i VLTJs let rød-brune farve med hvide påtryk, og følger helt forbilledet (se eksempelvis DJKs bog om VLTJs rullende materiel).

Modellen er som sædvanlig lakeret i en flot halvmat farve, og klæder dermed de to tidligere udgivne lukkede vogne fra VLTJ, der blev omtalt i nr. 97.

Forbilledet blev sammen med to andre købt hos DSB i 1972, hvor den havde litra Elo 511 0 962.



SPÆNDENDE NYT



DSB litra CAE
1034 i Aalborg,
1956. Foto:
Clausen/DMJK.



DSB litra CA, CAE, CAR og CB Epoke II og III

Endelig! Nu kommer de. For ud over personvognene, der er omtalt andet steds på disse sider (side 50), så kommer HELJAN i efteråret 2010 med helt nye vogntyper.

Det gælder denne gang de nittede personvogne litra CA, CAR og CAE. Ud over disse kommer søstervognen til litra CC, nemlig litra CB, der blev udviklet som en forløber for litra CC i 1930'erne.

At HELJAN har valgt at fremstille den nittede personvogn litra CA og varianter heraf, altså restaurantvognen litra CAR og den kombinerede person- og rejsegodsvogn litra CAE er et godt valg, idet netop disse typer er meget komplicerede at selvbygge med de mange nitter, der findes på siderne. Og med denne vogntype i udsigt bliver vi godt kørende.

Litra CA blev udviklet i 1932, men i 1950'erne ombyggedes nogle til at være restaurantvogn litra

CAR til brug i bl.a. bådtoget 'Englænderen', mens andre blev indrettet med rejsegodsrum litra CAE til brug i bl.a. landsdelstog. Sidstnævnte vogntype forblev i drift helt til starten af 1980'erne, blot med nyt litra BDh fra 1974.

Det er tanken at fremstille restaurantvognen komplet med interiør. Typen fandtes med to restaurant-indretninger, men man fremstiller kun den ene, og det er

jo også OK. Det er også hensigten at producere den oprindelige vogn - litra CR - med den cremefarvede fartsstribe.

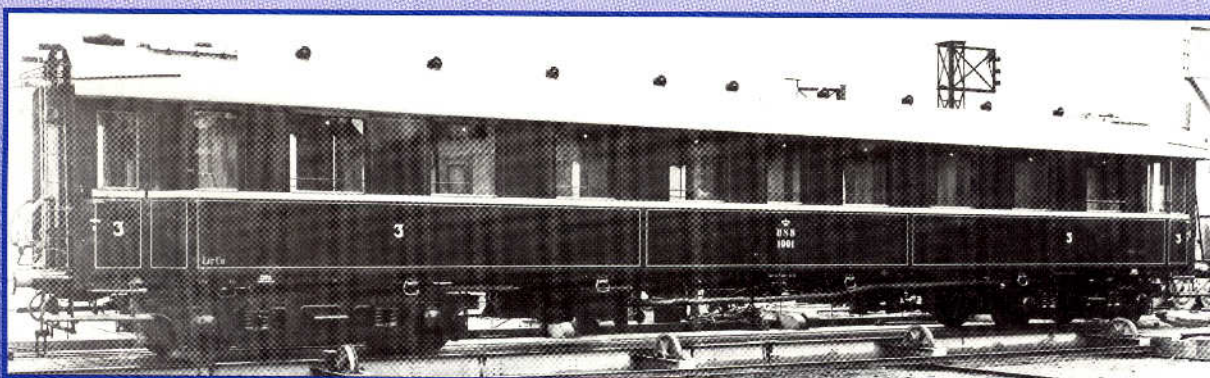
I alt leverede Scandia 32 CA-vogne til DSB i året 1932, oprindeligt som litra CR, men fra 1941 litra CA.

I et kommende nummer bringer vi en tekst om disse spændende personvogne.



DSB litra CAR 1287
i Aalborg, 1965.
Foto Niels Krøyer.

DSB litra CR 1001
fra Scandia 1932.
Foto: Scandia/JMJK.



HØRT
SET

Kommende nyheder fra



I løbet af foråret og efteråret 2010 udsender HELJAN en række 'nye' vogne fra DSB. De fleste modeller baserer sig på gamle modeller, der blot får ny lakering og nyt nummer, men det er jo også OK.

Personvogne

Der kommer nye varianter af udgåede modeller af personvogne. Det gælder således UIC-vognen med 1. og 1. klasse litra AB, der kommer i vinrød lakering til epoke III og i rød til epoke IV selvfølgelig med nye numre.

Også DSBs lange A-vogn i UIC-modul er på tapetet i 3. kvartal, hvilket gælder både en rød og en vinrød udgave. Også litra B udsendes i både rød og vinrød, altså til epoke IV hhv. III.

Den kombinerede person- og rejsegodsvogn litra BD er på samme måde i programmet fra 3. kvartal, idet den udsendes med to nummervarianter, én til epoke IIIc og én til epoke IV. Herligt!

Heldigvis genoptrykker man også to modeller af litra CP. Den ene kommer i to nummervarianter i den sædvanlige vinrøde udgave, dog uden stafferinger som søstermodellen, der udsendes i foråret 2009.

Den anden CP-model bliver en

grå specialvogn til epoke IV (se forbilledet i LOKOMOTIVET nr.87, side 29). Og til glæde for selv- og ombyggere kommer CP-vognen også som byggesæt. Disse modeller udsendes i 3. kvartal 2009.

Endelig udsender HELJAN nye vogne af litra AV i 4. kvartal 2009. De allerede udsendte har været en store salgssucceser, og nu kommer modellen i ikke mindre end fire nye varianter. Den ene af disse bliver med stafferinger, og den får nr. 285. De øvrige tre - AV 241, 313 og AVL 288 - leveres i vinrød med den gule 1. klassestribе. Pragtfuldt!

For epoke IV-dyrkere kommer litra ADns-e i rød til epoke IV, mens litra Bn udsendes til både epoke IV og V, d.v.s. i både rød og blå. Der bliver noget til alle.

Åbne godsvogne

Et lille mellemspill bliver fire nye udgaver af den åbne lavsidede godsvogn DSB litra PB. Ikke mindre end tre nye til epoke III får vi, mens epoke IV får en enkelt Elo-vogn.

Jamen, er det ikke bare skønt, at vi snart har alt, hvad MJ-hjertet kan begære?

Togsæt

HELJAN udsender også sæt med sammensætninger af togtyper, som var almindelige i epoke III. Det gælder således et sæt med sidebanetog bestående af CPS, CP og AV. Litra CPS har længe været udsolgt, og er blevet handlet til skyhøje priser på bl.a. QXL. Men nu kommer den altså i dette sæt, men det er ærgerligt, at den kun udsendes i dette sæt...en 'løs' model ville gøre sig godt.

I 4. kvartal dukker også et sæt med blandettog op. Det bliver med en litra AV, CP og to godsvogne litra IAL og HD. Sidstnævnte bliver i udgaven med smalt jalousi i højre vognside, en model, der længe har været udsolgt.

De viste illustrationer stammer alle fra HELJANs katalog 2009.



Gærvogn fra DDSF

Kat.nr. 54 945: DSB litra ZB 99 702

Epoke II

I efteråret sender PIKO endnu en dansk nyhed på markedet, nemlig en 'model' af gærvognen litra Z fra De Danske Sprit Fabrikker.

Modellen baseres på en tysk udgave af en lukket godsvogn med tårnbremse, hvilket er korrekt nok, men den passer ikke umiddelbart godt til forbilledet. Der er for mange håndbøjler og løbebrædder, hvilket forbilledet ikke havde. Muligvis er dimensionerne heller ikke

korrekte. Men måske kan det blive en hæderlig model, hvis de nævnte dele fjernes/ændres. Det vil vi fortælle mere om, når modellen er i handelen.

Påtrykkene ser ud til at være kor-

rekte, og man kan læse mere om forbilledet i LOKOMOTIVET nr. 34, hvor man finder en større tekst med tegninger om vogne hos DDSF.



HØRT
SÆT

HELJAN skinnebus

HELJAN annoncerer nu med sin Scandia serie I skinnebus, der udsendes i starten af det nye år.

Skinnebussen leveres som motorvogn med bivogn, en kombineret rejsegods og personvogn, og bliver som nævnt af serie I med frontbagagebærer.

Karosseriet fremstilles i glasklar overdel, der får bemaling både indvendigt og udvendigt, således at lys ikke skinner igennem. Skinnebusserne

leveres både i DC- og AC-udgave, og motorvognen får træk på begge bogier.

Koblingerne bliver nogle som HELJAN selv har nyudviklet. De ligner lidt forbilledets koblinger, men kommer til at koble automatisk. Frontbagagebæreren fremstilles, så den kan klappes og op og ned som hos forbilledet. Detaljerne, bl.a. vinduesviskere, sidespejle m.v. fremstilles i (plast) metal.

Modellerne forsynes med NEM-

stik for dekoder, NEM-hjul og den anbefalede radius bliver 42 cm.

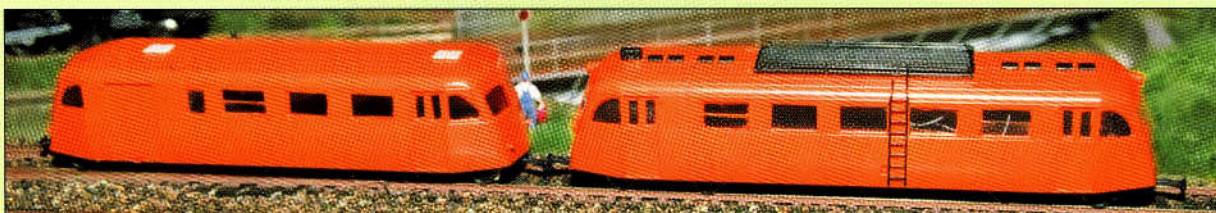
I første omgang udsendes følgende skinnebusser bestående af motorvogn og bivogn:

Katalog-nr. 4100: FFJ Sm og Sp 2

" 4101: OHJ Sm 15 og Sp 225

" 4102: GDS S 1 og T 2

Senere følger skinnebusser fra andre forvaltninger. Bemærk at fotoet viser en håndmalet prototype.



Roco DSB litra Hims

Katalog-nr. 66 925:

Hims 21 86 211 4 157-9

Skala 1:87; epoke IV

Så har ROCO udsendt sin model af den danske lukkede vogn litra Hims, oprindelig litra Hs-t og His.

Den er udgivet i moderne design med hvidt DSB-logo, og er typen med profilerede døre. Nummeret 86 211 4 157-9 angiver, at den tilhører epoke IV, d.v.s. i årene 1980-1991. Vognene blev løbende udrangeret fra 1992-1994, og hører derfor ikke til epoke V.

Forbilledet litra Hims blev i årene 1962-1967 leveret til DSB i et antal af 600 eksemplarer plus prototypen på 10 stk. i 1960. De forblev altid i den oprindelige mørkebrune farve, og kun to vogne nåede at blive ommalet i den nye RAL 8025, da reklamerne med bl.a. vognbjørne skulle males over.

Vognene blev oprindeligt udgivet af Klein i de to udgaver med bukkede og profilerede døre. Men nu forsøger ROCO sig med vogntypen til det danske marked.

Det ser du til at være lykkedes ganske godt, i det vognene har



meget fine detaljer, der er tro mod forbilledet, bl.a. med de kraftige tværprofiler i gavlene, højtstående bremseplatform, døre med vandrette afstivninger og fine aksellejer. Dimensionerne er alle helt præcise.

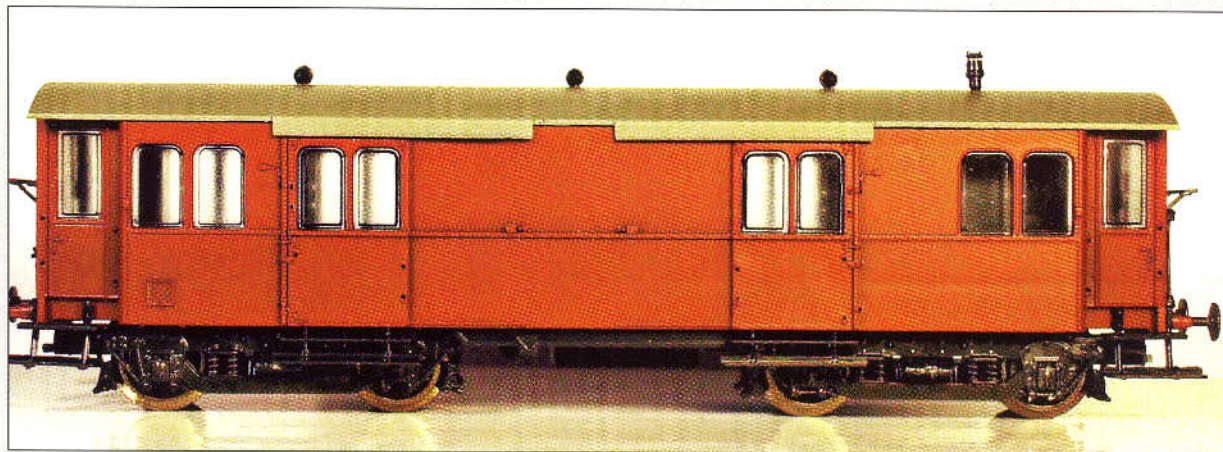
Påskriverne er knivskarpe, hvor de på Kleins vogne var meget uldne. Desuden er påskriverne komplette, fx med opsmøringskema, last-raster, tekniske data o.s.v., og på vangen er fabrikationsstedet Scandia trykt. Bremseomstillerne på Kleins vogne var 'nøgne', men på ROCOs udgave er de trykt med rød-hvid. Desværre er vognnummeret forkert, idet det tilhører den tidlige Hs-t-udgave med 'bukkede' døre.

Selve vognen er lakeret i den tidlige DSB mørkebrune, der svarer ca. til RAL 8016. Og den passer perfekt til forbilledets farve.

Køreegenskaberne er i top. Her led Kleins vogne af at have for løse hjulsæt, der også grundet konstruktionen i plast med hjulringe i metal, fik vognene til at afspore. Endvidere var Kleins vogne lettere; ROCOs model er lidt tungere, og kører derfor bedre i sporet.

Nu har vi fået en model til epoke IV, men mon ikke ROCO også på et tidspunkt udsender en model til epoke III?

Læs mere om forbilledet i LOKOMOTIVET nr. 87 side 34, hvor man også finder tegninger af vogntypen.



DSB hobby trade litra ECO er på vej

På Hobby Udstillingen i Valby kunne firmaet også præsentere de første prøvestøbninger- og samlinger af DSBs navnkundige rejsegodsvogn litra ECO

Det bliver - som førstehånds indtrykket på billederne viser - atter en utrolig smuk model. Den bliver naturligvis produceret i den kendte Hobby Trade kvalitet med masser af detaljer, lige fra interiør til bogier.

Vognen udstyres med komplet indretning, med fyldningsrør, sorteringsreol, sofa, bord i togførerkupeen, og indretningen vil på den færdige model naturligvis være malet i den korrekte okkergule farve. Håndbøjlerne bliver alle i 0,3 mm lakeret metaltråd. Pufferhovederne bliver forniklet metal, på billederne er de uheldigvis blevet sortmalet. Læg også mærke til overgangspladen, at den har fået armene med, der holder den.

Overgangsbøjlerne og tagventilerne bliver malet i vinrød hhv. tagfarven.

ECO-modellen får 2,5 m træbogier, altså typen, der sidder under firmaets spidsgavlede CM-vogne, blot i en forbedret kvalitet. Om typen på et tidspunkt kommer med Berlinerbogier vides endnu ikke.

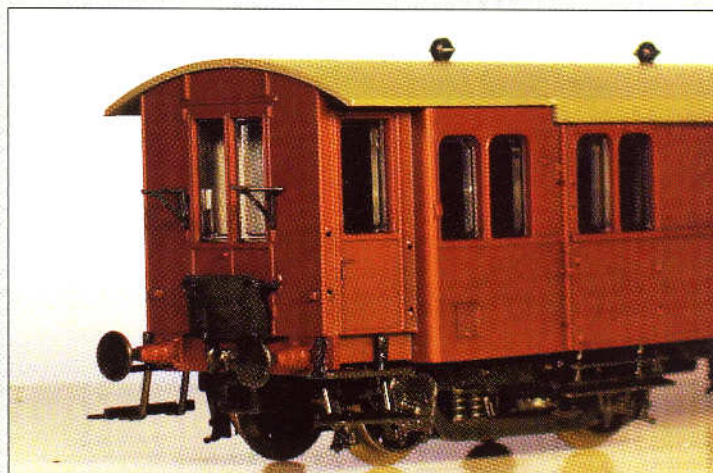
Modellen kan køre på kurver ned til en radius af 360 mm, og bliver leveret med stjernehjul helt i metal med messinglejer i boogien.

I øjeblikket er man i fuld sving med at foretage ændringer på forme, tryk og maleprøver, og man forventer at kunne udlevere vognen i 1. eller 2. kvartal 2010.

I alt udsendes to versioner med i alt fire numre.

- | | |
|--------|----------------------------------|
| 51 071 | ECO 6242 med vinduesrammer i træ |
| 51 072 | ECO 6306 med vinduesrammer i træ |
| 51 073 | ECO 6220 med spejlglasruder |
| 51 074 | ECO 6207 med spejlglasruder |

Bemærk, at billederne viser ECO uden håndbøjler, men de monteres naturligvis på den færdige model.



hobby trade To CU-vogne med nye numre

I efteråret udsendte Hobby Trade endnu to modeller af de pladebeklædte litra CU. De to nye vogne har begge gule stafferinger, d.v.s. i udførelse til epoke IIIa.

De to nye vogne har fået numrene 4111 (kat.-nr. 51 016) og 4108 (kat.-nr. 52 015).

Modellerne har ligesom de øvrige CU-vogne i serien, alle nødvendige detaljer, hvad forbilledet angår, tryk- såvel lakering.

Ønsker du
abonnement
på

LOKO
MOTIVET



- se side 3

**SET
HØRT**


DSB ballastvogn litra TH



(undervandsbåden)

Epoke III; skala 1:87

I foråret 2010 udsender Hobby Trade den sjove model af DSB litra TH i handelen. Valget af denne type kan synes mærkeligt, men dyrker man epoke II og III, så kan denne vogntype ikke undværes på anlægget. Den var et typisk islæt på DSB strækninger, når Banetjenesten gik i gang med at udskifte spor, lægge ballast o.s.v., og den sås på alle strækninger, ofte fremført af en D-maskine...og en CU-togførervogn lige efter lokomotivet. Så man skal blot anskaffe sig en hel stribe af vogne, så får man et sjovt og anderledes (arbejds)tog på anlægget.

Vognen er støbt helt i metal, mens de monterede detaljer er i plast, fx pufferplanker og pufferskiver. Det er lykkedes at få en skøn

model ud af materialet, dels som synsmæssig helhed, dels med alle detaljer med håndbøjler, bræddemarkering o.s.v. Undervognen er et helt kapitel for sig med det meget karakteristiske bremsesystem. Alle vognens dimensioner er naturligvis korrekte.

Vognen leveres i DC-udgave, hvor den er forsynet med hjul, hvis flange har en højde på 0,8 mm. Hjulene kan dog udskiftes med tilsvarende til system Märklin. Endvidere er modellen forsynet med KKK og koblingsholder efter NEM 352 og 362.

Typen, d.v.s. forbilledet, sås som regel med både pladehjul, men i andre tilfælde havde den både plade- og egerhjul/stjernehjul...og i nogle tilfælde kun stjernehjul, så der er flere muligheder for at få for-



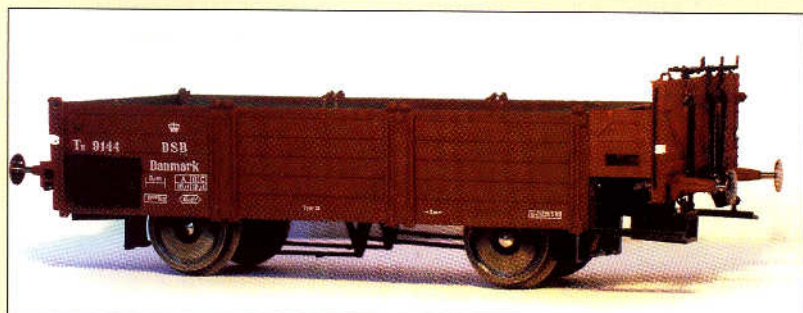
hobby trade

skelligt udseende vogne i drift på anlægget.

Hobby Trade har valgt at fremstille udgaven uden læskur, d.v.s. med åben bremseplatform, og det er et godt valg, for det er sådan, vi for det meste kender typen.

Litra TH fås i følgende sæt og enkeltnumre:

- 41 051 Sæt med tre vogne
DSB TH 9010, TH 9012 og TH 9144 (brune)
- 41 052 Sæt med tre vogne:
DSB TH 9006, TH 9008 og TH 9148 (brune)
- 41 053 DSB TH 9064 (brun)
- 41 054 DSB TH 9092 (brun)
- 41 055 OHJ THL 496 (rød epoke III-IV)
- 41 056 HP TH 9054 (brun)



Kommende nyheder fra Hobby Trade DSBs hvide kølevogne

På Hobbymessen i Valby Hallen ved månedsskiftet oktober/november, kunne Hobby Trade præsentere en nyhed, nemlig at man er i gang med at udvikle tegninger og værktøjer til fremstilling af DSBs hvide kølevogn litra IKT.

Denne smukke vogn med den karakteristiske høje vognkasse med lodret bræddebeklædning udsendes i år 2010, og den bliver naturligvis lige så detaljeret som firmaets øvrige produkter. Det bliver den seneste udgave uden bremsehjul, men med Flettnerrotorer, der produceres.

Den forsynes med KKK efter NEM-normerne, og får DC-hjul med 0,8 mm høj flange. Märklin-kørerne kan uden ekstra omkostning få hjulene udskiftet til dette system.

Forbilledet fandtes hos DSB i et antal af 101 eksemplarer (IKT 24 562-24 662), og var en almindelig vogn til transport af hængende oksekødkroppe (derfor den høje vognkasse), ikke mindst for eksport til lande i det sydlige Europa. Typen havde iskasser under taget, der kunne rumme 2700 kg is.

Når litra IKT er fremstillet, vil man gå i gang med de øvrige vogne i denne klan, bl.a. litra IKG, der i princippet var magen til litra IKT med hensyn til udseende og

dimensioner, men havde et lidt andet bremsesystem og anden tagrudrustning.

Billedet viser forbilledet DSB litra IKT 24 654 i Esbjerg, 1968. Foto: JGC/JMJK.

Hobby Trade afslørede også over for LOKOMOTIVETs udsendte, hvad man ellers påtænker at udsende i de kommende to år, og vi kan med det samme afsløre, at det bliver modeller, der bare er top-top-ønsker fra mjerne, ikke alene rullende DSB-materiel, men også figurer, bygninger m.v. Vi har dog lovet at holde tand for tunge indtil Hobby Trade giver os 'GO' til at fortælle vore læsere om nyhederne. Læs mere om de spændende nyheder i den kommende årgang af LOKOMOTIVET.



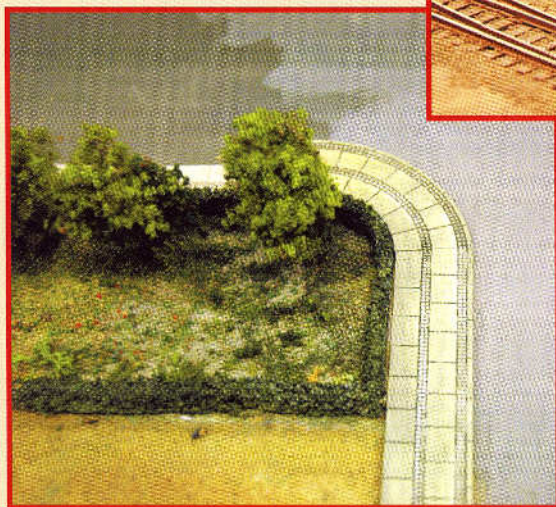
SET
HØRT

Det lille firma ved Leif Røntved og Per Sivertsen udvikler hele tiden nyt til danske mj-ere. Og intet er for lille eller for stort for de flittige producenter.

Seneste nyt fra Model-Byg er følgende:

Danske moderne bomme i samlesæt

Et sæt indeholder fire bomme. De leveres med 'mekanik' så der kan monteres motor. Det skal dog til-



med pyramidetag. Leveres både i skala 1:87 og 1:160.

Danske perronforbuer

Byggesæt af DSB perronforbuer, der kan leveres både som enkelt eller dobbelt perron.

Man kan bestille individuelle størrelser, så man kan få netop de perronforbuer, der passer til ens eget anlæg.

Dansk fortov

Leveres i skala 1:87 i stykker a 20 cm. Der fås også buede og vinkelrette fortov til sving m.v.

DSB galgekran

Model af galgekranen, der stod i Randers. Men typen fandtes mange andre steder. Samlesæt.

DSB litra DM postvogn

Sluttelig kan man levere DSBs postvogn litra DM i skala 1:87 komplet med indretning. Modellen leveres som samlesæt.

Vi kan desværre kun vise nogle få fotos af firmaets modeller, så ønsker man vide mere om produkterne fra Model-Byg, kan man besøge firmaets hjemmeside www.model-byg.dk/shop.

føjes, at delene er meget små, og sættet derfor ikke er egnet for begyndere.

Lille ventehytte

Lille samlesæt af en i sin tid meget almindelig ventehytte hos privatbanerne, det såkaldte X-venteskur



SET



HØRT

DSB-farver til rullende materiel

Epoke III og IV

Der er gang i Hobby Trade, og man dækker efterhånden vidt med hensyn til produkter. Sidste nye fra Hobby Trade er to pakker med seks enameller (maling) til lakering af DSB-materiel. De nye farver er udviklet i samarbejde med LifeColor, Italien.

Farverne er i satin (halvmat), og hver æske indeholder seks RAL-farver, der alle matcher DSBs brug gennem to epoker.

Farverne er acryl-lak, d.v.s. vandbaserede lakker, hvilket betyder, at malingen kan fortyndes med vand, indtil den opnår en konsistens som mælk. Der kræves ingen særlige penseltricks for brug af LifeColors. Farverne kan påføres i tynde lag, og pensler kan efterfølgende renses i vand. Når malingen er tør, kan den ikke fjernes med vand. Hertil skal man bruge triklorætylen eller lignende.

De to æsker med enamel/farver omfatter følgende:

Farvesæt XS 03, epoke III:

UA 801: RAL 3005, vinrød til lokomotiver og personvognsmateriel

UA 802: RAL 6005, grøn til rangerlokomotiver og traktorer

UA 804: RAL 8016, brun til godsvogne

UA 805: RAL 7038, grå til tag på personvogne m.fl.

UA 805: RAL 7032, grå til specialvogne

UA 806: Sort til damplokomotiver

Farvesæt XS 04, epoke IV:

UA 807: RAL 3003, rød til diesellokomotiver

UA 808: RAL 3002, rød til personvogne, bremseomstillere m.v.

UA 809: RAL 8019, brun til tag på litra ME og EA

UA 810: RAL 8025, brun til godsvogne (fra 1985)

UA 811: RAL 1007, gul til specialvogne

UA 812: Sort til diesellokomotiver

Til slut en lille anke: Teksten på bagsiden af æsken er trykt i andre sprog end dansk, så Hobby Trade burde lægge en lille seddel med dansk brugsanvisning i sættet. Ikke mindst med en henvisning til, hvad de enkelte farver skal bruges til.

hobby trade



LESET
HØRT



DSB litra CL og CLS

Så er udgivelsen af DSBs nærtrafikvogne litra CL og CLS ved at være op over, og er muligvis udgivet, når dette læses. Men ellers er det tæt på. Litra CLS er muligvis først i handelen i januar 2010.

De to vogne er bare perfekte med hensyn til kørsel og detaljer. Litra CL passer god til firmaets nye model af DSBs S-maskine.

CL og CLS fås med følgende numre:

61 001 CL 1585, epoke III

61 002 CL 1597, epoke III

61 003 CL 1601, epoke III

hobby trade

62 051 CLL 1635, epoke III

62 052 CII 50 86 29-26 636-4, epoke IV

61 071 CLS 1709, epoke III (DC)

61 072 CLS 50 86 29-27 702-3, epoke IV (DC)

71 071 CLS 1709, epoke III (AC)

71 072 CLS 50 86 29-27 702-3, epoke IV (AC)

Alle ovennævnte modeller leveres i vinrød.

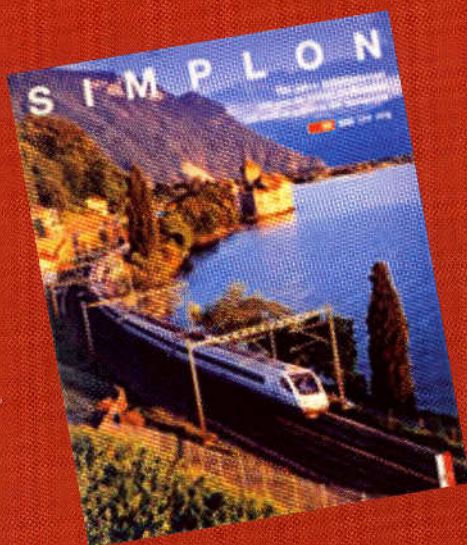
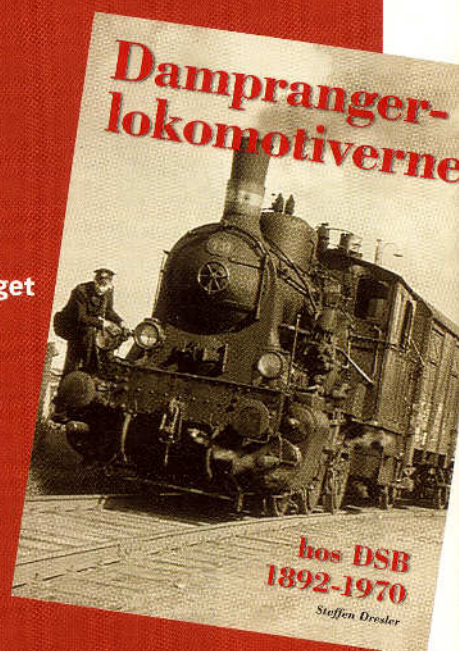
Hos Kystbanen

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



Bøger fra

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



DVD'er fra:

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



- altid over
hundrede titler på lager.

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

Kystbanen - fordi vi har det

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