

JERNBANEHISTORISK TIDSSKRIFT OM
DANSKE JERNBANER I VIRKELIGHED OG MODEL

LOKO MOTIVET



25.  årgang



102

■ Rapport fra Hedegaardens
Privatbane

DECEMBER 2010
25. ÅRGANG

■ Byg DSB godsvogne i en fart

■ Lidt historie om DSBs damplokomotiv litra K

■ Oprangeringer i epoke III

■ Modelombygning af DSBs UIC-vogne

Præcisions modeller

DSB Litra S

Nyhed



- * Strømoftag på drivhjul og bagløber
- * Fås i numrene 723, 736, 738 og 740
- * Unikt AC og DC hjulprofil
- * Mindste kurveradius på 360 mm
- * 21-polet snitstille
- * Gangtøj og hjul helt i metal

S-Maskinen i butikkerne nu!

Priser fra **2198.-**

DSB Litra MT, Grøn

Nyt oplag



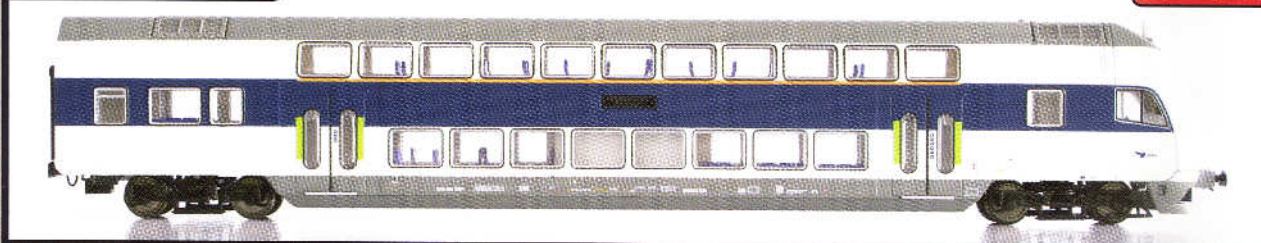
- 150152**
DSB MT 152, grøn, epo III, DC
- 150157**
DSB MT 157, grøn, epo III, DC
- 250152**
DSB MT 152, grøn, epo III, AC
- 250157**
DSB MT 157, grøn, epo III, AC

Litra MT i butikkerne nu!

Priser fra **1598.-**

DSB Dobbeltdecker

Nyt oplag



Genoptryk af alle DSB Dobbeltdekkervogne i begrænset oplag.

I butikkerne nu!

Priser fra **538.-**

DSB Ucs H+H

Nyhed



- 33109** Ucs 20 86 910 6 040-3, H+H
- 33110** Ucs 20 86 910 6 033-8, H+H

I butikkerne nu!

298.-

DSB Upps-t, DDS

Nyhed



- 33107** DSB Upps-t 42 86 914 1 513-0
- 33108** DSB Upps-t 42 86 914 1 555-1
- 33111** DSB Upps-t 42 86 914 1 512-2
- 33112** DSB Upps-t 42 86 914 1 548-6

I butikkerne nu!

298.-

Ret til ændringer forbeholdes

hobby trade

Karetmagervej 19 B / DK-7000 Fredericia
 Telefon + 45 75 94 01 06 / Fax +45 75 94 03 13
www.hobbytrade.dk / info@hobbytrade.dk

Layout / Design : Niels Bruus

Indhold



Hedegaardens Privatbane

En rapport fra et spændende
mj-anlæg i Nordsjælland

6



Oprangeringer af DSB togstammer i epoke III

27



Forbedring af DSB UIC-vogne

En billedfortælling om
forbedring af HELJANS
UIC-vogne
litra Bk, A og B

12



DSB damplokomotiv litra K

Lidt om et af Busses
mesterværker

32



Omvej til et krantog

En læser bygger et
DSB krantog fra
epoke IV

16

Læserne bygger

Denne gang forbedring af Märklin
gastankvogn og ZF-vogn

38

Sporskiftet

Læsernes kommentarer og spørgsmål
til tidligere numre

40



Forny godsvogns- parken ...i en fart

Forslag til hurtig frembringelse
af godsvogn-
modeller fra DSB,
epoke III

20

Vi har hørt og set

Efterårets nyheder med dansk forbillede

42

For en gangs skyld henviser forsidebilledet ikke til bladet indhold; det er derimod medtaget for at gøre opmærksom på, at vinteren og en kold tid er på vej. Men hyggeligt ser billedet da ud. Det viser et trevogns skinnestog fra NFJ oprangeret af Sm, Sp og Sb ("Vimmerhale") på Stadionvej i Odense på vej til Bogense, 1966. Foto. Ak/OMJK.



LOKOMOTIVET



LOKOMOTIVET ER et uafhængigt
tidsskrift udgivet af foreningsforlaget Tog På
Tryk (TpT), stiftet i august 2007. Formålet med
foreningen er at udbrede kendskabet til dan-
ske 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 1230000010251605
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 LOKO-
MOTIVET og forfatterne (signaturen).
Eftertryk af artikler, annoncer og tegninger
m.v. er forbudt uden forudgående aftale med
LOKOMOTIVETS redaktion eller forretnings-
fører.

De i artiklen fremførte synspunkter og meto-
der er forfatternes egne, og deles ikke nød-
vendigvis 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 sen-
des til vor adresse TpT, co/Torben Andersen,
Odensevej 124, 2. tv., 4700 Næstved, Dan-
mark eller på vor girokonto, der er nævnt
overfor.

Velkommen til julenummeret

Så nåede vi til slutningen af 25. årgang. Og lad os med det samme indrømme, at den økonomisk ikke blev den bedste i vor eksistens. Vi havde håbet på stor støtte fra læserne - og det har vi generelt fået, men desværre har ca. 100 abonnenter ikke fornyet 25. årgang. Og det kan naturligvis mærkes. Hvad årsagen kan være kan vi kun gisne om? Måske er det Internettet, der tager al opmærksomheden - for det er jo gratis at få råd fra disse efterhånden fine sider, hvor man kan finde svar på alle spørgsmål om model og virkelighedens jernbaner.

Måske skyldes det også, at vi ikke længere skriver om spor N? Det har flere læsere nemlig ytret lidt om, og vi forstår godt, at man ikke vil holde et blad, der ikke dyrker netop deres interesse (sporstørrelse). Vi har naturligvis forsøgt at få N-folk til at skrive lidt om spor N, men det er desværre aldrig rigtig blevet til noget. Men vi vil forsat prøve at få fat i nogle N-forfattere...men det kan jo være, det allerede er for sent?

Det kan også være, vi har svigtet epoke IV, men allerede i dette nummer vil man finde mere om netop denne epoke. Og i den kommende årgang bringes endnu mere, se annoncen.

En anden faktor, der er med til at gøre vor økonomi ringe, er de stadig stigende portoomkostnin-

ger fra PostDanmarks side. Det koster efterhånden en hulens masse penge at sende bladet ud, men det kan ikke være anderledes, siger PostDanmark, idet vi skal sende over 1000 blade ud pr. gang for at kunne opnå rabat.

Endelig blev vort index ikke solgt i så mange eksemplarer - kun halvdelen af, hvad vi havde budgetteret, og det giver os et mindre underskud, der sammenlagt med de øvrige negative faktorer påvirker økonomien i uheldig retning.

Heldigvis er der også lidt godt at berette, nemlig at vi har fået flere annoncører. Ganske vist har vi mistet et par betydende annoncører, men heldigvis har vi fortsat en række kerne-annoncører, der støtter os på bedste vis, og det er vi naturligvis glade for. Havde vi ikke disse annoncører ville bladet ikke være i stand til at løbe rundt. Så husk endelig at støtte vore annoncører, når I køber modeljernbane, tilbehør m.v.

For ikke økonomisk at binde os til en hel ny årgang (den 26.), så vil fornyelsen af vort blad denne gang kun omfatte to numre, nemlig nr. 103 og 104. Og så vil vi se tiden an til maj, og er der belæg for at fortsætte, så gør vi det naturligvis. Vi har nemlig ikke rigtig lyst til at holde op, men hvis økonomien ikke kan bære...ja, så siger vi desværre

stop. Lad os dog se tiden an. Ønsker man at være med, så indbetal venligst kr. 250,- for de næste to numre - se igen annoncen.

Vi har ellers mange gode tekster liggende, alle omhandlende danske jernbaner i såvel virkelighed som model. Og husk så, vi er det eneste blad, der kun skriver om danske jernbaner og viser tegninger af rullende materiel såvel som faste anlæg. I de kommende numre bringer vi danske modelbyggerier, tegninger af rullende og fast materiel, bl.a. Dianalund stationsbygning, Gadstrup station og Ryomgård. Og vi har i arkiverne fundet en del fotos med stationer o.s.v. som vi ikke kender identiteten på - og så spørger vi vore læsere om de kan hjælpe? Det plejer de at kunne, hvilket vi har oplevet mange gange, sidste gang handlede det om en mystisk station i nr. 101. Se løsningen under SPORSKIFTET.

Konklusion: Har man dansk jernbane som hovedinteresse, bør man støtte os.

Hvad vi ellers havde tænkt os at bringe i den kommende årgang fremgår af annoncen.

Vi er optimistiske, så derfor ønsker vi alle læserne en rigtig jul og godt nytår. Må julemanden være med jer! Vi ses trods alt til marts.

Bemærk, at dette nummer koster 125,- kr. i løssalg.

Nu kan man forny LOKOMOTIVETs 26. halvårgang nr. 103 og 104

I disse numre vil vi bl.a. bringe tekster om:

- oprangeringer hos DSB epoke IV
- DSB biler i epoke IV
- hurtig fremstilling af godsvogne fra privatbanerne, epoke III
- postvogne i epoke IV
- spændende sporplaner
- DSB litra CAE, CME, CPE m.fl. (epoke III)
- tegninger af rangertraktoren Malle
- DSB litra IKS kølevogn
- rapporter fra danske anlæg
- margarinevogne litra ZM (epoke II)
- tegninger af Dianalund og Gadstrup stationsbygninger m.fl.

- byg selv en mælkevogn litra IM (epoke II)
- og naturligvis Sporskiftet, omtale af nyheder, tegninger af rullende materiel o.m.a.

De to numre fås ved at indbetale kr. 250,- på vedlagte girokort eller på anden måde indbetale beløbet til Danske Bank til 'Tog på Tryk' konto-nr. 9570 10 25 16 05. Betal venligt inden 15. januar 2011. Nr. 103 udkommer primo marts 2011.

Vi forventer at de to numre hver bliver på 48 A4-sider.

Med venlig hilsen
LOKOMOTIVETs redaktion

LOKO
MOTIVET

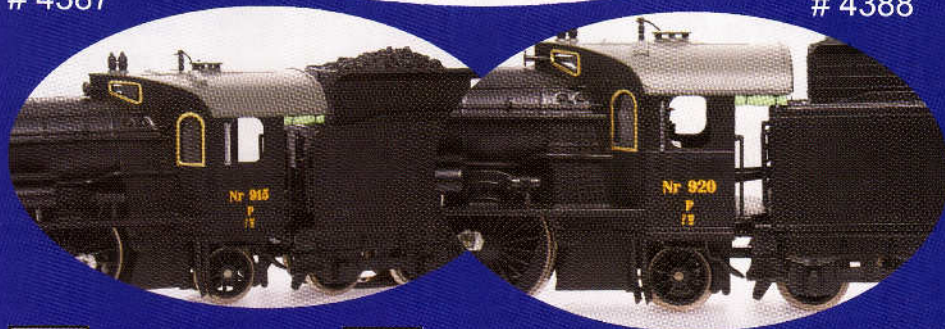
GLÆDEDELIG JUL



LITRA P



4387



4388



KR. 2.995,00



KR. 3.495,00

FORBEDRINGER FORETAGET

- Forbedrede køreegenskaber
- LED i stedet for pærer
- Mindre motor og dermed god plads til højttaler
- Nyt print til 21-pin dekoder
- Alle modeller (både AC og DC) bliver leveret med 21-pin dekoder
- Metal håndbøjler langs kedlen
- Og meget meget mere...

Modellerne udkommer medio december 2010

SKINNEBUS



DC DIGITAL
KR. 2.700,00

AC DIGITAL
KR. 2.900,00



- # 4100 Aalborg Privatbane (Sm3 - Sp2)
- # 4101 Odsherredbanen (Sm15 - Sp227)
- # 4102 Gribskovbanen (S1 - T2)

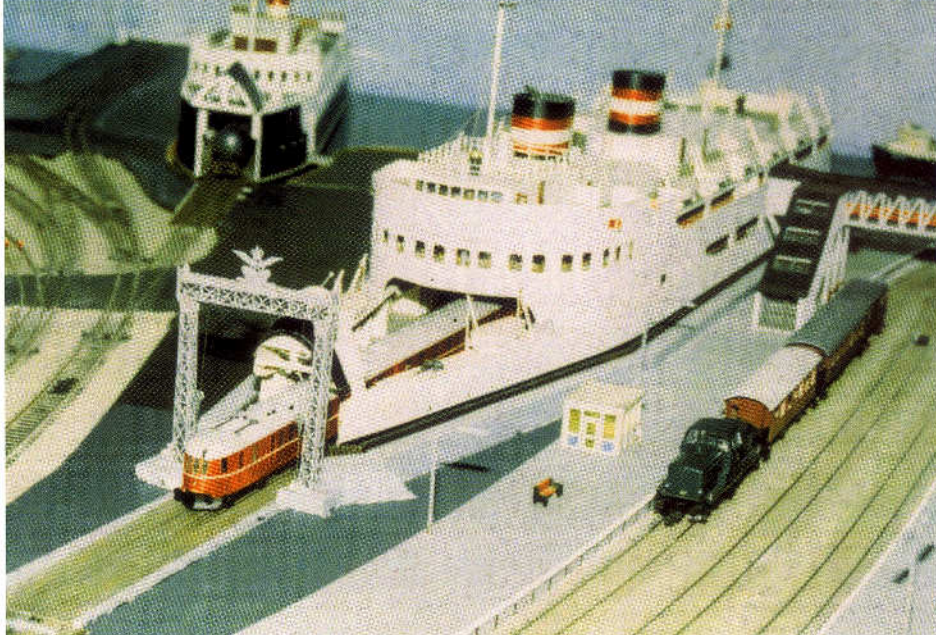
Alle modeller bliver leveret med højttaler

WWW.HELJAN.DK

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



MS-lyntog (1. generation fra HELJAN) er på vej ud fra færgeren Dronning Ingrid. I højre side afventer en litra MT med godstog. I baggrunden til venstre ligger færgeren FREIA. Begge færger er bygget af Erik Stensgaard Madsen, men er senere erhvervet af Arne Wachenschwanz.



Hedegaardens ... en spændende mj-klub i Nordsjælland

Privatbane

Hedegaardens Privatbane blev stiftet den 14. juni 1988, og har siden starten haft til huse i et boligkompleks i Ballerup.

Siden da har klubben været meget aktiv med bygning af anlægget, og har i dag 28 medlemmer.

Vi har besøgt klubben, så andre læsere også kan få et indblik i, hvordan andre opbygger et dansk anlæg.

Anlægget

Klubbens faste anlæg er i dag på små 100 kvadratmeter, og er placeret i fire adskilte kælderrum. Det er opbygget som en hoved- og en sidebane, der er anlagt i siderummene, således at man går langs anlægget i en midtergang. På visse områder midt i anlægget findes betjeningshuller for bl.a. påsætning af

afsporede tog. Tilgangen hertil nås ved at dukke sig under anlægget, d.v.s. at det er et såkaldt duk-under-anlæg.

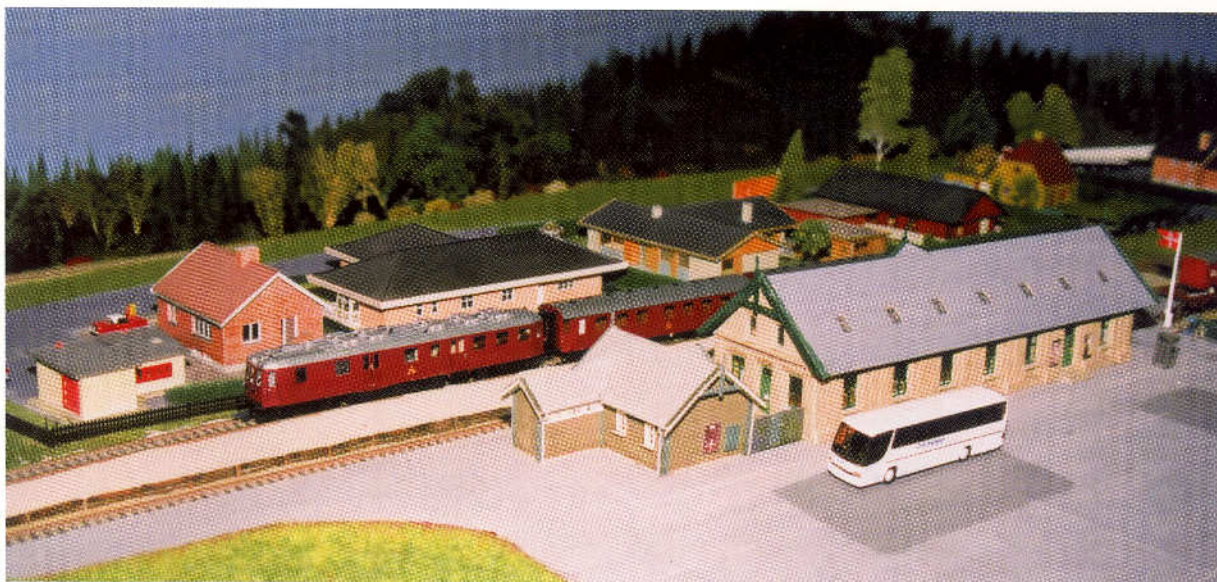
For at kunne føre strækningerne sammen, har man brudt mindre huller i murene mellem rummene, hvor igennem strækningerne er ført, og forbundet til de enkelte rum.

Anlægget omfatter i alt godt 750 m spor. Sporene er lagt med PECO kode 100, dog er enkelte englændere lagt med kode 75. Ved færgeren i Rødborg Færge ligger et tresporskifte, der er bygget af et af klubbens tidligere medlemmer Roland Lund.

Anlægget dækker dansk jernbane startende i epoke III og frem til dagens Danmark, d.v.s. epoke III, IV og V. Klubbens medlemmer koncentre-



Østervold station er endestation for hovedbanen, og som det fremgår, har man gjort sig store anstrengelser for at efterligne Østerport station – endda med tårn. I baggrunden ses diverse boligkareer, opbygget som halvrelief mod bagvæggen, bygget af Keld Loft og Mogens Rasmussen.



Måløv stationsbygning på sidebanen, bygget af formanden Arne Wachenschwanz. Flaget er vel hejst i anledning af redaktørens besøg? Foran stationsbygningen holder et MO-tog med CP-vogne. I baggrunden ligger et villakvarter, hvis huse har forbillede i medlemmernes egne boliger.

rer sig i grupper om epokerne, og udbygger anlægget inden for deres egen epoke. Denne sammensætning giver nogle fantastiske positive diskussioner i klubbens opholdsstue, hvor viden og erfaringer deles.

Klubben går som sådan ikke så meget op i det rullende materiel, men koncentrerer sig mere om den faste del. Klubbens medlemmer tager deres materiel med hjemmefra til køreaftenerne. Dette omfatter alt fra diverse europæiske jernbaner... og så selvfølgelig fra DSB.

Anlægsprincip og stationerne

Hedegaardens Privatbane er opbygget som en hoved- og sidebane, begge som punkt-til-punkt jernbane. Stationsnavne i parentes er forbillederne for stationerne.

Hovedbanen udgår fra endestationen Østervold (Østerport) og fortsætter til den lille landstation Burup (Borup), derfra går den til den underjordiske station Nørrevold (Nørreport) for derefter at ende i færgehavnen Rødborg Færge (Rødby F./Nyborg). Det er en lang strækning, som er velegnet til køreplanskørsel som klubben gennemfører en gang om måneden. Kommunikation mellem stationerne foregår ved telefoner indbygget i anlæggets forkant.

Sidebanen udgår ligeledes fra Østervold og fortsætter til Måløv, derfra fører strækningen til Kvistgård for at ende i Balleby (Ballerup).

Det helt specielle ved Nørrevold, er at den - som i virkeligheden - er opbygget som en underjordisk station med to S-bane spor samt to

hovedspor. På den øverst liggende plade, der rummer andre spor, er der udkåret en halvbue nær anlægskanten, så man kan kigge ned til stationen. Den er i øvrigt eftergjort som stationen oprindelig så ud med flisevægge, mange støttepiller, perroner og kiosker. En sjov og helt anderledes idé, der er flot eftergjort. For at publikum m.fl. ikke ved uheld skal kunne skade stationen, der ligger yderligt mod gangarealet, har man sikret den med en glasfiberplade, skruet fast foran stationen.

De øvrige stationer har alle forbillede i virkelighedens verden, og er bygget efter tegninger fremskaffet fra DSB, lokale arkiver og andre.

Måløv station er således også bygget efter en tegning, der kun viste gadesiden. Formanden Arne Wachenschwanz har bygget stationen, og mente - meget logisk - at facaden mod sporene var af samme

udseende som vejsiden. Men nej, det viste sig at vinduerne mod vejsiden var vinduer med to fag, mens sporsiden havde tre fag. Så Arne måtte en tur til forbilledet for at måle op, og gøre modellen korrekt.

Stationerne er generelt alle bygget i pap med murstenspapir, hvor dette kræves.

Som nævnt omfatter anlægget fire kælderrum. Det ene rum indeholder dog opholdsstue, bibliotek og en del af Balleby station foruden en stump sportilslutning, hvor man i forlængelse har anlagt et programmeringsspor.

Rødborg Færge

Denne station er - som navnet anty-

Et smukt tog med ML motorvogn forrest. Toget består desuden af en litra EH og grusvogn litra TD, alt bygget af Anker Poulsen. I forgrunden ledvogterhus fra EpokeModeller.



Færger Dronning Ingrid i lejet i Rødborg Færgehavn. Læg mærke til fodgængerbroen, der fører over sporene til havnestationen. Denne er specielt bygget til klubben af Karl Müller.



der - en færgerstation, og fylder den ene side i rummet. Her finder man alskens faciliteter, der er nødvendig for en færgehavn: Remise, maskindepot, industri, færgeanlæg - og en lille hyggelig fiskerihavn nær færgelejerne.

Remisen er 9-sporet, og har forbillede i Roskilde remise. Klubben har benyttet sig af EpokeModellers udgave, og den tager sig godt ud. Foran remisen ligger en drejeskive (Fleischmann), der bl.a. fører et spor til kulgården, hvor der selvfølgelig findes vandkran og kulforsyning.

Færgelejet er bygget op som et DSB-anlæg med færgegalge i flot udførelse, bygget af Jørn "Fly" Heinsen. Færgegalgen er i øvrigt opbygget i tynde metaldele fra

plader fra en fransk sirupsdåse, og ligner fuldstændig forbilledet!

I de to lejer ligger færgerne Dronning Ingrid og FREIA. Begge modeller er i sin tid bygget af nu afdøde Erik Stensgaard Madsen, men er efter Eriks død overdraget til Arne Wachenschwanz af enken, og efterfølgende overdraget til klubben, og færgerne pryder nu Rødborg Færge.

Ved siden af færgelejerne er anlagt en sød lille fiskerihavn, hvor der er travlhed på havnekajen ved de små fiskekuttere m.v.. Nogle af bygningerne her er de kendte røde fiskerhuse fra Skagen.

Landskab og bygninger

Anlæg og landskab er opbygget på

traditionel vis på rammer og plader. Som græsmarker er anvendt græsmåtter. Træerne er selvbyggede ved hjælp af gyldenris, hvor trækrønerne blot er malet grønne. Andre træer er bundet op med ståltråd, og derpå drysset med HEKI flock.

Hvad der falder i øjnene, er de mange brotyper, der ses rundt omkring. De bidrager med at gøre anlægget interessant at studere, ikke mindst når tog ruller over dem. Her ses almindelige tunneltyper såvel som gitterbroer, og i visse tilfælde har man camoufleret de nævnte gennembrudte murhuller til strækningerne ved hjælp af broer, så der fås et naturligt sceneri.

Alle steder ses flotte baggrundskulisser i form af huse i halv-

En supermodel af det gamle vandtårn på Københavns Hovedbanegård. Forbilledet er for længst revet ned, men er nu genrejst hos Hedegaardens Privatbane. Modellen er bygget af Mogens Rasmussen.



Fakta om Hedegaardens Privatbane

Stiftet den 14. juni 1988

Formand: Arne Wachenschwanz

Næstformand og kontaktperson:

Benny Herold, tlf. 44 97 67 68 efter kl. 20,00.

Mail: hedegaardens.privatbane@computerteknik.dk

Antal medlemmer: 28

(der skelnes ikke mellem aktive og passive medlemmer)

Årligt kontingent: kr. 400,00

Klubaften: Tirsdage fra kl. 19,00 til 23,00

Anlægsstørrelse: 80 m2 (fordelt på fire rum)

Sportype: PECO code 100

Digitalteknik: LENZ/Digital plus

Skala 1:87/spor H0

Klubben er medlem af DMJU

relief, bl.a. med forbillede i Kartoffelrækkerne (Østervold station). Et sted ses en husrække med forbillede i Nyboder - naturligvis med statuen af Chr. IV på 'torvet', bygget af Keld Loft.

På Østervold står et flot vandtårn, der i sin tid knejsede på København H. Forbilledet er for længst - med dampens ophør - revet ned, men kan nu genfindes her i Hedegaardens Privatbane, bygget af Mogens Rasmussen.

Østervold station er opbygget med - næsten - Østerport som forbillede. Den har som forbilledet underkørsler, hele fire hvor forbilledet kun har tre.

Mange steder ses villaer og en-familiehuse, der har forbilleder i medlemmernes egne boliger, bl.a. omkring stationsområdet i Måløv.

Et sted har man 'opført' Bælum kirke med tilhørende præstegård, hvor et af medlemmerne er vokset op i sidstnævnte.

De fleste bygninger er selvbyggede, men man benytter også lidt industrihuse, bl.a. en remise på Balleby station.

Det rullende materiel

Naturligvis benytter man sig i dag af dansk industrimateriel, og der ses derfor trækraft og vogne fra epoke III, IV og V, bl.a. DSB litra D, N, MZ, MX, MY, MA, MS og MO, traktor 1 m.fl. som trækraft, mens der anvendes et utal af danske og udenlandske godsvogne.

Der bruges også mange forskellige personvogne, lige fra HELJANS litra CP til de moderne DSB dobbeltdækkere fra Hobby Trade.

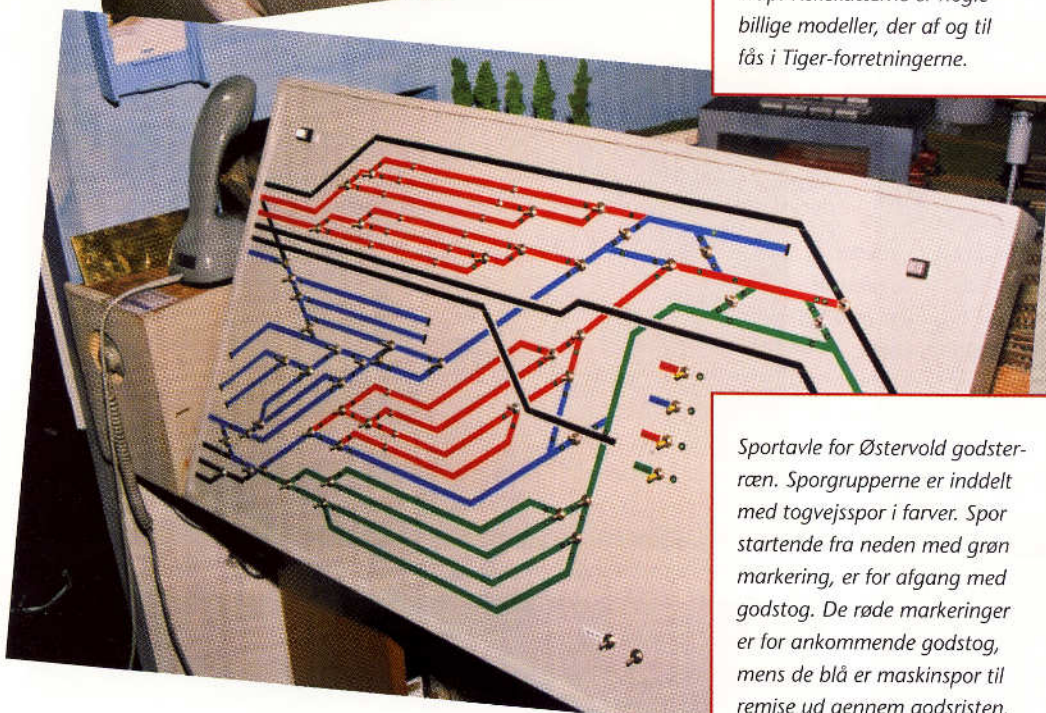
Tilsyneladende er privatbanemateriel ikke i vælten, for der sås ikke så meget af dette, men dog listede en enkelt FRICHS firkantet sig af sted med et lille godstog på Balleby station.

Men der er også dygtige selvbyggere blandt klubbens medlemmer, der fortsat bygger, hvad man selv synes er et godt emne. Anker Poulsen er en af dem. Han har skabt flere flotte trækraftmodeller, bl.a.

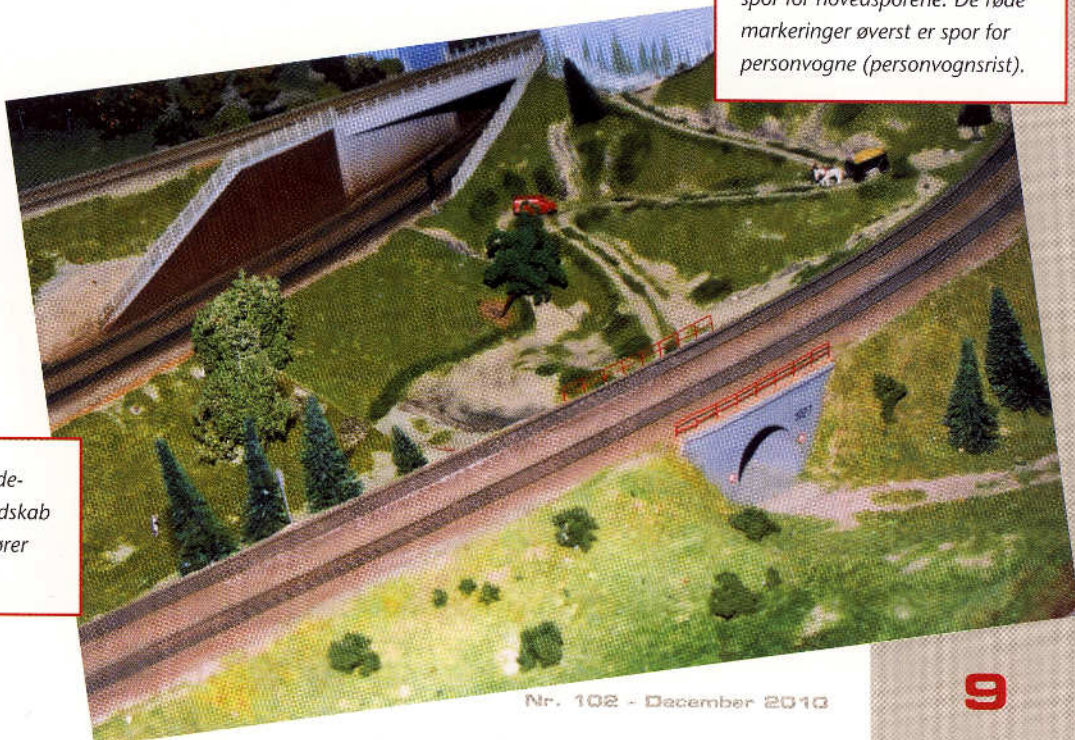
Det bugter sig i bakkedal – også hos Hedegaardens Privatbane. Et vue ud over landskab og spor med en bro, der i baggrunden fører strækningen ind i det tilstødende lokale.



Et nærbillede af den hyggelige fiskerihavn i Rødborg Færge. Huset til venstre har forbillede i de kendte fiskerhuse i Skagen, og er en færdigmodel fra Trip-Trap. Fiskekutterne er nogle billige modeller, der af og til fås i Tiger-forretningerne.



Sportavle for Østervold godster-ræn. Sporgrupperne er inddelt med togvejsspor i farver. Spor startende fra neden med grøn markering, er for afgang med godstog. De røde markeringer er for ankomende godstog, mens de blå er maskinspor til remise ud gennem godsristen. De sorte markeringer er togvejs-spor for hovedsporene. De røde markeringer øverst er spor for personvogne (personvognsrist).

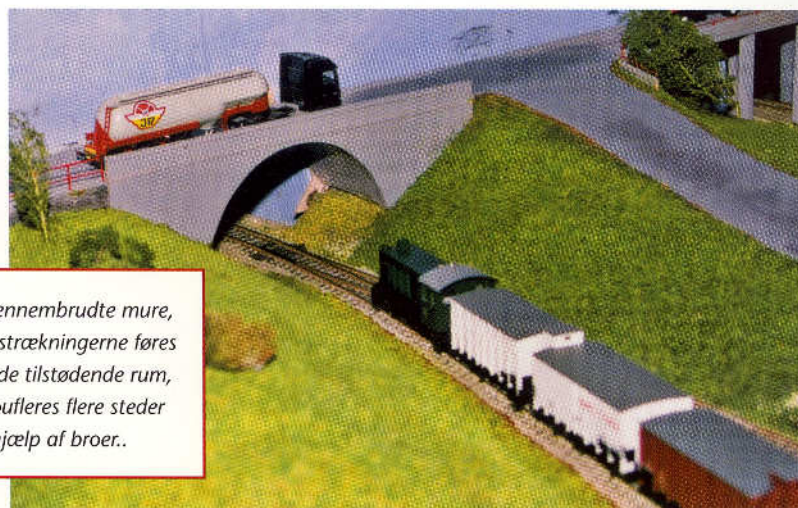




Anker Poulsens smukke model af litra H 788 er her på vej over en af klubbens mange broanlæg. Modellen er bygget ved hjælp af diverse løsdele og undervogn fra PIKO, hvor gangtøjet er tilpasset den danske maskine



Maskindepotet i Bal-leby. Midt i billedet står et vandtårn (HELJAN), og i forgrunden et grundmuret kolon-nehus. Midt i billedet ved siden af vandtårnet ligger kulgården med kulbænk, hvor der benyttes små kurve til påfyldning af kul på lokomotiverne. Helt til højre ses vandkranen.



De gennembrudte mure, hvor strækningerne føres ind i de tilstødende rum, camoufleres flere steder ved hjælp af broer.

den gamle DSB litra MT, de to snudemotorvogne litra MA, der oprindeligt kørte mellem Aarhus og Ris-skov, en DSB litra N og motorvogn litra ML.

Og sandelig om han ikke har bygget en DSB litra H, baseret på diverse løsdele. Tenderen til lokomo-

tivet er fra en industrimodel, undervognen til selve dampmaskinen er en PIKO (?) med ændret gangtøj, så det svarer til forbilledet. Førerhuset er opbygget i plastcard, kedlen er et elektrisk rør påsat diverse løsdele (dome, skorsten m.m.) - og maskinen kører og trækker som en drøm.

Torleif Poulsen fremviste også en flot kørende model af den gamle DSB litra MX 131/132. Modellen er Freja H0 Modeltog byggesæt, der er blevet forbedret med ny undervogn og motor. Læs mere om denne i et kommende nummer af LOKOMOTIVET.

Da medlemmerne ejer det rul-lende materiel, har disse fået tildelt hver 100 digitale numre til num-mergivning af trækraften med efterfølgende registrering i klub-bens digital liste, og det fungerer udmærket.

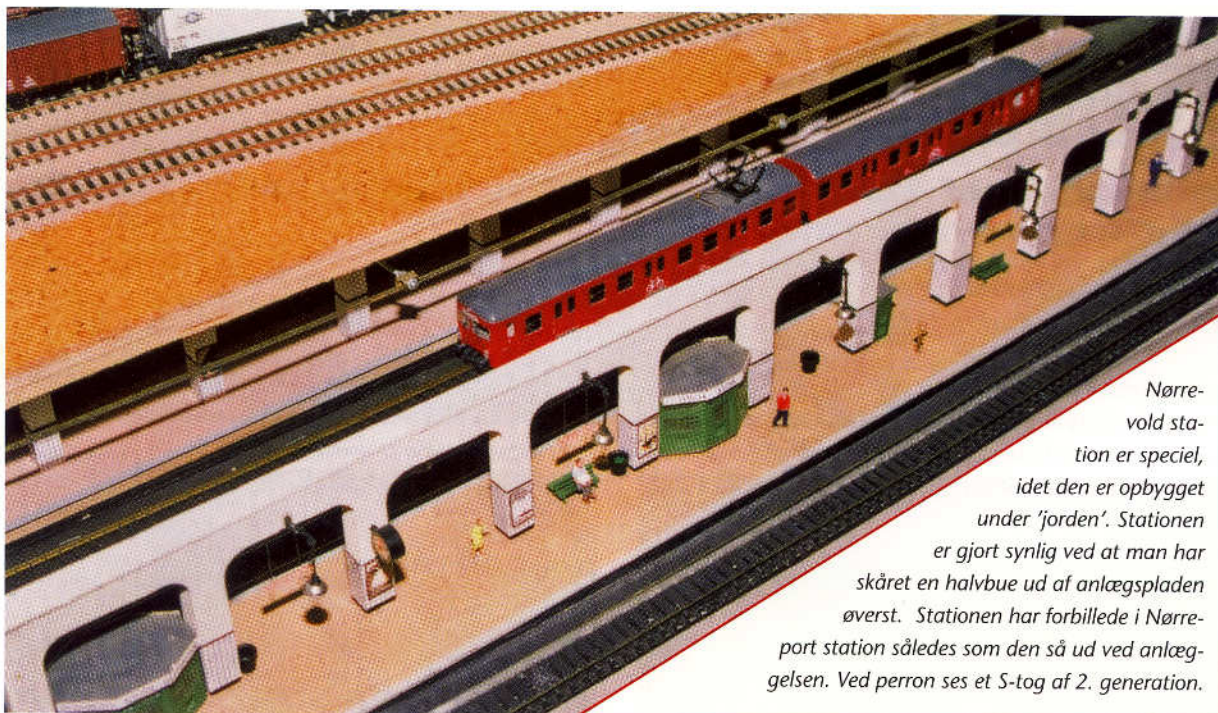
Elektronik, styring m.v.

Anlægget fungerer såvel analogt som digitalt. Analogt styres det i seks afsnit ved hjælp af cabs. Di-gitalt sker styringen ved hjælp af LENZ digital og håndkontroller. Men beholdningen af analog træk-kraft falder efterhånden kraftigt, så inden længe vil den digitale styring tage over.

De benyttede håndkontrollere er digital plus (LENZ), hvoraf man ejer 12 stykker, der er af typerne LH 90 og LH 100. Endvidere bruges lej-lighedsvis ROCOs MultiMAUS som medlemmerne medbringer hjem-mefra. Medlemmerne er dog mest glade for LH 100 håndkontrollerne fra digital plus; de er de nemmeste at programmere og styre med. Re-daktøren så også kun digital plus i aktion under besøget.

Centralenheden er digital plus med indbygget booster, og man benytter yderligere tre boostere til at forsyne anlægget med den nød-vendige spænding.

For at kunne få overblik med sporskifter og styre togene på skjul-te eller vanskeligt synlige strækning-



Nørrevold station er speciel, idet den er opbygget under 'jorden'. Stationen er gjort synlig ved at man har skåret en halvbue ud af anlægspladen øverst. Stationen har forbillede i Nørreport station således som den så ud ved anlæggelsen. Ved perron ses et S-tog af 2. generation.

ger, har klubben installeret spejle på væggene foruden et par monitører.

Hver station har sin egen sportavle for togvejsindstillinger, der for uindviiede forekommer at være uoverskuelig, men klubbens medlemmer betjener dem - naturligvis - som en leg.

Langs strækningernes ses signaler af både daglys- og armsignaltyper. Det er produkter fra Viessmann samt selvbyg der er benyttet, og klubben er nu i fuld gang med at eksperimentere med automatisk signalstyring.

En lille finurlig elektronisk detalje er overskæringen ved Måløv station. Her står en fuldautomatisk bom, der ved et tryk på en nærlig-

gende sportavleknapp, går ned og sikrer landevejstrafikken - endda med advarselsklokkelyde. Herligt! Bommene er helt igennem selvbyggede.

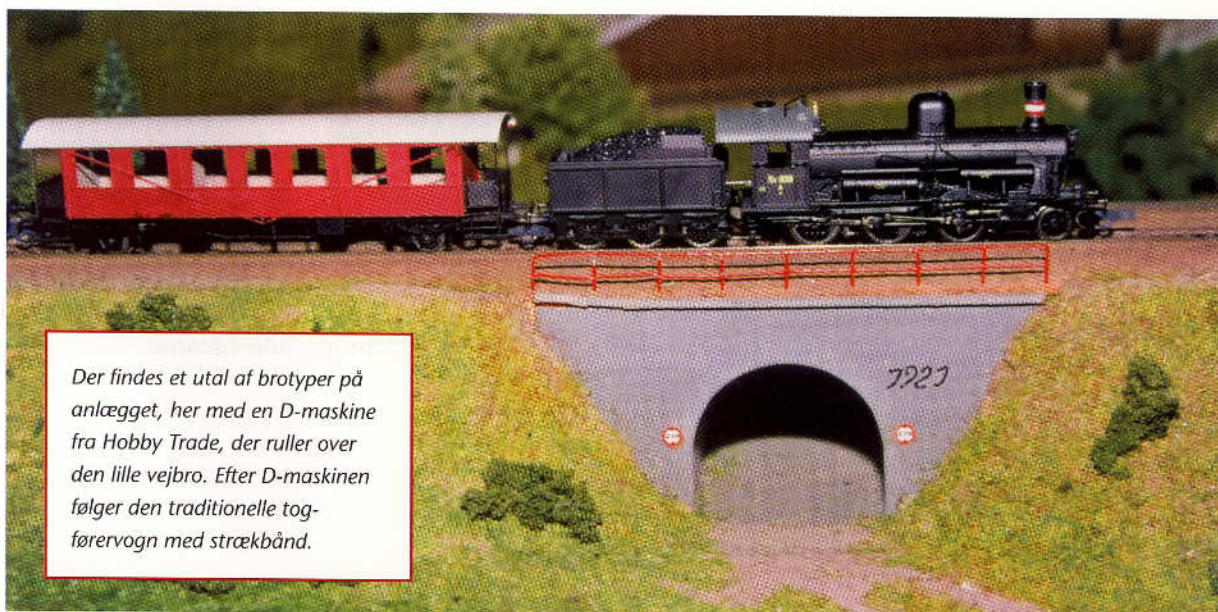
Sluttelig skal nævnes, at man i opholdslokalet har forlænget et spor fra Balleby station. Det følger bagvæggen og ender i et programmeringspor. Her sker programmering af alle digitale enheder, trækraft såvel som funktionsdekodere indsat i styrevogne ved hjælp af en Digital Plus (LENZ) central enhed, og LH 100 håndkontrol eller ved hjælp af en tilsluttet ESU Lok-Programmer og PC. Når der programmeres, frakobles programmeringssporresten af anlægget, og afspærres automatisk med elektrisk

bom for at hindre, at der køres fra den ene strømkreds til den anden. Dette opsæt findes næppe andre steder?

Kontakt

Er man interesseret i at aflægge klubben et besøg kan man kontakte klubbens næstformand/kontaktperson Benny Herold, tlf. 44 97 67 68 (bedst efter kl. 20,00) eller på mail-adressen: hedegaardens.privatbane@computerteknik.dk.

Besøg klubben; du vil ud - over at få spændende inspiration til egen modeljernbane - blive godt modtaget af klubbens meget flinke og rare medlemmer - og mon ikke der tilbydes en kop kaffe? ■



Der findes et utal af brotyper på anlægget, her med en D-maskine fra Hobby Trade, der ruller over den lille vejbro. Efter D-maskinen følger den traditionelle togførervogn med strækbånd.



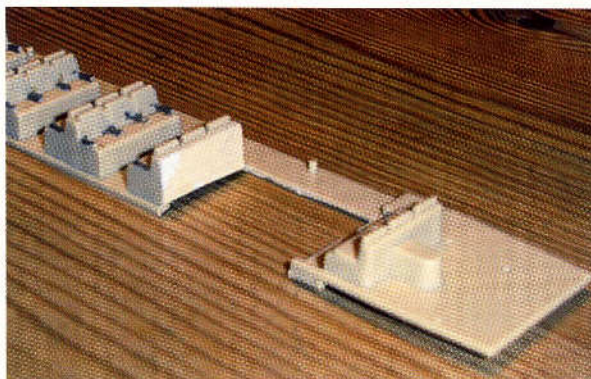
En billedfortælling om forbedring af DSB UIC-vogne

Indbygning af kiosk i litra Bk og indvendig bemaling af intercityvogne litra A og B

■ Af Henrik Puukka-Sørensen

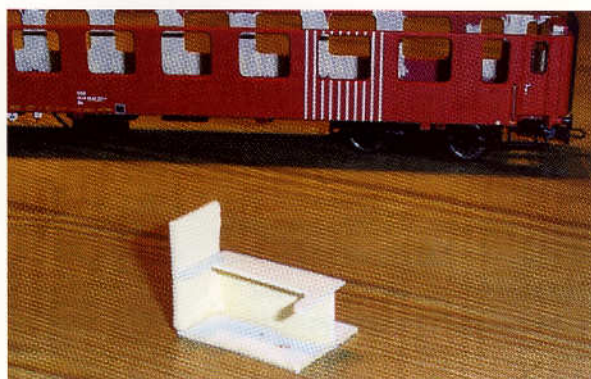
Jeg interesser mig især for epoke V, der er derfor ikke så mange ombygningsemner siden Heljan og Togmodelle kom med deres flotte intercity- og nærtrafikvogne. Jeg har derfor koncentreret mig om at tilføje detaljer til di-

verse lokomotiver og passagervogne. Ideerne har jeg blandt andet fundet på nettet. Links kan I finde på min hjemmeside www.puukka-sorensen.dk.



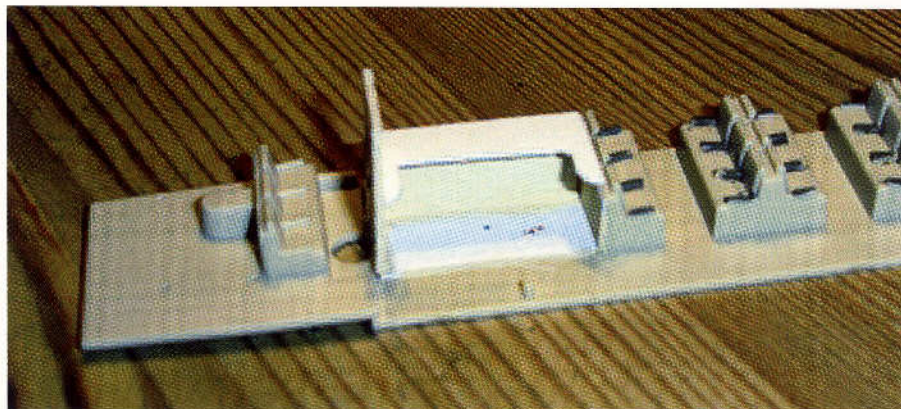
Sæderne i de to yderste kupéer er skåret af.

Ideen til at bygge kiosken fandt jeg ligeledes på nettet. Foruden at bygge selve kiosken har jeg også malet døre og sæder i vognen. Det giver en rigtig god effekt.

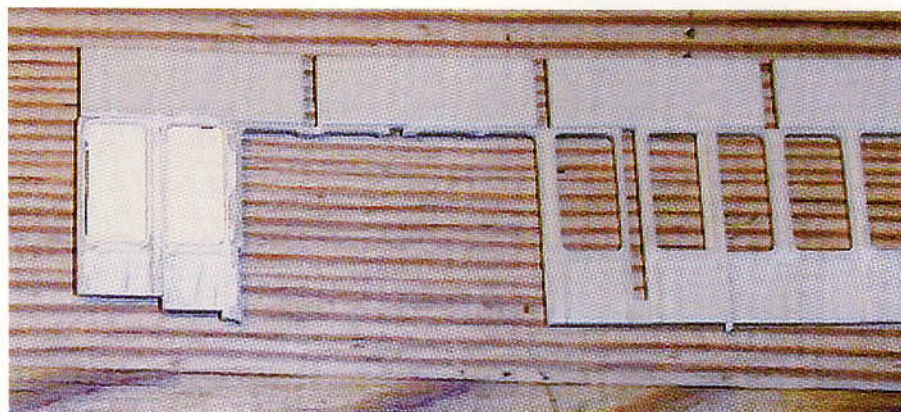


Her ses kioskbaren, der er fremstillet i karton. Jeg fandt en tegning fra DSB, der viste målene, men ellers er det skåret på fri hånd.

Som det ses i baggrunden er sidevæggene i vognen også malet lysebrune.

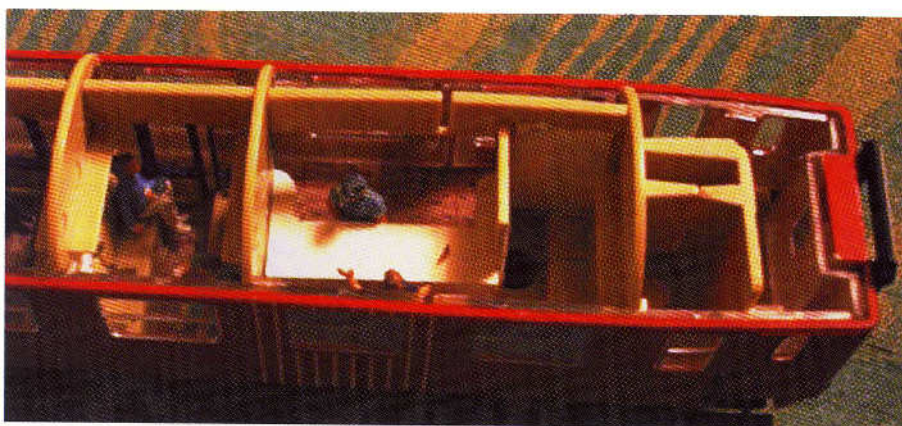


Her er kiosken forsøgsvis sat ind på plads.

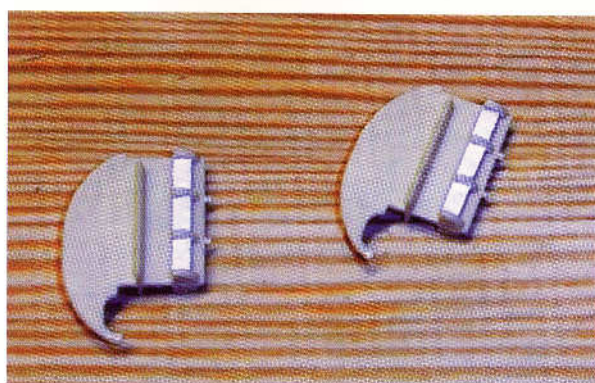


4 vindues- og dørfag er skåret af sidegangsvæggene.

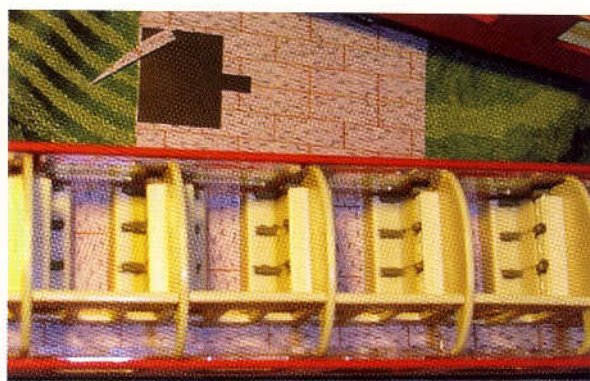
Jeg har lagt et stykke plast på bagsiden for at holde udfyldningerne på plads i venstre side.



Så er der serveret i baren. Jeg har også lagt linoleum på gulvet. Det var oprindeligt fundet på nettet til brug i Bn-vogne, men med lidt beskæring passer det også i B- og Bk-vogne. På et tidspunkt regner jeg med også at lægge belysning i vognene.



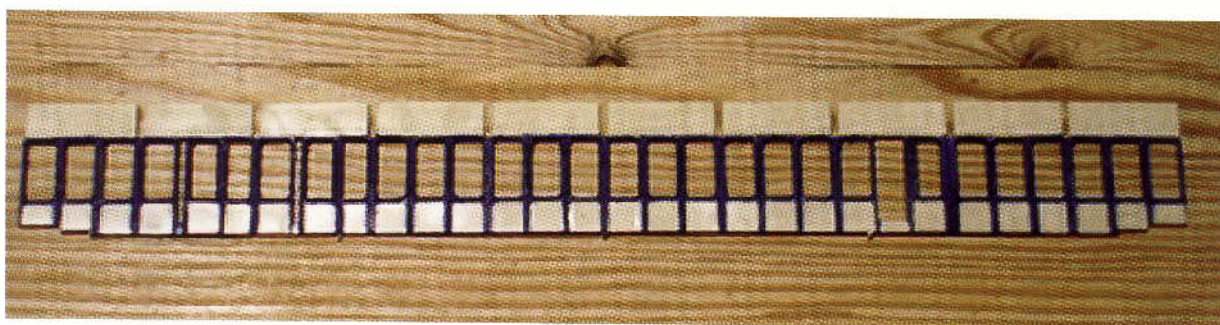
Nakkestøtter er malet hvide.



Her ses kupevægge med bemalede nakkepuder og armstøtter. Jeg har valgt ikke at male sæder og vægge, da jeg vurderer, at farvenuancen er for lille i forhold til arbejdet.

Herunder ses væggene ind til kupeerne. Karmene og rammerne er malet med en mørkeblå farve.

Her ses gulvbelægningen inde i vognen meget tydeligt. Jeg har blot klippet disse gulvflader til, så de passer med B-vognens gulv.



Her ses B-vognen fra sidegangssiden.

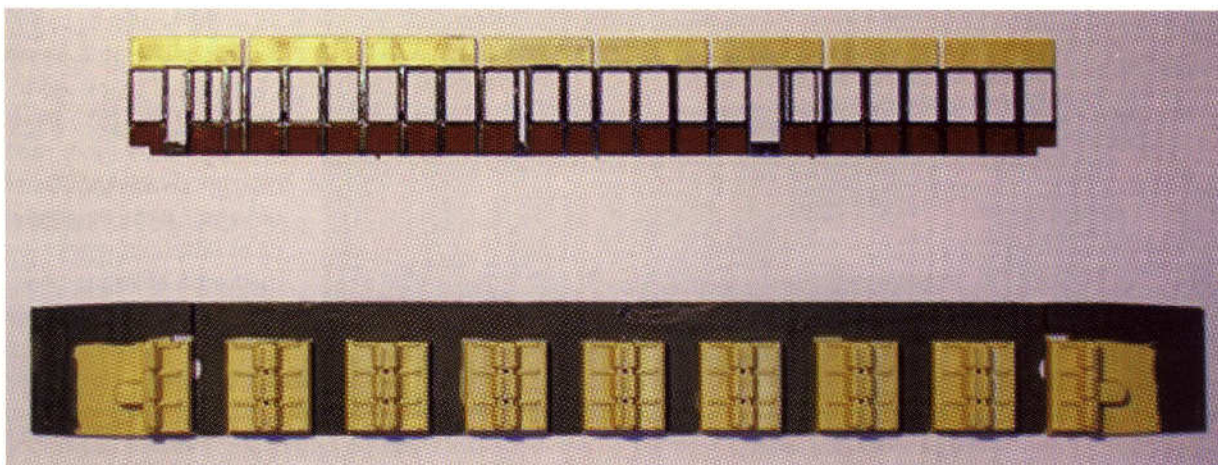
- fortsættes side 14

I kommende numre bringer vi flere af læsernes byggerier

LÆSERNES BYGGER

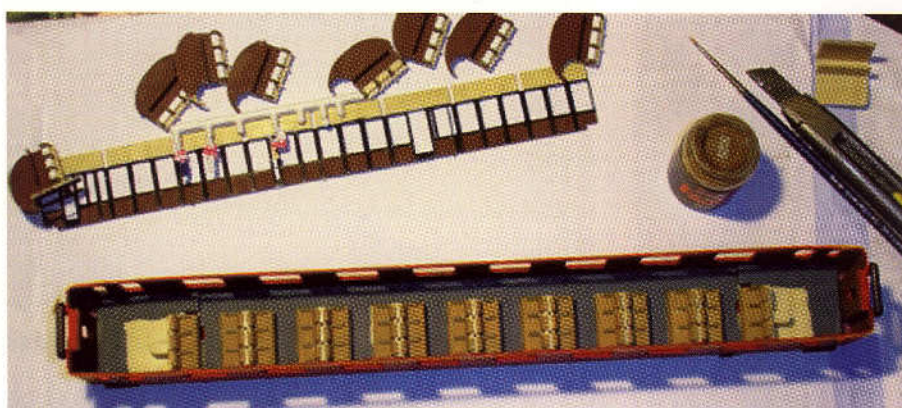


LÆS ERNE BYGGER



A-vognen har også fået en tur. Her er kupesider, der er malet maghognibrun.

Døre- og vinduesrammer er malet sorte. Gulvet er malet mørkegråt.



Her ses kupévægge samt bemalede nakkepuder.



Her ses væggene på vognens indersider, der ligeledes er malet med maghognifarve.

Her ses en del af A-vognen med enkelte passagerer.



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 - PÅKLÆDNINGS-
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

EpokeModeller

Nye lækkerier på lager

004047

Bedford O DSB

V.u. 249 kr



004046

Bedford O

Brændselskompagniet

V.u. 199 kr



004049



004050



004048

TAXI

MB

V.u 149,50

TIRS., ONS., TORS. 15-18.30 • FREDAG 15-19 • LØRDAG 10-14

Hos Dorthea

Hos Dorthea er forhandler af modeltog og byggesæt og er beliggende i Give. Vi forhandler mærker indenfor modeltog og tilbehør. Endvidere har vi et sortiment af byggesæt.

KOM OG SE

MÅNEDENS TILBUD I BUTIKKEN.

Se nyhederne i butikken.

Diagonalvejen 74 . 7323 Give

www.hosdorthea.dk . info@hosdorthea.dk

2944 6771 / 2061 9530

007026/007027

VU 249,00

Bondehus i bindingsværk med stråtag



007031 Nyraad varehus VU 149,00



LOKOMOTIVET

ønsker alle
sine læsere,
forhandlere,
annoncører og
medarbejdere
en glædelig jul
og et godt nytår



info@epokemodeller.dk +45 20220449

www.epokemodeller.dk

OMVEJ TIL ET KRANTOG

■ Af Knud Pedersen, Viborg

Helt fra barnsben har lyntog - i min optik - været noget der var værd at skrive hjem om. Som voksen fik jeg flikket et MS-lyntog sammen af Piko-materiel, og da der på samme tid, omkring 1980, i avisen sås en annonce om opkøb af modeltog, gav det forhåbning om en genvej til et MA-lyntog. Det kunne jo være at manden bag annoncen havde fået opkøbt et MA-lyntog. Vist var det ønsketænkning, men ikke aldeles umuligt. Ortwein havde tidligere sendt et TEE togsæt på markedet, så hvis nu og så videre. Følgelig ringede jeg på nummeret, og jo ganske rigtig, han sagde, han et MA-lyntog. Jeg kørte en tur til Fyn, selv om jeg havde mine store tvivl. Den dag fandt jeg ud af, hvor besværligt det er med 'en syg møster'. Han havde ikke toget, og havde aldrig haft det. Det eneste der kom på bordet, var en gul kran fra Liliput. Dengang var værdien af 80 kroner større end i dag (sært, ikke sandt?), men købte jeg den ikke, ville turen have været forgæves.

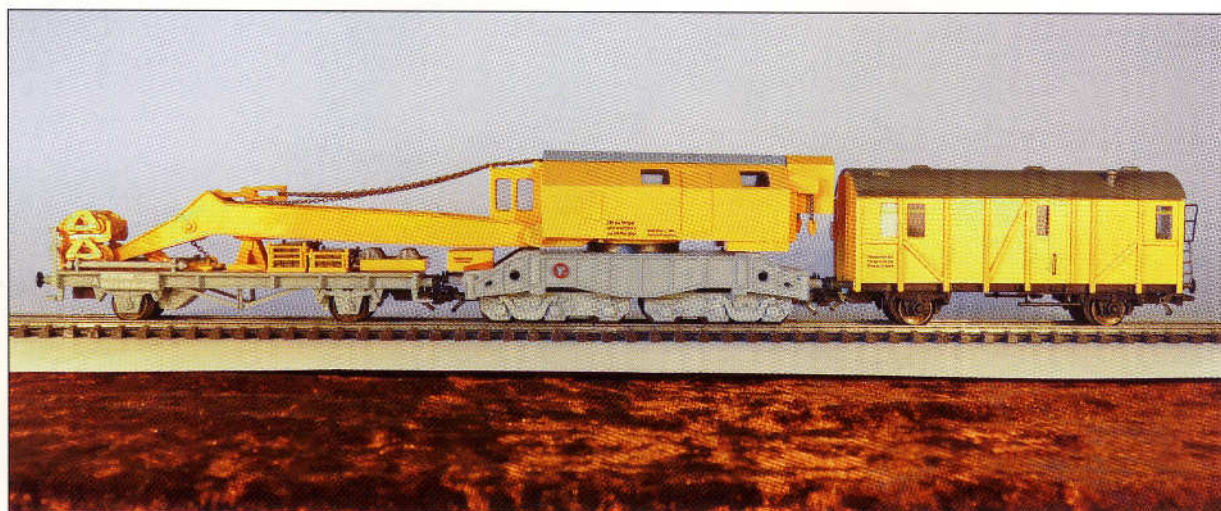
De næste ca. 14 år var kranen gemt væk i en kasse. Turen til Fyn havde været rimelig traumatisk, og en gammel dampkran var alt andet end inspirerende. Fra tid til anden

faldt tanken dog på den bortgemte kran - kunne det mon blive andet end en dårlig erindring. Det kunne det, inspirationen kom med Lokomotivet nr. 35, hvor en serie om kørekranerne 145 - 146 og deres ledsagere tog sin begyndelse.

Ombygningen i LOKOMOTIVET tog udgangspunkt i en kran fra Kleinbahn, men jeg havde jo pådraget mig en kran fra Liliput. Ved at regne lidt frem og tilbage, viste det

sig, at et par Fleischmann godsvogne i beholdningen havde egnede mål til løbevogn og værkstedsvogn.

Med hensyn til kørekran og løbevogn var det så heldigt, at forbi- lederne dengang stod i Århus, så det blev til en del ture for at studere og fotografere. En af gangene var det også for at købe 'stumper' til projektet. Ved den lejlighed havde jeg medbragt 'betonballasten' for at spørge Mads Sjøner, om han





kunne genkende den dims? Det kunne han ikke umiddelbart, men jeg måtte love at tage krantoget med til Århus, når det blev færdigt. Løftet blev med Mads Sjøners tragiske bortgang aldrig til virkelighed.

Løbevognenes udstyr har flere gange været genstand for 'om-møblering' grundet tilvækst af grej.

Jeg valgte at holde mig til det oprindelige udseende.

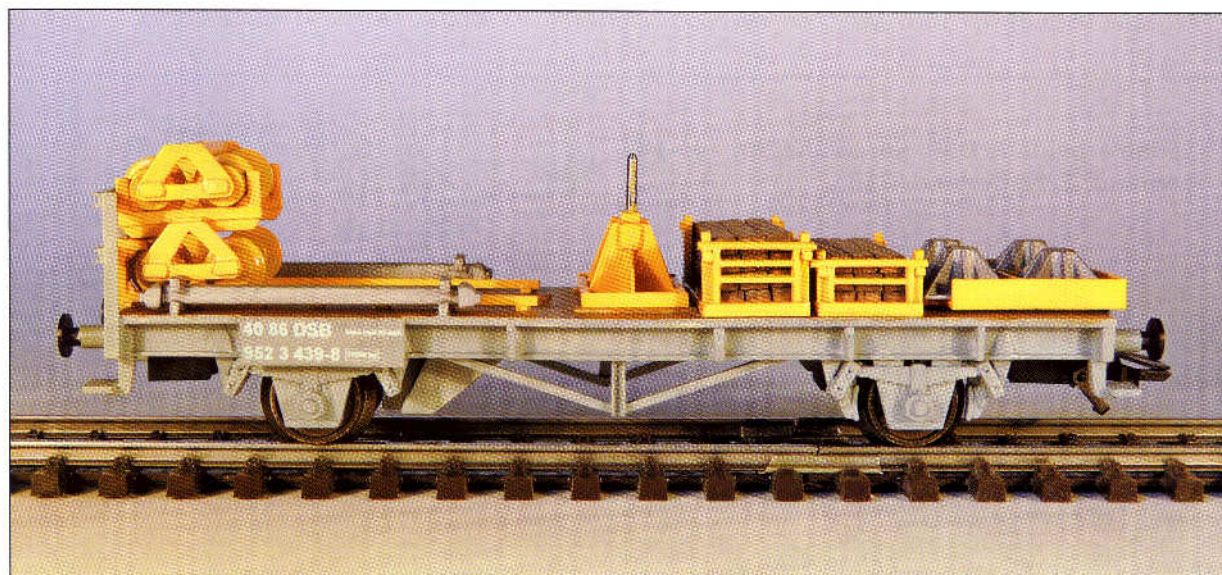
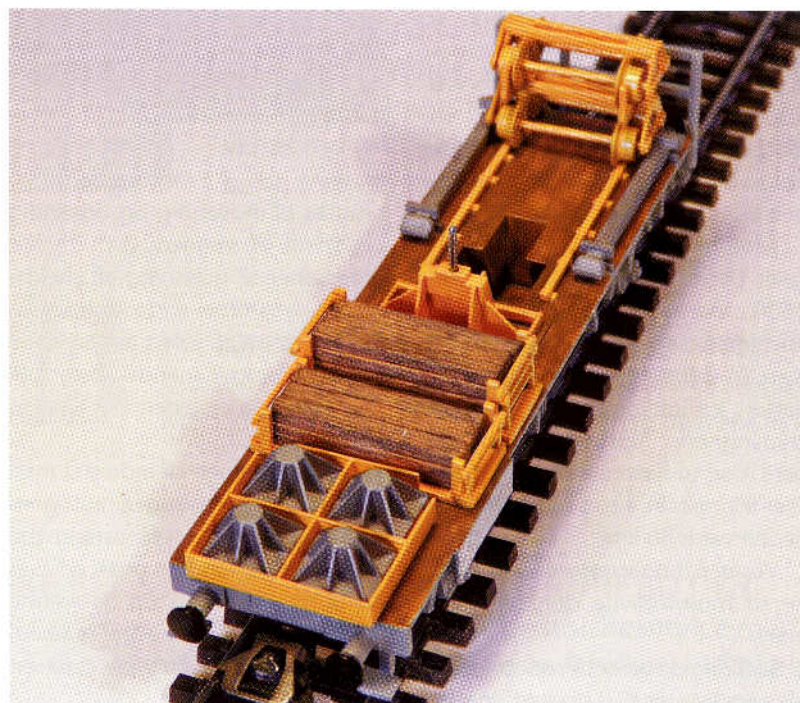
Værkstedsvognene var blevet udrangeret nogle år forinden. På de skitser af vognen der var tilgængelige, var det lidt svært at finde ud af, hvor forstærkningsprofilerne i forhold til min vognekasse skulle placeres. Det fremgik af Lokomotivet nr. 36 at den ene vogn var tilgået jernbanemuseet, og den anden var kommet til MHVJ i Mariager. En strålende varm dag i august 1998 drog min viv og jeg til Mariager på en kombineret udflugt, opmålings- og fotoseance. Ofte er det lettere at lave noget i model, når man ved hvordan det ser ud i virkeligheden. Det er ikke altid, at en tegning er fyldestgørende.

Den opmærksomme læser har

sikkert allerede fundet ud af, at transfers til et krantog ikke er en hyldevare, det er en specialkreation fra Skilteskoven, udvirket gennem EMP-model.

Engang om ikke så længe, når stort set alle ønsker er opfyldt af in-

dustrien, vil det der i mange år har været kendt som selvbygning, være noget man gjorde i gamle dage. Til den tid vil 'bitter nød' huskes som noget med mange fornøjelige timer, hvor man helt og aldeles glemte sig selv. ■



Lidt om DSBs kørekraner 145-146

Kran nr. 145 i Borup, 24. maj 1975. Til højre ses løbevognen for kranudlæggeren. Kranen blev bygget hos Krupp-Ardelt i 1967.

Foto: KEJ

I LOKOMOTIVET nr. 35 bragte vi en byggebeskrivelse af DSBs kørekraner nr. 145-146 og deres vogne, således tegninger af krantoget i nr. 36, side 14, og store hjælpevogne nr. 39, side 18. Her er lidt ekstra tekst om disse og deres ledsagere.

De to nye 65-tonns kraner blev leveret til DSB i 1967 af Krupp-Ardelt i Wilhelmshafen. Den ene blev stationeret i København, mens den anden fik Fredericia som hjemsted. Kranerne med undervogn vejede hver 104 tons. Undervognen var seks-akslet fordelt på to bogier. Hovedkrogen kunne løfte 65 tons ved 7,5 m udlæg eller 26 tons ved 13 meter udlæg. Løftehøjden var henholdsvis 10 m og 4,7 m. Hjælpekrogen kunne løfte 15 tons.

Motoren var en 8-cylinder luftkølet Deutz diesel på 120 HK ved 1500 omdr./min. Den drev kranens bevægelser og manøvrer, en 1000 watt 24 volt dynamo til lys og startbatteri, en luftkompressor og selve kranvognen. Sidstnævnte kunne køre med to hastigheder 42 m/min eller 93 m/min. I tog måtte hastigheden være 80 km/t.

Vognen understøttedes af ét af de to motordrevne donkraftsystemer.

Tidligere ørredtransportvogne blev ombygget til værkstedsvogne, og fordeltes med én til hver kran.

Vognene var udstyret med lys-



maskine på 3,5 kW. Strømmen brugtes til indvendig og udvendig belysning af vognen samt til fire projektører til belysning af uheldsstedet. I samme ende af vognen fandtes et toilet. I den anden ende var der indrettet mandskabsrum til seks mand og en leder. Her fandtes også en oliekan.

Midterrummet var indrettet med stålwirer, sjækler, stiger, autogenskæreapparater, opklodsningstræ og kiler. Der fandtes også en filebænk med skruestik og tilhørende håndværktøj. Det tunge materiel blev taget ud af vognen med en svingkran.

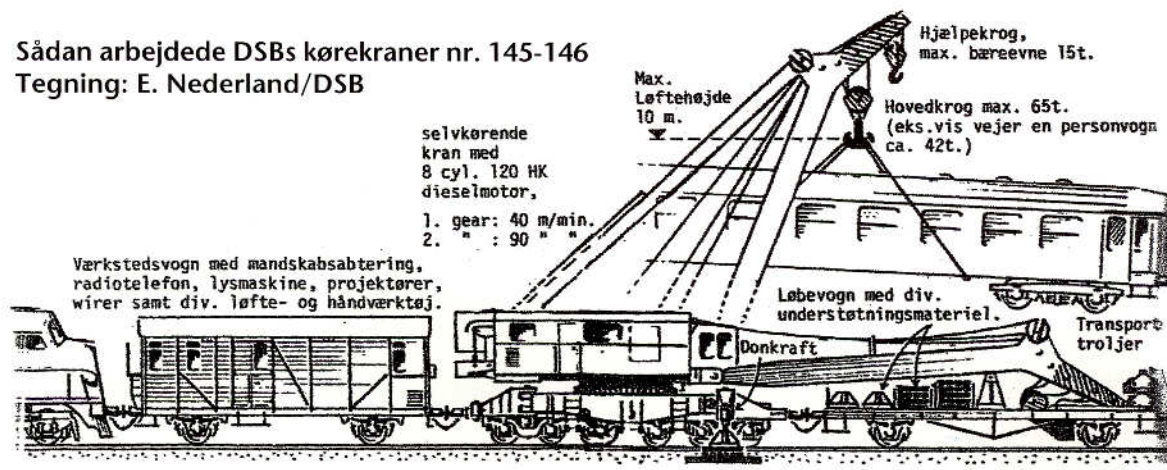
I november 1986 anskaffede DSB en ny hjælpevognskran fra Gott-

wald. Den var dengang Europas største jernbanekran med en løfteevne på 3600 tm (=150 tons på 24 m udlæg). Efter denne levering blev kran nr. 145 anvendt som reserve, indtil den i 1999 blev udrangeret, og overleveret til Jernbanemuseet, hvor den befinder sig i dag.

Den anden kran blev også udrangeret i 1999, og derefter ophugget hos Henriksen i Århus. Årstal for ophugningen kendes ikke.

Den skinnekørende hjælpevognskran fra 1986 er blevet ophugget i 2010, fordi DSB's Hjelpevognstjeneste i dag udelukkende bruger mobilkraner, der kan køre både på landevej og skinner (såkaldte to-vejskøretøjer).

Sådan arbejdede DSBs kørekraner nr. 145-146
Tegning: E. Nederland/DSB



24 VANVITTIGE JULETILBUD

Få kalendergaverne til dig selv. Hver dag fra og med 1/12-10 til 24/12-10 kan du finde et nyt tilbud på et lokomotiv, en vogn, en bygning eller lignende gode sager på vor hjemmeside www.modeltog.nu. Tilbuddene gælder kun én dag ad gangen, så hvis du vil have billigt modeltog i julemåneden, så skal det være NU



KØB FOR 500 KRONER PÅ WWW.MODELTOG.NU
- så gi'r vi en hel modeltogsbutik (i HO-model, altså)

Når du i julemåneden køber for mere end 500 kroner på vores hjemmeside, www.modeltog.nu, så får du gratis oven i købet Auhagens fine lille modeltogsbutik, Au99051. vi har indkøbt en masse, men tilbuddet gælder kun, så længe lager haves.



Her kunne vi skrive, hvor billige vi er med mange af Brawas fine modeller, men det må vi ikke, for så bliver nogen sure... Men kig ned i butikken – for priserne er hem'li', nemli'.

DANMARKS MÅSKE BEDST FUNGERENDE POSTORDREBUTIK?

Mange af vores kunder siger, at vi nok har landets bedste postordreservice med hurtig ekspedition – blandt andet fordi vi har landets største lager af de fleste fabrikater. Vi hjælper dig også med tekniske spørgsmål, hvis du har brug for support, når du har modtaget varen. Og så er www.modeltog.nu en rigtig god og informativ bestillings-website.

LANDETS STØRSTE FORHANDLER AF **märklin**

- og Faller og Fleischmann og alle de andre...

Hvorfor? Jo, pris, udvalg og service hænger rigtig godt sammen!

- 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



To industrimodel-
ler omdannet til
vogne hos DSB:
Litra ZE fra SHELL
og en specialvogn
baseret på litra Q
(Hobby Trade).

Forny godsvogns- parken ...i en fart

1. del: Godsvogne hos DSB

Der er flere måder at forny vogn-
parken, men en af de mest effektive
er at benytte materiel fra industri-
katalogerne med nye litreringer fra
KM Text. Og så give vognene lidt
patinering, ommaling, nye hjul osv.
Her fortæller vi lidt om, hvordan
man hurtigt kan få nyt rullende ma-
teriel på anlægget ved hjælp af de
nævnte metoder.

I næste nummer bringes 2. del
om godsvogne hos privatbanerne.
Den 3. del bliver om patinering af
vognene.

De klassiske åbne og luk- kede vogne

Ved hjælp af KM Text og indu-
strimodeller er det muligt hurtigt
at få sat nogle danske godsvogne
på sporet, bl.a. de åbne vogne
DSB litra PE, PT, PTR, PU m.fl. Fle-
ischmann har alle disse i sit pro-
gram, så det er blot at købe model-
lerne, og derpå ommale dem i en
DSB-brun.

Man kan fx tage en DR 5718,
der er en PTR-type, og lige male de
tyske litreringer over med Humbrol
133-brun. Man skal lade hjørne-
mærker og adressefelter være. Man
behøver heller ikke male alle på-
skrifter på vangerne med sort, kun
de mere typiske tyske.

Når malingen er tør monteres

litreringerne fra KM Text, og så har
man hurtigt en ny dansk model på
anlægget.

På samme måde har KM Text
udgivet en række litreringsark til
HELJANS lukkede vogne litra HD og
IA, foruden ark til IKA...og mange
flere. For øvrigt fås også litreringer
til HELJANS personvogne litra CP og
CC, men det vender vi tilbage til.

Vi har med vilje kun vist et en-

kelt foto af disse modeller, nemlig
en DSB litra PTR, da de er meget
simple at gå i gang med.

Specialvogne

Dernæst lidt om DSBs specialvog-
ne. Etaten havde gennem tiderne
flere typer af specialvogne. En af
de mere besynderlige var et efterla-
denskab fra den tyske Værnemagt,
nemlig en treakslet ex-prøjsisk pak-



En specialvogn
baseret på en
Q-vogn fra
Hobby Trade.

Se et af
forbillederne
på side 25.



Den traditionelle PT-vogn fra DSB, baseret på en model fra Fleischmann. Den kræver kun ommaling af de tyske påskrifter, og påsætning af dekaler. Se i teksten hvordan.

vogn Pw(ü)03, der i model fremstilles af Fleischmann.

Modellen er tidligere udgivet af DWA-Hobby, men er for længst udsolgt, og genoptrykkes ikke. Derfor er det rart at vide, at KM Text har udgivet litrerings m.v. til netop denne vogntype, endda med to hjemsteder: Tønder og Sønderborg. Vognen havde nummer 563. Modellen fra Fleischmann males i specialvognsgrå, fx Humbrol nr. 64. Taget skal være meget mørkegråt, næsten gråsort. Husk, at endeperonen også skal males lysegrå. Bemærk, foto er ikke vist.

Andre specialvogne kan fremstilles af Hobby Trades Q-vogne. De males på samme måde i specialvognsgrå, hvorefter litrerings påsættes. For at variere udseendet kan man male taget om i en anden grå farve, fx mørkegrå evt. med markeringer af taglapninger. Det ser godt ud, at tagene ikke er ens på alle vogne.

KM Text har bl.a. fremstillet litrerings m.v. til DSB Specialvogn nr. 294, der havde hjemsted i Tønder. Egentlig er forbilledet en QE-vogn, men i dette tilfælde er snydt, og der er benyttet den større QR-vogn med rangerskruebremse fra Hobby Trade.

Modellen males som de øvrige i specialvognsgrå fx Humbrol nr. 64, og litrerings påsættes. Husk igen, at også gelændere på bremseplatform og puffer skal males grå.

Og vi gentager, at man skal male taget i en anden farve, at udskifte et pladehjul - eller begge - med egerhjul eller omvendt. Det afhænger af, hvilken type Q-vogn, man får fat i, idet vognene leveres både med plade- og egerhjul, dog primært med egerhjul for de seneste udgaver.

Og husk at patinere vognsiden, fx. med et enkelt bræt i afvigende grå farve (DSB-vogne), taglapninger i lys grå osv. Man får herved nogle helt 'nye' vogne. Mere om dette i en kommende artikel.

Sluttelig skal nævnes at DSBs banetjeneste havde en række fladvogne, der benyttedes til alskens transporter. Disse vogne havde ofte en fortid som åbne vogne, men ofte fjernede man vognkassen på personvogne for at bruge dem til lager, ophold for personale m.v., mens undervognen ombyggedes til brug for transporter af sveller, skinner, vognkasser, jernbanehjul, entreprenørmateriel, signaler, faste mærker osv.

En fladvogn kan således fremstilles ud fra alle slags vogne, små såvel som store, hvor vognkassen fjernes, og på ladet limes 1 mm brædderillet plastcard i passende størrelse... og så har man en brugbar fladvogn til disse særlige transporter.

Her er benyttet en CU-vogn, der har mistet sin vognkasse til dioramæt omtalt i nr. 101. Efter påsætning af fjedre, bremseklodser og fjernelse af gitterlåger m.v., er limet et stykke 1 mm tyk bræddecard på



En DSB litra TH med stenlast opbygget på en plade i plastic. Bemærk, at det ene pladehjul - til højre - er udskiftet med et hjul af egertypen (kan vist lige anes?).



Forbilledet for vor SHELL-vogn, her DSB ZE 502 924 i Fredericia, 1956. Foto: Clausen/DMJK. Herunder ses en syster, nemlig model af ZE 502 815.

vognbunden, og sluttelig malet i Humbrol 85-sort...og den er derefter klar til at transportere, hvad Banetjenesten ønsker. Her på den viste model er udskåret skinner fra PECO med lille sporcode skala 1:87. De er derefter malet med Humbrol 113-rustrød, og limet på fladvog-
nen med kontaktlim.

Se model øverst side 25.

DSB litra TH

Først og fremmest gælder det om at finde fotos af sit forbillede, når man vil have nye vogne. Eller at kigge på billeder, og derfor få inspiration til nyt materiel. Der findes et utal af billedkilder, så de omtales ikke nærmere her.

Men har man fx fundet et foto af en TH-vogn med to forskellige hjul-

sæt, så er chancen der straks med at udskifte det ene pladehjulssæt med et tilsvarende i egerhjul på Hobby



Trades TH-vogne. Det kan dog være lidt problematisk, idet TH-vognene ikke har normale aksellejer, så man må evt. klippe spidsen af pinollejerne af de nye hjulsæt for at det ser rigtigt ud. Men det ses dog ikke, hvis man lader pinollejet være. Vi har benyttet et egerhjul fra en udrangeret lille Q-vogn, der har samme hjuldiameter som TH-vognen

Men ellers får man en ny og anderledes model. Hertil kan man læsse den med grus eller sten, og patinere vognsiden i en lysere rød farve, der giver et slidt udseende. Husk, at lægge et stykke tyk pap - eller glat plastcard - i den indvendige vognkasse, inden at der hældes siet grus i vognen. Gruset limes med fortyndet hvid lim, mens indsatsen stadig befinder sig i vognkassen. Sørg for, at indsatsen ikke limer sig selv til vognen ved at løfte den op af og til. Man kan også anbringe en tapekant på hele vognkassen rundt.

På billedet nederst side 21 ses en TH-vogn med skærver.



Et klædeskab fra Rivarossi - DSB nr. 35 - rangerer med tjæretankvogn fra Luxol i Næstved.



En lidt 'usædvanlig' tankvogn fra ESSO, nemlig ZE 502 420, hvor højre hjemstedstavle mangler (hjemstedet står i stedet på selve tanken). Nederst set forbillede for modellen, fotograferet ukendt sted i 1953. Foto: Clausen/DMJK.

Tankvogne

KM Text har også fremstillet litreringer til mange af de danske tankvogne litra ZE, der i sin tid rullede på DSBs - og privatbanernes - spor. Her finder man naturligvis litreringer til ESSO og SHELL i diverse variationer. Så man skal blot anskaffe en brugtmodel med 19,2 m² tank og 4000 mm akselafstand, og så ellers gå gang.

Fleischmann kan levere en fin udgave af netop denne meget almindelige tankvognstype under katalog-nr. 542 609 m.fl. Men også andre firmaer har bragt denne model til verden, ikke mindst PIKO og Tillig/Sachsenmodelle.

For at starte lidt forsigtigt, så kan man fremstille tankvognen fra Luxols Kemiske fabrikker i Næstved. Her er benyttet en reklamevogn fra Sachsenmodelle, der er spraymalet med halvmat sort (MOTIP). Husk at fjerne hjulene inden lakering.

Derefter er stigen på den modsatte side klippet af, idet forbilledet kun havde stige i den ene side.

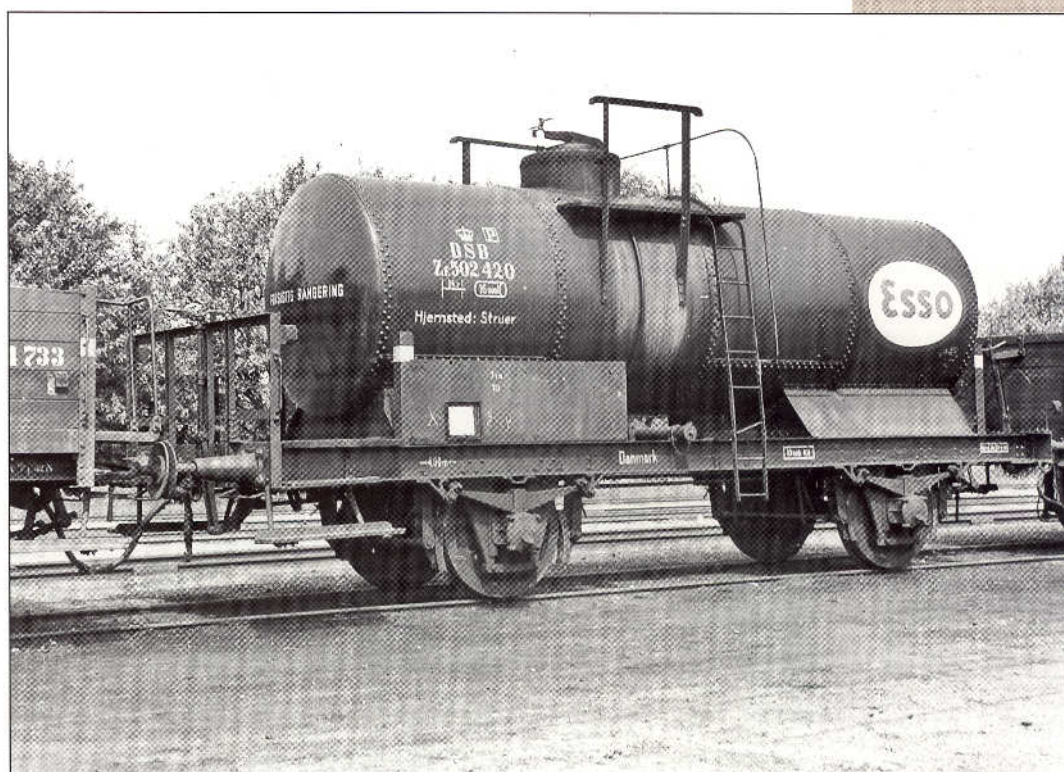
Derpå er dekalerne monteret. Men husk, inden montering af disse, så skal man fremstille en større hjemstedstavle, hvilket gælder for næsten alle DSBs tankvogne. Tavlen skal i skala 1:87 have målene 16x7,5 mm. Pladen udskæres

i 0,5 mm glat plastcard, og limes direkte på den lille hjemstedstavle med kontaktlim. Den males derpå med Humbrol 33- eller 85-sort. Adressetavlen på venstre side skal i øvrigt have målene 25,3x7,5 mm, og den skal naturligvis også males med sort.

Desværre opdagede jeg for sent, at tankvognen fra LUXOL ikke var

nittet på midten, men kun i enderne. Det må jeg så leve med, indtil jeg tager mig sammen til at slibe dem væk.

En anden mulighed for en flot nittet tankvogn er den gule fra SHELL. Her er som grundmodel benyttet en tankvogn fra Fleischmann, hvis beholder er malet med Humbrol 24-gul. Stiger og





En 'overgangsvogn'
fra DDP/ESSO,
nemlig 502 426,
der helt op til mid-
ten af 1950'erne
stadig havde sit
bremsehus. Foto:
Ukendt sted,
muligvis Vanløse.
Ukendt fotograf.
Nederst ses en mo-
del af samme vogn.



gelænder er malet med 85-sort. Efter tørring monteres dekalerne. Også her skal man huske at fremstille en ny hjemstedstavle, der males med 85-sort.

Sluttelig er alle modeller sprayet med TESTORS dull coat lak, der giver en flot ensartet overflade, og får de skinnende dekaler til at falde i med selve vognen.

Endelig er der en sort vogn fra ESSO. Vi har ikke så mange sorte vogne på anlægget, så derfor fri-sker det op med en vogn til tjæ-

retransporter - og det blev så ZE 502 420 i udseende fra 1953. Den havde sit nummer og litra anbragt på selve tankens venstre side, mens den slet ikke havde nogen hjemstedstavle. Så her skal vi gå i den anden retning, nemlig at fjerne den eksisterende tavle. Alt efter, hvilken grundmodel, man benytter, så er der flere metoder til fjernelse af tavlen. Her på Sachsenmodellen vogn er den i metal, og er klippet af med en skarp bidetang. På andre modeller kan man adskille tank

og undervogn, og på denne måde fjerne tavlen.

Her er modellen sprayet med sort lak fra MOTIP, hvorefter dekalerne monteret.

Sluttelig er der klassikeren fra DDP/ESSO. Hertil benyttes også en Fleischmann tankvogn, men bemærk, at den ikke helt er som forbilledet, hvilket især gælder arrangementet af stiger og gelænder omkring domén. Men alligevel kan vi få en acceptabel model ud af Fleischmanns model.

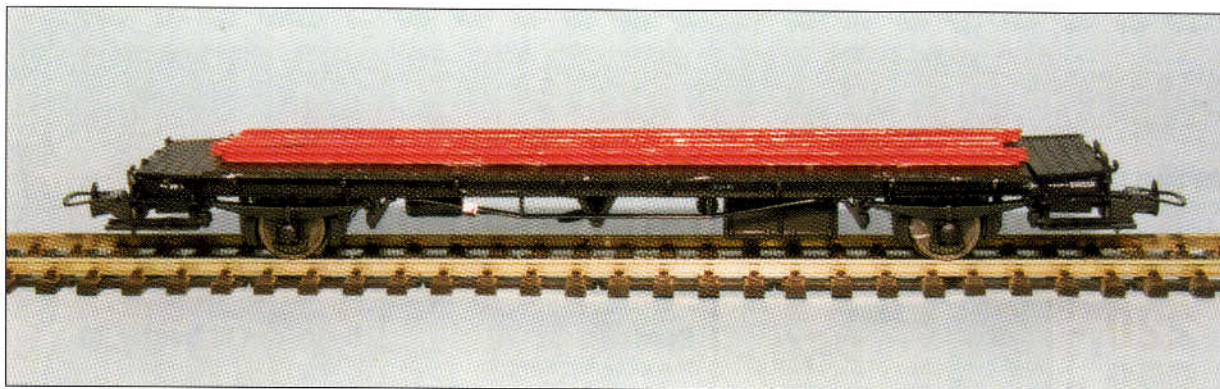
I første omgang males beholderen med Humbrol 64-grå, og der fremstilles lidt større adresse- og hjemstedstavler.

Efter tørring monteres dekalerne fra KM Text. Her vil især placeringen under stigen volde lidt problemer, men med lidt tålmodighed kan det lade sig gøre at få et fint resultat.

Når dekalerne er tørre, gives vognen en let omgang spraylak fra Testors dull coat lak, og man får den fineste vogn til epoke III. Man skal huske at fjerne hjulene, før man sprayer.

Man kan også benytte Mirco Scales produkter til blødgøring af dekals og dermed gøre dem matte. Det kræver dog stadig lidt spray med lak. Produkterne fås hos flere mj- og hobbyforhandlere.





En lidt usædvanlig
skinnetransport-
vogn bygget på en
undervogn fra Hob-
by Trades CU-vogn.

KM Text

KM Text har været på markedet siden år 2000, og indehaves af Søren Monies og Klaus Kongsted. Man fremstiller kun vådtransfers. Metoder til at bruge disse, fremgår af de indlagte sedler i hver pose med litereringsark.

Vådtransfers - eller dekaler som de også kaldes - består af en tynd bærefilm, hvorpå motivet er trykt ved hjælp af silketryk, kopitoner el.lign. Filmen ligger oven på et lag klæbestof, der holder det fast til papiret, og senere til modellen. Nogle typer lim kan være svære at gennembløde, men KM Text litereringer er trykt på tynd bærefilm, som hurtigt kan opløses, og derefter anbringes på modellen.

De først udgivne transfers var meget små, og svære at klippe ud - og vanskelige at se, når det gælder hvide litereringer. Men man skal blot arbejde roligt og stille, så får man erfaring. Og så bør man nok for en sikkerheds skyld anskaffe sig dob-

beltsæt, idet man kan være uheldig at transferne/dekalerne krøller. De kan drille i starten, men efterhånden som man bliver vant til at arbejde med dem, så går det som en leg.

På de seneste transfers har man lavet skærestreger for bl.a. tankvogne, hvilket er en stor hjælp.

Alle transfers er helt korrekte i skriftsnit, placering og størrelse, og kan næppe gøres bedre?

Læs mere på www.kmtext.dk



Specialvogn 523 i
Frederikshavn, ex
litra QR. Der findes
mange eksempler
på sådanne spe-
cialvogne baseret
på litra Q. Foto
fra 1964. KEJ.



Et herligt miljø i Vojens, 1961, lige til at eftergøre på modeljernbanen. Til højre specialvogn 66 (?) for signaltjenesten, litra QH. Bagest en 'hjælpevogn' litra CXM, og dernæst et lille 'kolonneskur' på små gummihjul? I forgrunden kabeltromler i varierende størrelser, en olietønde, en skinnecykel, oliekanter og diverse kabelrør. Foto: Arkiv TA.

Masser af go'e tilbud fra OKT

Viessmann dekoder 5248
til DCC og Motorola, max
strøm 1,0 amp., 6 funk-
tions-udgange. Dimensio-
ner: 25,5x16x2,9 mm.
Pris pr. stk. **220,-**
kr.

5 stk kr. **950,-**

ESU dekoder,
meget lille, kan ligge i et
'klædeskab', fås med stik
eller ledning. **235,-**
Pris pr. stk. kr.

Vi har fået Symoba-
koblinger på lager.

Ørsundsvejen station

Byggesæt,
før kr. 495,-
Nu kr. **395,-**
Kan også leveres
færdigbygget **700,-**
Pris kr.



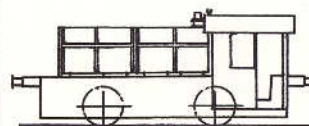
**Danske
armsignaler**
Fremstillet af
Viessmann.
Signal med
enkeltarm

kr. **269,-**
Signal med to
arme for ind- og
gennemkørsel.
Pris pr. stk. kr.

550,-

Ætse plade med
**signalarme og
afstandsmærker**
Pris
kr. **35,-**

Remise
til roebanelokomotiv
Pr. stk. **299,-**
kr.



Byggesæt til traktor 70
Ætse-
plade
kr. **295,-**

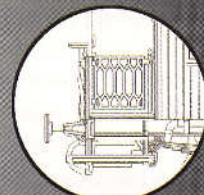
Motorbogie
med udveksling
1:75
Pris
kr. **750,-**

Vi har et stort udvalg af Woodland på lager.
Vi har et stort udvalg af NMJs flotte modeller.

OKT model import

Ove Kirk Thomsen
Brovejen 194 . 5500 Middelfart
Telefon/fax +45 64 40 34 62
E-mail: ove@OKTmodelimport.dk eller
o.k.t.@vip.cybercity.dk
Åbningstider: Torsdag 16-18, fredag 15-18
og 1. lørdag i hver måned 10-14
Der tages forbehold for fejl og udsolgte varer

MM-MODELLER



Ny rystevogn litra CV fra MM-Modeller



Billedet viser første prøvesamling

Begrænset oplag
CV-vogn vinrød nr. 4318, 4319, 4323 og 4340
Forventes i butikkerne 1. kv. 2011

vejl. udsalgspris 498,-

info@mm-modeller.dk tlf. 41833783 www.mm.modeller.dk

Oprangeringer af togstammer i epoke III

■ Af Torben Andersen

Tegninger af Torben Bejerholm

Vi får tit spørgsmål om, hvordan togstammerne egentlig så ud i epoke III? Her kan naturligvis ikke gives et entydigt svar, for hvornår i epoke III ønsker man at vide, hvordan de så ud? Men vi har besluttet at fortælle og vise lidt om togstammerne i årene 1954 til 1965, der er den foretrukne periode for epoke-kørerne.

Hosstående finder man to plancher, der illustrerer nogle af de mulige oprangeringer.

Vi har valgt at vise oprangeringer, så de kan bruges på modeljernbanen. Som noget nyt har vi valgt at vise stammerne som set fra et fly, og tagdetaljerne skulle afsløre hvilke vogne, det drejer sig om. For en sikkerheds skyld har vi også nævnt litereringen under vognen; denne gælder fra år 1941.

Da vi vil vise stammer som kan benyttes på en modeljernbane, så kan vi ikke benytte de tre lange stammer vist øverst på planche I. De er blot medtaget for at vise, hvor stort et landsdelstog egentlig kunne være.

Resten af planche I viser typiske tog i Jylland og på Fyn, og vi starter med et landsdelstog i mini-udgave... og det er endda lige ved at blive for langt til vor modeljernbane.

Toget består foruden af litra E af stålvogne, dog har en enkelt trævogn litra CM sneget sig ind i stammen. Men ellers sluttet stammen af med en rejsegodsvognen litra E og postvogn litra DA.

Vi vil ikke kommentere de generelle forhold, de fremgår tydeligt af planchen.

Heldigvis kan vi efterhånden få - eller vil få - en hel del af de viste vogne, så vi kan køre forbilledligt.

Går vi nedad i rækken, så får vi

vist diverse lokal-tog, der kørte på både hoved- og sidebaner, dog som regel på hovedbaner. Stammerne er sammensat af både træ- og stålvogne. Bemærk, at toget i række 2 medfører en litra DJ med tagrytter. Her kan man naturligvis også bruge en DJ med hvælvet tag eller en stålvogn litra DC, der tidligere er udgivet af DF-Modeltog.

I toget i 6. række dukker en kombineret 1. og 2. klassevogn litra ARM op. Den fås ikke i model, men vi kan i nødstilfælde bruge en litra AV.

T-maskinen, der kun kørte i Jylland, har fået lov til at fremføre et noget fælt persontog bestående af litra CL, CP, CM...og den treakslede litra EF. I stedet for litra EF kan vi bruge en ECO eller EH.

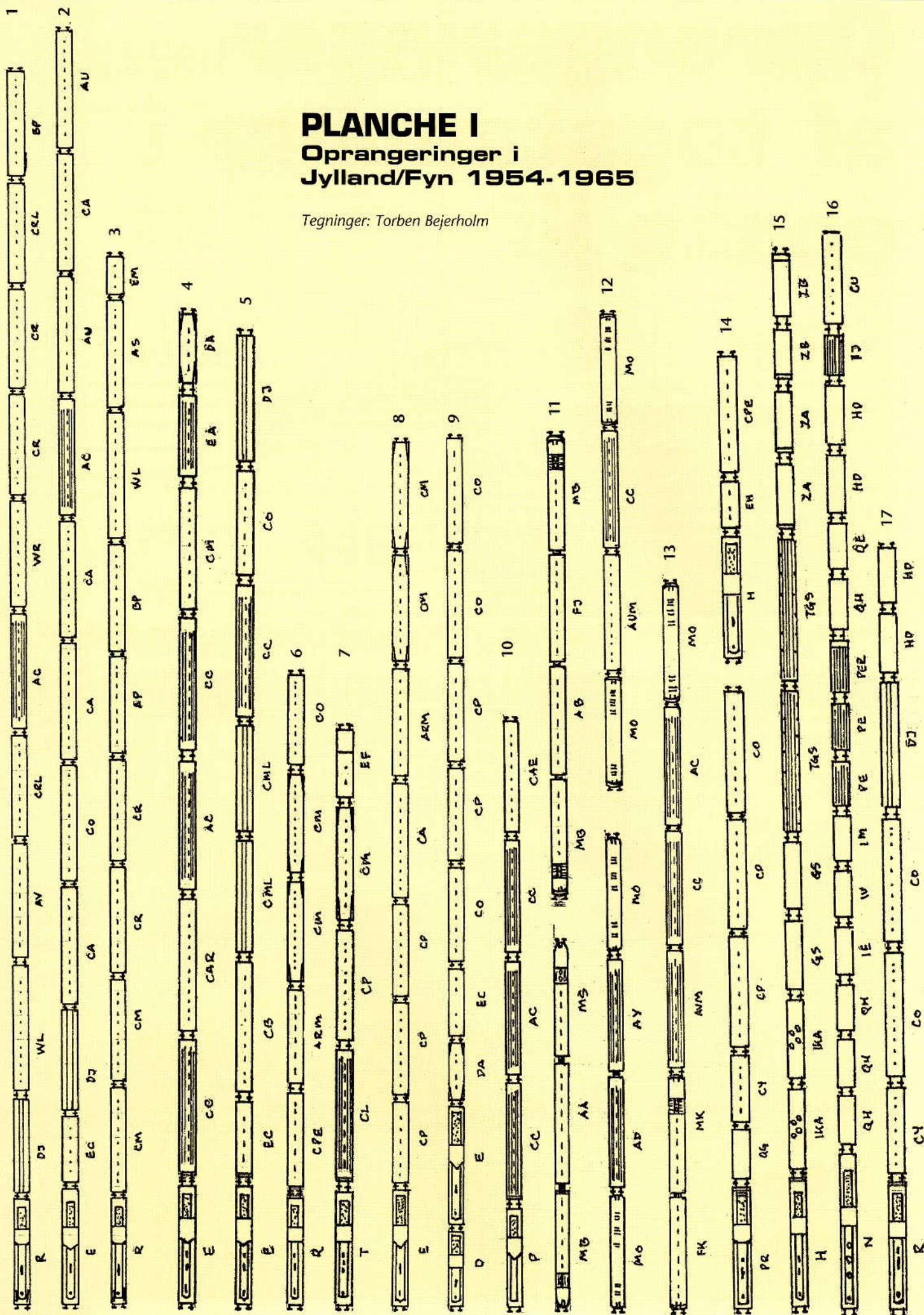
Herefter følger diverse tog med forskellig trækraft, igen består stammerne af en blanding af vogne i træ hhv. stål. Her bruges bl.a. de



Et godt eksempel på et jysk persontog nr. 39 fremført af R 959 på vej fra Odense til Fredericia, 1964. Stammen består af DA-ECO-CP-spids CM-CP-CM med tagrytter. Foto: HGC.

PLANCHE I **Oprangeringer i** **Jylland/Fyn 1954-1965**

Tegninger: Torben Bejerholm



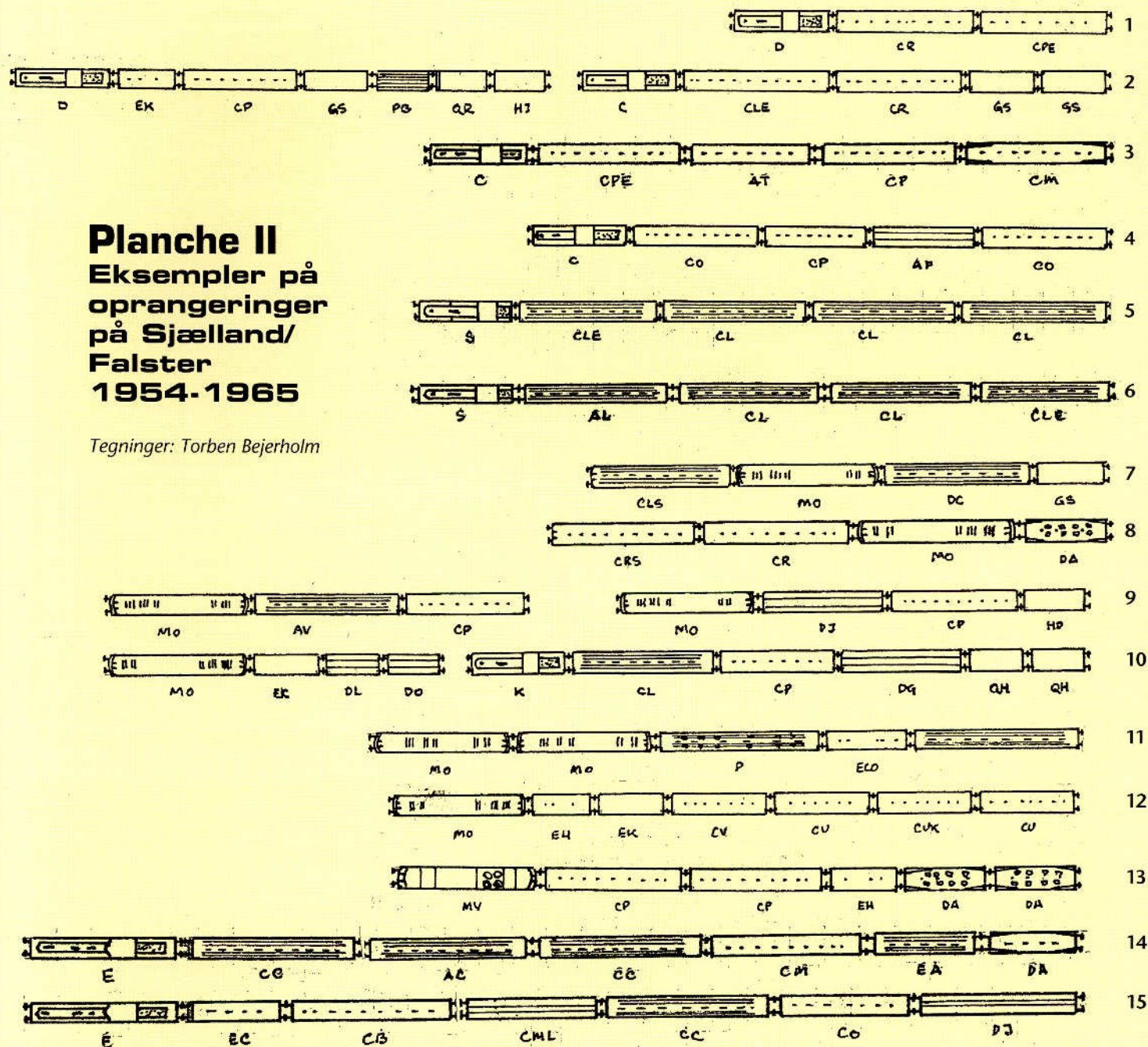


Planche II Eksempler på oprangeringer på Sjælland/ Falster 1954-1965

Tegninger: Torben Bejerholm

spidse C-Mads, der i model fås fra Hobby Trade.

Midt i rækken ses en stamme med både en D- og E-maskine som trækraft. Indrømmet: Det er mere et kuriosum end virkelighed...men hold fast, det er altså forekommet.

Endelig har vi - i 7. række - en P-maskine, der har fået lov at trække afsted med et tog udelukkende af stålvogne.

Så er det blevet tid til lidt lyntog, og de kræver næppe nogen nærmere præsentation, men husk at de kørte både i 1. og 2. Distrikt som DSB dengang kaldte de tre landsdele (Jylland/Fyn = 2. Distrikt, Sjælland/Falster = 1. Distrikt).

I 12. række får vi et eksempel på en 'vinter-englænder', dvs. bådtoget "Englænderen"s oprangering om vinteren. I samme række ses oprangeringen af lyntoget "Sønderjyden" med MO-AVM-CC-MO.

Et 'sommertog' med "Englænderen" ses i 13. række.

Derefter følger en PR-maskine med lokalt jysk tog, hvor en Q-vogn og en 2-akslet litra CY har sneget sig ind i stammen. I samme række ses et 'minimaltog' med en H-maskine og to vogne. Jo, sådanne små tog kunne man også finde, også selv om det ikke hørte til almindelighederne.

Vi slutter af i 15. række med en

H-maskine med et stort godstog, hvor alskens typer vogne er medtaget.

Det samme gælder de sidste to rækker, hvoraf den sidste - et blandetog - har R-maskine som trækraft. Husk dog, at der altid blev anvendt mange udenlandske godsvogne, så dem må man selv sætte ind i stammen. Se LOKOMOTIVET nr. 99 m.fl. for mulig anvendelse af udenlandske vogne.

De sjællandske tog

Så vender vi blikket mod Sjælland/Falster, hvor vi starter med et lille beskedent såkaldt søndagstog med en D-maskine og to vogne. Sådanne

Som det fremgår af billedet kan man roligt sætte en MX foran et sidebanetog bestående af trævogne. Toget, der skal fra Odense til Svendborg, er oprangeret ECO-ARM-CP-CP. Det havde i køreplanen tog-nr. 203. Odense 1965.
Foto: AK/OMJK



ne små tog sås især mellem Næstved-Ringsted og Næstved-Slagelse.

Dernæst ses et godstog med D-maskine som trækraft. I samme række ses et typisk Kalundborgtog, dvs. et almindeligt tog mellem Kalundborg og Slagelse midt i 1960'erne. Det er et blandetog med C-maskine som trækraft.

Derefter kommer et lille lokaltog, hvor der benyttes en AT som første klasse, mens ellers er den - ligesom de øvrige - bygget i træ. Neden under ses et tog af samme type (et Holbæk-tog), men denne gang er vognen med 1. klasse en litra AF med tagrytter. Der brugtes dog også AF-vogne med hvælvet tag.

SÅ kommer vi til Nordbanen, hvor S-maskinen slæber afsted med et tog bestående af klanan litra CL. Og under dette et Kystbanetog med den forkætrede storrumsvogn

litra AL...en typisk vogn på Kystbanen i mange år. Men kunne man ikke fremskaffe en AL, så brugte man en litra AC. Den kombinerede rejsegodsvogn litra CLE var næsten en fast del af et Kystbanetog (række 5 og 6).

Så kommer vi til de mindre lokale tog, idet en MO-vogn i række 7 dukker op midt i stammen med en CLS, DC og GS. Et sjovt blandetog, der bl.a. sås på Lille Syd og Lille Nord. Når man benyttede MO-vognen midt i stammen, så skyldtes det at den kombinerede rejsegodsvogn litra DC ikke havde styreledning... og det havde GS-godsvognen jo heller ikke. Denne form for oprangering sås også i Jylland.

Et tog med nærtrafikvogne litra CR og CRS kan vi slet ikke undgå at omtale. Det kørte ikke alene på mange lokale sjællandske strækninger,

men også på Fyn. Her benyttes dog litra DO eller DR i stedet for litra DA. Række 8.

I resten af rækkerne ser vi eksempler på diverse DSB-tog, der var meget almindelige på samtlige sjællandske strækninger i 1950'erne og 60'erne.

I række 11 ser vi en togstamme, der afviger lidt fra årstallene 1954-1965, idet en moderne P-vogn er dukket op i natposttoget København-Korsør...men så er det også med.

I de sidste rækker ses et godstog med MO-vogne, en ikke ualmindelig foreteelse i 1960'erne...og et skole- eller weekendtog mellem DSB og privatbanerne i række 12. Her er alskens slags bedagede vogne skrabt sammen for at kunne opfylde behovet for at klare befordringen af feriehængende københavnere til Odsherred, Faxe eller hvor de nu ville hen for at nyde solen og sommerlandet.

I den tredje sidste række dukker en litra MY op. De gode dieselmaskiner har vi næsten glemt, men her er altså et tog med MY og diverse trævogne.

Og sandelig om ikke E-maskinen også dukker op foran to persontog, der er sammensat af både stål- og trævogne.

Jo, måske har vi glemt oprangeringer med MY og MX....men udskift roligt E-, P-, S- og R-maskiner med MY og MX...så gør man ikke noget forkert.

God kørsel!



Små tog er velkomne på modeljernbanen, fx som det viste tog 506 på vej fra Grindsted til Bramminge, september 1955. Toget består af en MO 500 og en litra DO postvogn.
Foto: OWL/HGC.

Step four cnc-styret

FRÆSEMASKINE

Nem at programmere via pc-læser, også til cat-tegninger. Fabrikeret i Østrig, kvalitetsmaskine.

Priser fra 17.500.- + moms.

Kontakt gerne for demo og yderlige oplysninger.

Vi har stadig

1000-vis af selbyggerdele

for den krævende modelbygger, bl.a. messingprofiler, tandhjul, plastplader og profiler, støbte løsele, motorer m.v.

Ring gerne eller mail, så sender vi overalt. Personlig levering kan også aftales.

TIKØB HOBBY

Tlf. 49 75 87 08.

E-mail: kim_moller@mail.tele.dk

Komplette byggesæt af danske modeller

...og meget mere.



TIKØB
HOBBY OG STØBERI



... vi ligger kun 900 m fra Jernbanemuseet og bussen har stoppested ved butikken.

Linie 51 og rute 151 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.

Odense Hobby og 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

EpokeModeller



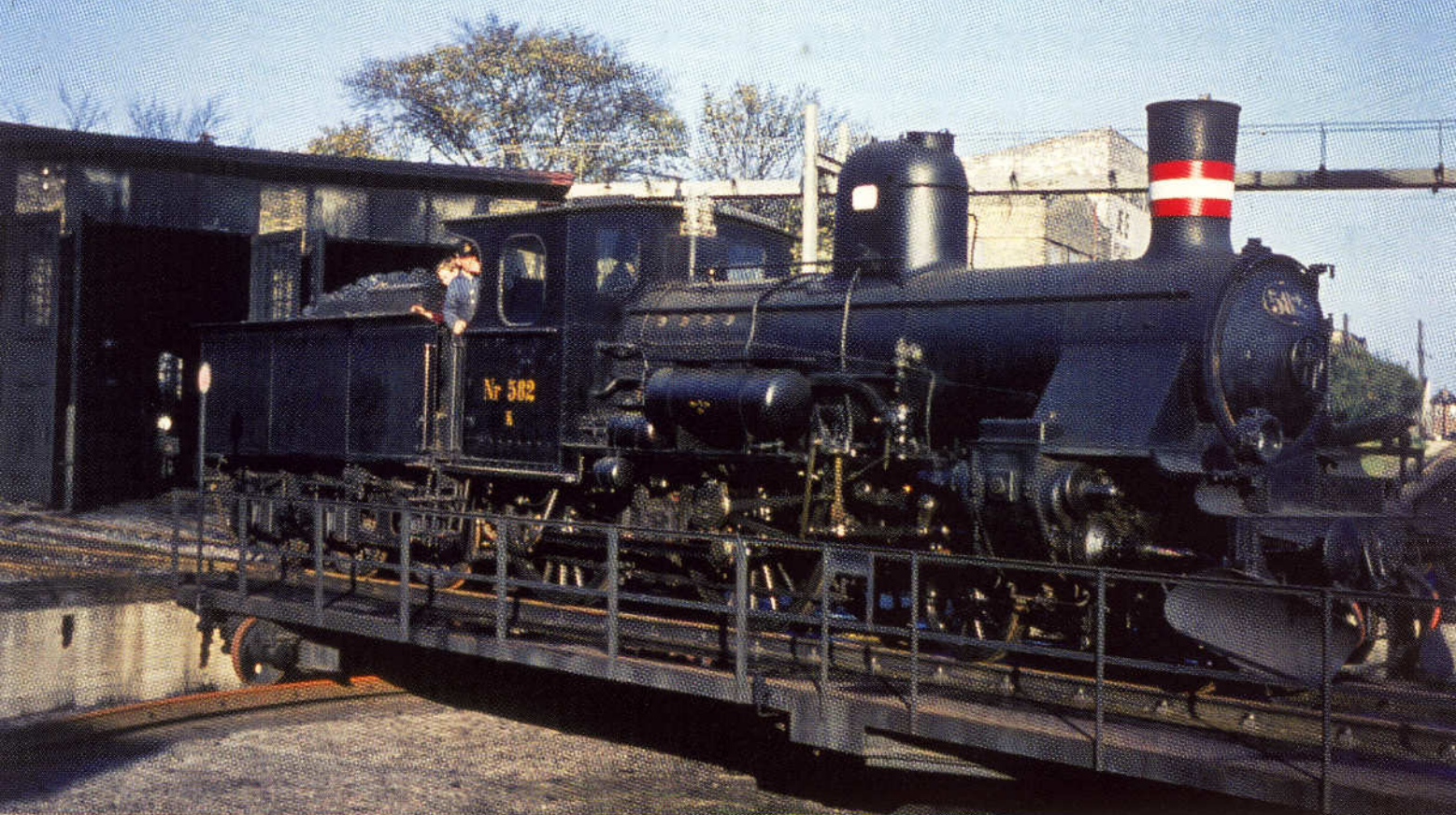
Danske skinnebusser fra EpokeModeller, er allerede køreklar i butikkerne! Uanset om du kører toskinne eller treskinne, sikrer god vægt og korrekte hjul perfekt kørsel på alle moderne sporsystemer.

Ud over de 4 banenselskaber der fås som standard, har du også mulighed for at få den i din ønskeudgave på basis af det ultrarede togsæt.

Køb den hos din sædvanlige modeltogsforhandler

Produceret af JPK Productions

www.epokemodeller.dk



Det er svært at finde farvefotos af K-maskiner, men det er alligevel lykkedes os at finde et enkelt, nemlig af K 582 på drejeskiven i Roskilde, 1956. Foto: Svj.

DSB litra K

...et af Busses mesterværker

■ Af Torben Andersen

I nr. 100 bragte vi en artikel om DSBs C-maskiner. Her fortæller vi lidt om søsteren og forgængeren litra K.

tK-maskinerne blev en af Statsbanernes mest kendte lokomotivtyper. Dens forløber var litra A, der

dog viste sig at være for lille, så derfor konstruerede Otto Busse i 1893 litra K. Busse fik stor inspiration fra USA, og derfor konstrueredes den med forbillede i den amerikanske lokomotivtype American. Og allerede året efter blev den første K-maskine leveret.

Maskinen var af typen 2B (American), hvor de to løbeaksler var

anbragt hver for sig under lokomotivets forende i en særlig "vogn" (truck). Denne var drejelig og sideforskydelig i forhold til den øvrige del af lokomotivet, en anordning, der gav et roligt og sikkert løb gennem kurver.

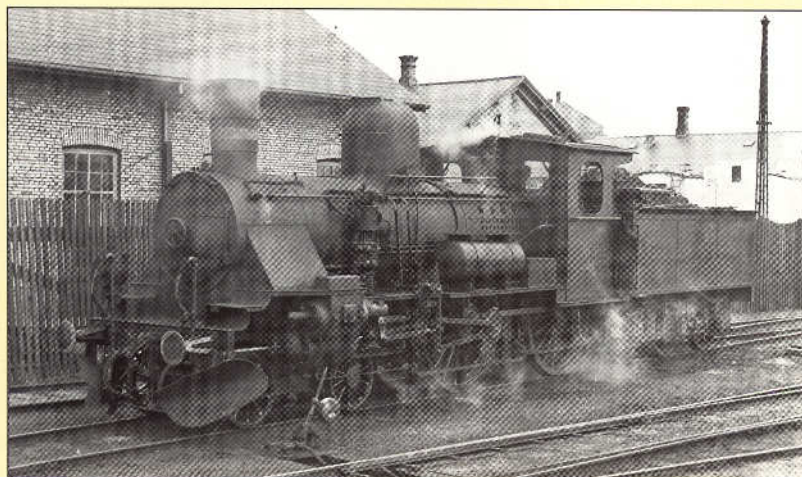
Vægten var 42 tons (uden tender), hvoraf de 26 tons hvilede på de drivende hjul, dvs. 13 tons på hvert hjulsæt. Drivhjul diameteren var oprindeligt 1846 mm, men øgedes senere til 1866 mm, og maskinen var konstrueret til 100 km/t.

Cylindre og planglidere med styring (system Trick-Allan - en modifikation af Stephenson-styringen) blev lagt udvendigt, hvilket gav let overskuelighed og vedligeholdelse.

Den viste sig som en fortrinlig og meget alsidig maskine, der efter at være forsynet med røgrørsoverheder, forblev i drift helt til begyndelsen af 1960'erne.

Maskinerne var ved leveringen bygget som mættetdamplokomotiv

DSB litra K 507 rangerer ved maskindepotet i Nyborg 13. juli 1942. K 507 er en ombygget maskine. Foto: JS/DMJK.



tiver, men undervejs ønskede DSB ændringer og forbedringer, og man vedtog derfor at ombygge et antal K-maskiner.

Det nye program skulle omfatte følgende:

- større fyrkasse
- ændret røgkammer (røgrørsoverheder)
- kedlen hævet
- planglidere udvekslet med rundglidere
- gangtøj ændret

Fra midten af 1920'erne ombyggedes således et stort antal K-maskiner, bl.a. så kedlen kunne udveksles med C-maskinens, hvorved der opnåedes store lettelser ved de store reparationer i Centralværkstederne.

Ved samme lejlighed udskiftedes ifølge planen de oprindelige fladglidere med nye rundglidere, hvorved dampindstrømningen ændredes. Det bevirkede, at der i gliderstokken måtte indsættes et omsætningsled for at undgå, at kørselsretningen blev omvendt af styringens stilling. K-maskiner, der undergik denne ombygning, blev betegnet for KII-maskiner, og omfattede i alt 51 eksemplarer.

Et enkelt lokomotiv, nemlig K 523 fik kun cylinder og gangtøj ombygget.

Fra 1905 forsøgte man sig med overheder på lokomotiver af litra D, og da disse forsøg faldt heldigt ud, blev også litra K forsynet med overheder.

K-maskinerne blev også udsat



K 543 nyrevideret efter ombygning med overheder, 1935. Foto: Jernbanemuseet.

for forsøg, bl.a. K 554, der i årene 1924-1927 havde en Anderberg fødevandsforvarmer: den var en meget benyttet påbygning i Sverige, men den fandt ingen større anvendelse i Danmark. Også K 564 havde fra 1921-1916 en lignende påbygning, der var anbragt omkring skorstenen, men den virkede ikke ligefrem forskønnende.

Med henblik på forsøg med

tørvefyring fik K nr. 585 i 1918 en dobbeltkonisk gnistfanger i stil med de amerikanske prærielokomotiver, og tørvehæk på tenderen. Forsøget stoppede i 1932, hvorefter den gennemgik en større ombygning.

I drift

Fra 1894 og 10-15 år blev K-maskinen almindelig til persontog. K-maskinerne var i drift i alle landsdele,



DSB litra K 543 med persontog i Værslev, 1951. Vognene er litra CO eller CM samt en rejsegodsvogn litra EH. Foto: JS/DMJK.



Uheld og ulykker

Ligesom andre lokomotivtyper, så har litra K også været impliceret i uheld og ulykker.

I 1908 var K 530 så uheldig at køre i Orehoved færgehavn. Tenderen forblev dog i land, idet koblingen mellem maskinen og tenderen sprængtes. Maskinen fremførte et persontog, der heldigvis blev stående på land.

Den mest kendte ulykke med litra K er den ved Bramminge i 1913, hvor K 505 var bageste maskine i toget.

Til privatbane

Et par K-maskiner nåede at komme i drift på en privatbane, nemlig K 508, der i årene 1950-57 kørte på OHJ, og brugtes til banens persontog. I 1957 kom K 564 også til OHJ, og begge fik det kendte blå skorstensbånd med hvid stjerne.

Den sidste tid

I hovedtrækket udrangeredes K-maskinerne i løbet af 1950'erne, og blev hensat i Mølleengen i Århus.

Sjælland/Falster og Jylland/Fyn, primært med fremførsel af ekspres- og iltog, senere med persontog. Den har sjældent været benyttet i godstog. Inden ibrugtagningen af Storstrømsbroen i 1937 var K-maskinen eneste togmaskine på Falster.

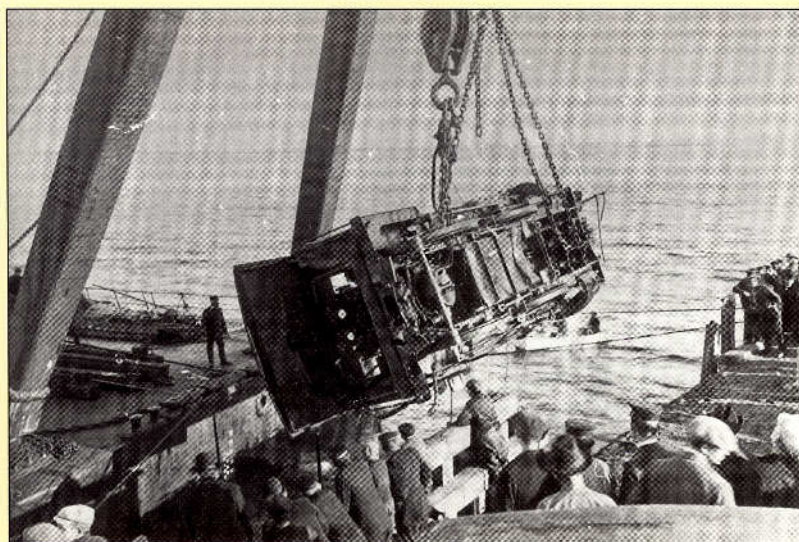
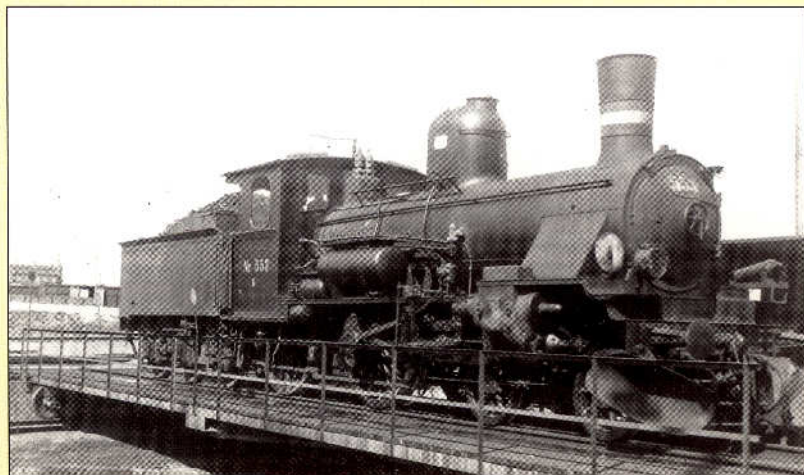
I alt leveredes 100 maskiner, der fik en lang levetid. De første blev dog udrangeret i 1930'erne grundet leveringen af de nye MO-motorvogne, der gjorde et stort indhug på flere typer damplokomotiver, og altså også litra K. Desuden var fyrkasserne blevet for dårlige. I årene op til 1940 forsvandt således seks af maskinerne.

Hertil skal tilføjes, at to af maskinerne atter sattes i drift under 2. Verdenskrig, idet man på grund af oliemangel ikke kunne bruge motorkøretøjer. De to maskiner var K 583 og K 595.

K-maskinerne leveredes første gang i 1894, mens den sidste blev leveret i 1902. De første leveringer kom fra Neilson i Glasgow, mens resten blev leveret af de tyske og italienske fabrikker i Chemnitz, Ess-

lingen, Hannover, München og Milano.

Maskinen blev en af de få lokomotivtyper, som ikke fik diesel-lokomotiver som afløser; det var derimod leveringerne af 1800-MO midt i 1950'erne, der satte en endelig stopper for brugen, og typen udrangeredes slutteligt i 1962-63, men den egentlige udrangering efter krigen startede allerede i begyndelsen af 1950'erne for såvel KI- og KII-maskiner.



Ser man på hosstående stationeringer, så ses det tydeligt, at Aarhus og Struer var to store depoter for K-maskiner i 1949 - i 1956 er disse reduceret til at have næsten ingen maskiner, især er antallet hos Struer reduceret til kun fire reservemaskiner. Også Tønder var også velforsynet med K-maskiner i 1949 - i 1956 var maskinerne helt forsvundet.

Efterhånden som MO-vognene leveredes gik det stærkt. I 1955 havde Fredericia kun tre K-maskiner tilbage (nr. 518, 523 og 524), mens Struer havde fire maskiner (511, 514, 595 og 599). K 518 kom senere til Struer.

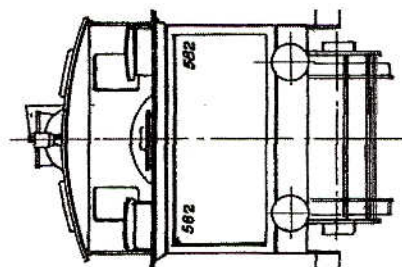
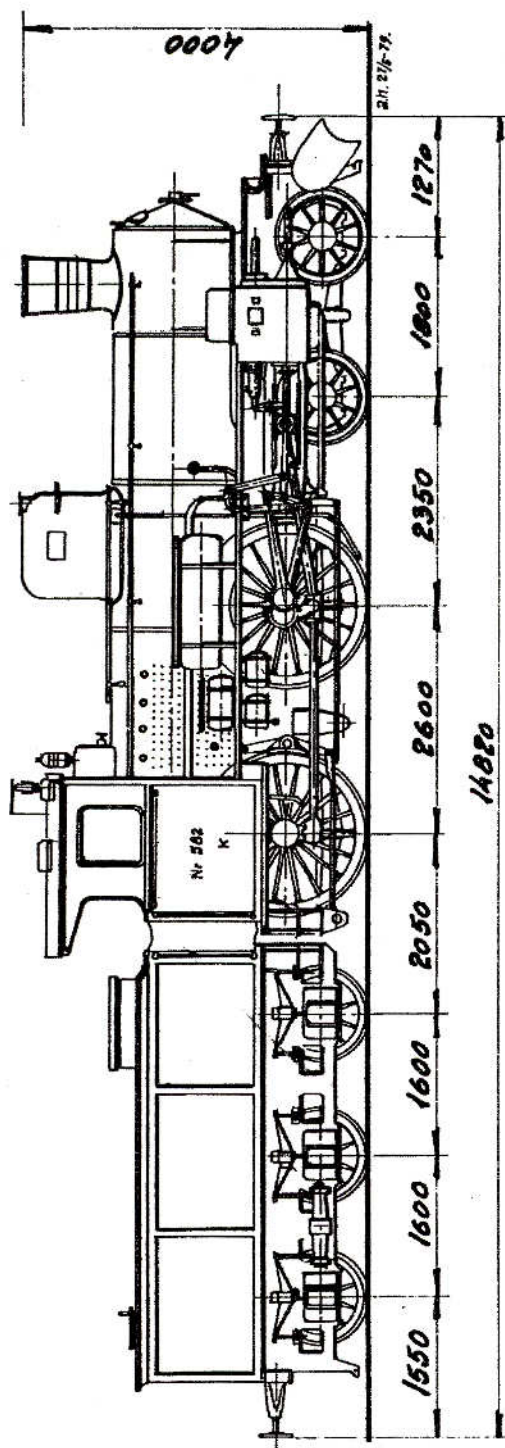
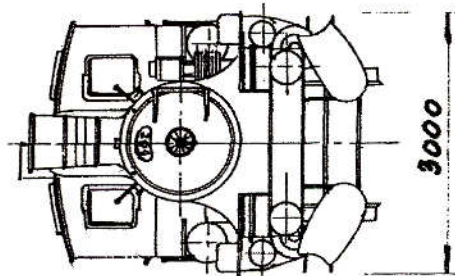
DSB litra K 553
på drejeskiven
på Godsbane-
gården, 1956.

Foto: Sv.J./Arkiv TA

En tur i havnen:
DSB litra K 530
fiskes op fra Ore-
hoved havn, 16.
oktober 1908.
Foto: Arkiv TA.

Ombyggede maskiner (KII):

K 501, 505, 507, 511, 513-514, 516, 518, 520, 523-525, 530-533, 536-539, 542-545, 547-548, 550, 553-554, 559-560, 562, 564, 566, 570-571, 573-574, 577, 579-583, 585, 593-595, 589-600.



Kedeltryk:
Antal cylindre:
Styring:
Tomvægt:
Tjenestevægt:
Vand:
Kul:

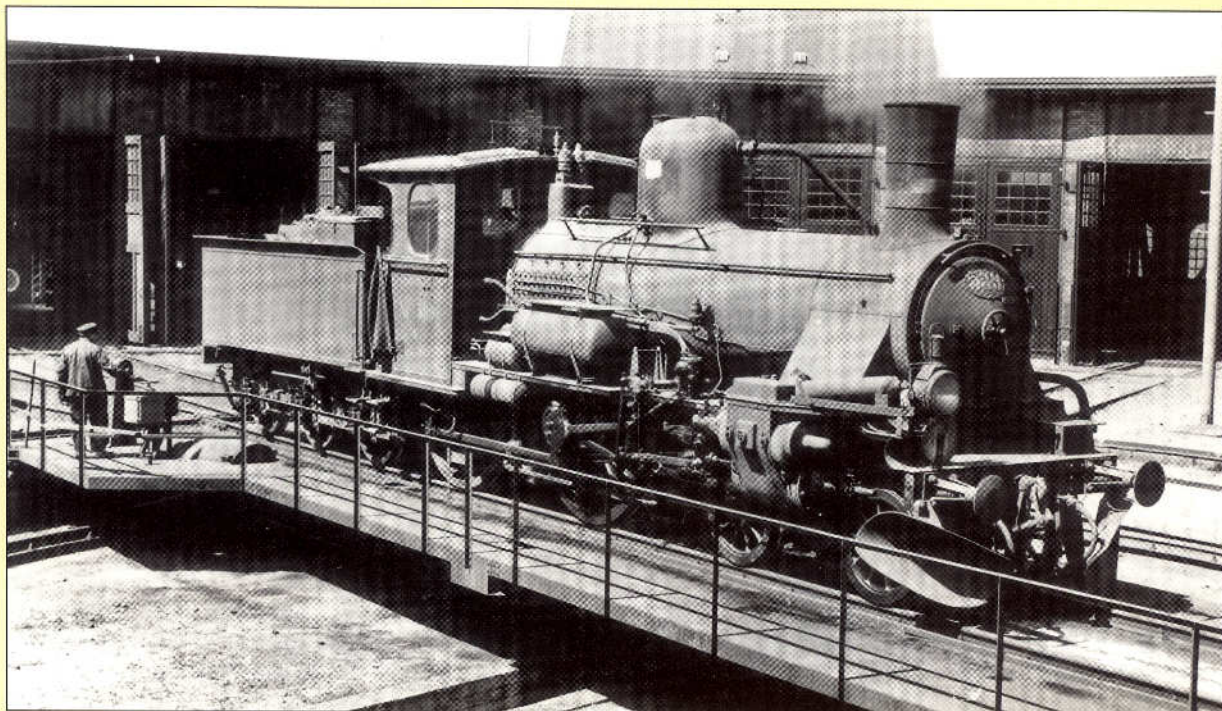
12 kg/cm²
2 udv., 430x610 mm
Trick
41,4 tons
44,2 tons
Oprindelig 10,3 t, senere 10,8 tons
3,5 tons
Oprindelig 1846 mm, senere 1866 mm

Løbehjuldiameter:
Adhæsionsvægt:
Hjulstilling:
Maks. akseltryk:
Længde o. puffer:
Hastighed:
Trækkraft:
Togvægt:

934 mm
26,2 tons
2'B0-T3
13,1 tons
14 820 mm
Oprindelig 90 km/t, senere 100 km/t
5440 kg
Hurtigt persontog 220 tons
Godstog 450 tons

Tegning Allan Hansen, 1979
Skala 1:87

K 580 på drej-
skiven ved maskin-
depotet i Næstved
under oliestrejken
i 1956. Foto:
SV./Arkiv TA.



Stationeringer

1949:

København Gb:	594
Roskilde:	545, 547, 548, 550 og 559 - Reserve 564
Slagelse:	536, 537, 538 og 553 - Reserve 542
Næstved:	582
Gedser:	532, 539, 543, 544, 554 og 566 - Reserve 580
Nyborg:	Reserve 525
Fredericia:	520, 524
Padborg:	511, 512
Tønder:	501, 503, 505, 506, 507, 508 og 510 Reserve 514, 523
Esbjerg:	513, 515, 516, 518 - Reserve 519
Aarhus:	Reserve 527, 533, 555, 558, 563, 565, 570
Randers:	534, 535, 540, 546 - Reserve 529, 552
Aalborg:	531, 568
Horsens:	Hensat 597
Skanderborg	Hensat 502, 569
Struer:	577, 578, 579, 581, 583, 585, 586, 587 Reserve 589, 590, 591, 592, 593, 595, 596, 598, 599
Brande:	572, 573, 574 - Reserve 575, 576

1956

Roskilde:	Reserve 539, 582 - Hensat 544, 580
Slagelse:	Hensat 542, 580
Haslev:	Hensat 538
Næstved:	Hensat 559
Gedser:	Reserve 553, 564
Fredericia:	518, 524
Padborg:	520, 523
Esbjerg:	516
Aarhus:	503
Randers:	Reserve 535
Aalborg:	527 - Hensat 563
Struer:	Reserve 577, 585, 593, 595
Brande:	Reserve 511, 599
Lunderskov:	Hensat 513
Skanderborg:	Hensat 573

Oliekrisen i 1956 bragte dog et par af maskinerne på banen, og nogle fik en forlænget levetid, bl.a. nr. 506, der uombygget kørte under strejken.

På Sjælland kørte K-maskiner indtil 1961, nemlig K 539 og K 582.

I 1963 var der kun 4 K-maskiner optaget i DSB materielfortegnelse, men heraf var de tre afmonterede og hensat.

I Brande stod K 511 og 599, mens 518 var hensat i Viborg. Nr. 582 var stadig køreklar, og stod i Roskilde remise.

Jernbanemuseet fik K 563, en K-maskine i sin oprindelige skikkelse, og stod i Skanderborg remise sammen med O 318 og A 159.

Den 15. oktober kørte K 582 sin sidste tur, nemlig et veterantog for DJK, der foregik mellem København og Maribo

Type: Persontoglokomotiv

Byggeår og sted:

K 501-505	1894	Neilson
K 506-520	1896	Hartmann
K 521-528	1897	Esslingen
K 529-540	1898	Esslingen
K 541-551	1898	Hartmann
K 552-558	1898	Esslingen
K 559-565	1899	Esslingen
K 566-574	1900	Breda
K 575-585	1901	Breda
K 586-595	1901	Hanomag/ Linden
K 596-600	1902	Maffei

Læs i næste nummer af

LOKOMOTIVET

nr. 103



Her bringer vi bl.a. disse emner:

- reportage fra Danmarks Tekniske Museums modeljernbane
- byg selv nemme godsvogne fra privatbanerne
- posten skal ud: DSB bureauvogne i epoke IV
- tegninger af Dialund station (1:87)
- DSB margarinevogne (epoke II)
- en fiks lille sporplan
- DSB kølevogn litra IKS
- lidt om OHJ i 1965

...og naturligvis anmeldelser af nye danske modeller, SPORSKIFTET m.v.
(Forbehold for ændringer)

LOKOMOTIVET nr. 103 udkommer
ultimo februar/primus marts 2011.

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

PÅ SPORET



Skandinaviens største
udvalg af modeljernbaner
og tilbehør

SUPERTILBUD til lager-, havne- og industrimiljøer:

Spar yderligere 25 % ved samlet
køb af de 4 byggesæt, i alt **895,-**
Kun så længe lager haves



Cornerstone 2911
PAKHUSE

TILBUD.

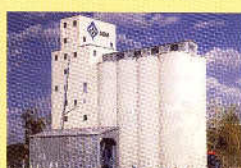
265,-



Cornerstone 3529
PAKHUS
Kan bruges til FAF
eller æg-pakhus

TILBUD.

225,-



Cornerstone 3022
KORNSILO

TILBUD.

345,-



Kibri 8397
**ADMINISTRA-
TIONSBYGNING**

TILBUD.

385,-

TUBORG ØL-BIL

Bestilnr. GrTu 001
Pris 65,00 ved et stk.
Bestnr. GrTu 001
Pris 285,00 ved 5 stk.
Så længe lager haves
Se Webshoppen for
andre tilbuds-biler.



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

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

Ombygning af Kosangas-vogn fra Märklin

■ Af Mikkel Elling, Kalundborg



ende. Dette gøres meget nemt i en skærekasse.

Bredden på taget er også forkert, idet det går alt for langt ned. Man kan nøjes med at skære af i den ene side. På billederne i Lokomotiv-

vet nr. 46 side 14 kan man se, at tegningen ikke er korrekt. Taget er større på billederne end på tegningen, så fjerner man 10 mm i den ene side, passer det fint.

Mandehullet er meget langt på modellen. Det er dog meget nemt med en lille sav at skære et 1-2 mm af den yderste ring. Tappen i midten skal man endelig ikke røre ved.

Ved hjælp af denne operation, der tager omkring en halv time, er vognen straks lidt mere "rigtig" at se på.

Soltaget kan let brækkes af. Det sidder kun fast med 4 tappe, og en klat lim i toppen. I skriver, at det skal skæres ned en længde af 102 mm. Hvis man ser på tegningen i Lokomotivet nr. 46 side 13, kan man se, at taget ikke ender der, hvor tanken begynder at runde i enden, men går ca. 2 mm ud over denne runding. Det betyder, at der kun skal skæres 6 mm af i hver



Fra Nils-Erik Norskers vognfabrik

Redaktøren har i Dansk Jernbanehistorie 3 (2006) en omtale af de private fisketransportvogne litra ZF hos DSB.

500 161 er en af de seneste af denne brogede skare. Den blev bygget til DSB af Scandia i 1950 og lejet af I/S Skandia Ørredesport i en kortere årrække, hvorefter den blev tilbageleveret til DSB og sluttede sine dage som IAL 19 542. Der er hverken tegning eller billede af netop denne vogn i Redaktørens artikel, men den er omtalt og vist i den samlede oversigt over ZF vognene.

Når jeg valgte at bygge netop



denne model skyldes det nok de flotte påskrifter, som dengang kunne fås hos Bjørn Schultz i På Sporet. Bygge er måske så meget sagt, men jeg modificerede en af Liliputs IA vogne. Det var før Heljan var begyndt at levere danske modeller af rullende materiel.

Med 6 m akselafstand var disse langbenede vogne karakteristiske ved deres sprængværk. Liliputs

DSB litra ZF 500161

ditto blev derfor fjernet og erstattet af en korrekt udgave (eget æts med påloddet U-profil). Der blev endvidere fabrikeret trin i de rigtige længder og gavlen modsat

bremseplatformen forsynet med vindue og aftræksrør fra kakkelloven. Prikken over l'et er selvfølgelig de flotte litreringer.

Modelmæssigt lever jeg i 1950'erne, hvorfor vognen fremstår som helt nyleveret efter ombygning til fisketransportvogn.

Nils-Erik Norsker

Vendt forkert

Ole Valberg, der er en god læser af LOKOMOTIVET, har sendt os et par ord omkring bladets indhold i nr. 101. Han skriver:

"Når I gerne vil bygge dioramaer, er det en god ide at gøre det rigtigt. En sneplov ville aldrig være vendt den vej som I viser på side 21, da man jo ikke kan få fat i den med et lokomotiv i den rigtige ende. I snevej har man ikke tid til at tosse rundt med ploven for at få den "forpå". Den ses dog vendt korrekt på side 23.

Jeg regner også med, at det skal forstås som en vittighed, at I omtaler en af de større privatbaner - Slangrupbanen - målt på trafik/transportarbejde som "mindre" på side 6.

LOKOMOTIVET: Ja, det er naturlig-

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. omkrinAg danske jernbaner, så skriv til

LOKOMOTIVET

Postboks 477, 4700 Næstved

eller send en mail til

www.lokomotivet@lokomotivet.dk

vis rigtigt med ploven, for selvfølgelig skal den vende, så man kan få den på lokomotivets krog uden besvær.

Det samme gælder bemærkningen om KSB, den tilhører jo ikke en mindre privatbane. Sorry! Tak til Ole for kommentarerne.

DSB litra DJ

Lars F. Hansen har en bøn til os. Han ønsker at komme i gang med at selvbygge en kombi-bureau- og rejsgodsvogn DSB litra DJ. Han skriver:

"Jeg er meget betaget af den gamle litra DJ med hvælvet tag fra DSB. Derfor har jeg set lidt på jeres forslag til bygning i LOKOMOTIVET nr. 73. Men jeg savner i høj grad fotos af forbilledet for at kunne komme videre. Kan I hjælpe?"

LOKOMOTIVET: Da et par andre læsere har spurgt om det samme, så bringer vi i næste nummer en serie med fotos af DSB litra DJ. Håber, det kan hjælpe jer?

Bedre præcisering?

Morten Nielsen ønsker en bedre præcisering af årstal for en given vogn og lokomotiv i vore opstillinger af industrimateriel, nyheder m.v., d.v.s. at modellen ikke blot skal tilhøre epoke IIIa, IIIb eller IIIc, og han stiller følgende forslag til os:

"Nu arbejder jeg i arkiververdenen, hvor vi bruger begrebet 'yderår', der viser det tidsrum, et arkivalie dækker. Jeg kom til at tænke på, om dette kunne overføres til modelverdenen? Epoke III er jo et vidt begreb (tidsmæssigt), men hvis man nu forestillede sig, at I i al jeres omtale af nye modeller og opstillinger i diverse artikler også angav 'yderår' for de pågældende modeller, så ville der ingen tvivl være om, hvor fx. en epoke III-model hørte til årstalsmæssigt. Det gælder fx med Heljans og Hobby Trades Pb-vogne, hvor det kunne have været godt med yderår, så man (næsten) helt nøjagtigt kunne tidsplacere dem på baggrund af deres udseende (T-mærke, RIV-mærke, puffer-mærke osv.). Formatet på yderår skulle være således: <fra>-<til>, fx "Yderår: 1960-1964".

Ligeledes med de mange MZ-modeller, der nu efterhånden er (og kommer) på markedet. Her er det svært at bevare overblikket, og købe

den rigtige model, hvis man fx kun vil have en model med udseende fra et bestemt år eller en årrække".

LOKOMOTIVET: Det lyder umiddelbart som en god ide, om end det – måske – ville blive lidt vanskeliggere (mere tidskrævende) for os, men synes andre læsere, det er en god ide, så vil vi naturligvis gerne bringe sådanne 'yderår' for en given model i opstillinger, nyheder o.s.v. Lad os høre.

Men ellers er alle epoker jo underinddelt for at give en rettesnor for brugen af materiellet, arkitekter m.v., fx IIIa, IVb o.s.v., men denne inddeling er måske ikke længere så præcis?

Da et par senere tilkomne læsere ønsker en repetition af epoker, så angiver vi herunder de enkelte epoker som vi benytter her i LOKOMOTIVET. Bemærk, at disse ikke følger DMJUs anbefalinger. I øvrigt angives epokerne uden argumentation, idet denne er benyttet i tidligere tekster i bladet (se under 'epokekørsel' i vort nye index).

Ia: 1847-1870

Ib: 1871-1893

IIa: 1893-1925

IIb: 1926-1933

IIc: 1934-1940

IIIa 1941-1953

IIIb 1954-1965

IIIc 1966-1973 (overgangsepoke)

IVa 1974-1982

IVb 1983-1990

Va 1991-1996

Vb 1997-2001

Vc 2002-2010

Vd 2011-

Det skal dog lige bemærkes, at epoke Vc anbefales at starte i 2001, idet Øresundsbroen indvi- edes i år 2000, og man indsatte de nye Øresundstog. Et nyt DSB-skriftsnit Via så også dagens lys i denne periode. I 2002 satte DSB dobbeltdækkere i drift på Nordvestbanen, og nye operatører (udenlandske og danske) indtog de danske spor. At en epoke Vd kunne begynde i 2011 skyldes, at DSBs udrangering af de blå nærtrafikvogne skete i 2010. Men epokerne Vc og Vd er indtil videre kun oplæg og forslag. Hvad siger læserne?

De danske firmaer HELJAN og Hobby Trade benytter begge LOKOMOTIVETs epoke-inddelinger, i hvert fald for modeller til dansk modeljernbane.



Mysteriet er løst



I nr. 101 bragte vi et foto af en mystisk station. Vi fik rigtig mange bud fra læserne, men vi vælger her at bringe et uddrag af tekst fra Erik V. Pedersen, der bl.a. har beskrevet stationen på sin hjemmeside om Amagerbanen. Det er nemlig Øresundsvejens station, det handler om. Erik skriver:

Øresundsvej station

Egentlig skulle der slet ikke have været en station dér, allerhøjst et sidespor på fri bane for kul til Sundby Gasværk med ekspedition fra Amagerbro. Imidlertid var der en stor arealbesidder derude, som kæmpede for en station ved Øresundsvej. På et af de mange stormøder om banen, skulle en anden stor "kanon" have udtrykt noget i retning af: *"Jeg ved ikke hvorfor hr. Fischer så gerne vil have en station netop dér, men hr. Fischer har jo nok sine grunde?"* - og det havde han jo.

På et ældre kortudsnit (medsendt af Erik, men bringes af pladshensyn ikke her. Red. anm.) kan man se, at der allerede tegnet en lille parallelvej langs stationen. På den anden side af denne vej lå en gård, hvis jorder gik her ned til, og allerede var udstykket, og mere eller mindre bebygget af diverse småfirmaer. Også på den anden side af banen var der udstykket, så mit gæt går på, at man allerede havde eksproprieret, købt og betalt jorden i et - til en station - alt for lille omfang, da

man alligevel (pga. Fischer) besluttede at bygge stationen.

Det skete dog så betids, at den nåede at komme med, da Wenck tegnede stationsbygningerne, men han havde altså sine pladsproblemer at tage hensyn til. Derfor ligger den i øvrigt meget smalle stationsbygning klemmt mellem vejen og sporet, hvor perronen ligger i forlængelse af bygningen, hvilket jo heller ikke er normalt.

Hertil kommer så, at der var en grænse for, hvor langt væk, man kunne placere varehuset (af hensyn til personalets betjening af begge steder på én gang), hvorfor perronen oprindeligt gik forbi varehuset i en indsnævret udgave, og derefter fortsatte i bred udgave. Se i øvrigt hjemmesiden med mange flere detaljer, adressen findes i slutningen af teksten. Den smalle perron forbi varehuset gav imidlertid et andet problem: Man kunne ikke bygge den normale varehusrampe, så der må

have været benyttet en "rimelig lang bro" mellem stykgodsvogn og varehusgulv?

Den tætte placering ved sporet gav i øvrigt andre problemer: I 1908, da stationen blev togfølgestation, skulle der rejses en meget høj signalmast, for at signalet kunne ses over bygningen, og ikke mindst bygningens kvist mod sporet ved kørsel mod Dragør. Det samme blev tilfældet, da man i 1936 skulle etablere et trinbrætsignal. Bygningen lå lige på kanten af profilet, så alt skulle anbringes i "skyggen" af bygningen ved kørsel mod Dragør.

I 2002, da det stod klart, at stationen skulle rives ned pga. Metroen, skrev jeg til Frilandsmuseet, om det ikke var noget for dem til deres dengang "Andelsby", nu Stationsby. Det var det, og i 2006 blev den nedtaget, og kørt til Lyngby, hvor den henligger pga. pengemangel

Må jeg slutte med en henvisning til min hjemmeside, hvor Øresundsvej er en af de bedre behandlede stationer. Adressen er <http://evp.dk/index.php?page=signaler-pa-oresundsvej-station>.

LOKOMOTIVET: Ja, så blev mysteriet opklaret, og vi siger tusinde tak til Erik for det fine indlæg, og billederne, der begge er taget af ham. De viser Øresundsvejens station i 1979, det øverste optaget fra en rangermaskine litra MH. Stationen fås i øvrigt som model fra OKT model import.



Meldeklokker

Anders Bjørn Hansen har sendt os en mail med spørgsmål ang. DSB gamle meldeklokker. Han skriver:

"Jeg vil lave et diorama med en lille landstation fra DSB, og har fået fat i de små modelsæt af meldeklokker fra Hobby Trade. Så mit lille spørgsmål går kort og godt ud på, om disse klokker altid stod i nærheden af stationsbygningen?"

LOKOMOTIVET: På hosstående fotos ses meldeklokker på Ringe station, 1954. Det var normalt med to meldeklokker på hver station, således at der kunne meldes for ankomende tog fra hver side. Der måtte nødvendigvis være en meldeklokke for hver strækning, så der ikke kunne ringes fra begge sider samtidigt. Meldeklokkerne var indbyrdes koblet til en ledning, normalt forbundet fra station til station.

De viste klokker på Ringe station stod i sydenden af stationens baneterræn, og blev betjent af banetje-

nestepersonale fra en hytte i nærheden. Denne ses delvis også på billedet. Men i mange tilfælde stod meldeklokkerne også i nærheden af stationsbygningen.

Ved overkørsler var der kun en enkelt meldeklokke.

Tak til Niels Erik Jensen for en tilsendt større forklaring om meldeklokker som vi gerne vender tilbage til, hvis læserne ønsker det?

Fotoet viser meldeklokker på Ringe station 1954. Foto: JS/arkiv DMJK.

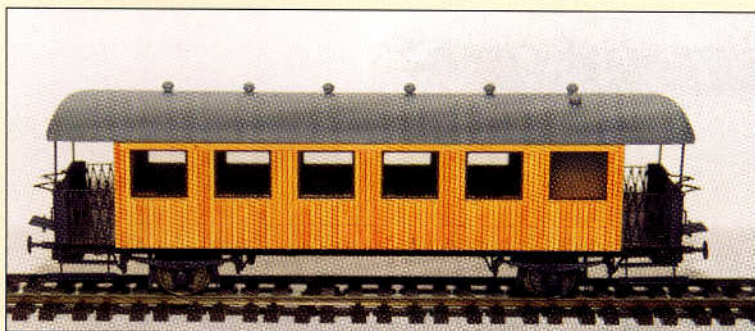


Privatbane personvogn i model?

Arne Rosgård-Jensen har sendt en os lille mail, hvori han kort spørger:

"Har man nogensinde kunnet få standard personvognen fra privatbanerne, altså typen med ca. 13 m længde over pufferne, akselafstand på godt 7 m, åben endeperron og omkring seks lige store vinduer i vognkassen, bygget af Scandia i 1910'ere og 20'erne i model skala 1:87?"

LOKOMOTIVET: Jo, i år 2003 udgav OKT denne model, produceret af RealModel. Den blev leveret i ætset messing med tag i plast.



Den er nu udgået, men OKT oplyser, at man er i gang med en ny produktion i samarbejde med FREJA H0 Modeltog. Endvidere produceres også pakvognen litra E, der anvendtes hos en del privatbaner. Modellerne fremstilles i ætset messing med tag i hvidmetall og detaljer i messing. Hvornår modellerne udbydes i salg vides endnu ikke.

Læs mere om til hvilke baner, vognene fremstilles på hjemmesiden www.freja-modeltog.dk

Billedet viser en model af vognen fra RealModel som den så ud dengang ved udgivelsen i 2003.

Mere om Märklin trafoer

Ole S. Petersen har sendt os en supplerende tekst om Märklins trafoer nævnt under SPORSKIFTET i nr. 101. Han skriver:

"I forlængelse af Kystbanens svar på Märklins udgåede transformatorer, bør det nævnes, at de nye strømforsyninger leverer jævnspænding. De kan derfor kun bruges til digitale mfx-anlæg samt til analogt tilbehør (med enkelte undtagelser). Strømforsyningerne kan ikke betjene togene på analoge AC-anlæg, men den driftsform findes efterhånden mest hos samlere af gamle lokomotiver med perfektomskifter. Til disse veteranmodeljernbaner producerer Märklin fortsat en transformator med fartdrejeknap (varenr. 6647). Den er ikke omfattet af de nye EU-regler, og den er ikke med i det trykte katalog".

LOKOMOTIVET: Vi siger tak til Ole for de ekstra kommentarer.

Hjørring Privatbaner

Ole Vendelbo Nørholm har sendt os en lille opfordring til et emne i bladet. Han skriver:

"Jeg er vokset op i Nordjylland (næsten) sammen med Hjørring Privatbaner. Derfor er jeg meget interesseret i netop HP, der jo var en stor baneforvaltning. Det undrer mig, at I slet ikke har omtalt HP i større artikler? Jeg ved godt, at I har bragt noget om motormateriellet hos banen, og vist også noget om banens rejsegodsvogne? Men er det ikke på høje tid, at I bringer noget mere om netop denne bane? Så vidt jeg erindrer har det nu indgåede Signalposten heller ikke bragt noget om disse baner (HH, HLA, HB og VØ). Og der vist heller ikke udgivet bøger om HP? I må meget gerne bringe noget om banens mange forskellige vogne, person- såvel som godsvogne. Og naturligvis helst med skalategninger. Kan det mon lade sig gøre?"

LOKOMOTIVET: Det er rigtigt, at vi ikke har beskæftiget os meget med Hjørring Privatbaner, bortset fra de nævnte, så det var måske en ide at tage emnet om snarest muligt?





'OVERRASKELSEN' DSB litra P

- nye udgaver med numrene P 915 og P 920

På udstillingen i Valby den 6.-7. november kunne HELJAN afsløre sin lille 'overraskelse', der var annonceret allerede i 2009. Det var en forbedret udgave af den tidligere udgivne litra P. Selv om det ikke er en ny model, så er den nye udgave velkommen, bl.a. fordi den har fået en hel del forbedringer.

Disse er:

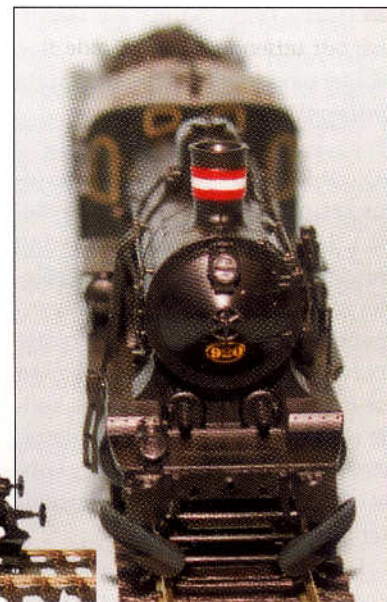
- generelt bedre køreegenskaber
- LED-lys i stedet for pærer

- mindre motor og dermed plads til højtaler
- nyt print til 21-pin dekoder
- metalhåndbøjler langs kedlen
- fejl rettet på tenderbogien

Bemærk, at alle modeller leveres med dekoder, både til DC og AC. Man skal altså ikke selv bakse med at montere dekoder. P-maskinen leveres med numrene 915 og 920, der begge var stationeret på Sjælland (1956).



Endnu har vi ikke haft lejlighed til at prøvekøre modellen, men en rapport følger i næste nummer.



DSB personvogn litra CB

Epoke III

Så skulle modellen af DSBs stålpersonvogn litra CB være på trapperne. Eller er det allerede, når dette læses. Denne vogn var forbillede og søstervogn for DSB litra CC, og blev produceret allerede før 2. Verdenskrig i 1939. Litra CC er allerede udgivet af HELJAN.

Dimensionerne og udseendet var det samme for begge vogntyper, men mens litra CC havde tagsikker og kuck-kuck-ventiler, så havde litra CB glat tag med svanehals- eller kuck-kuck-ventiler. Endvidere snævrede taget sig lidt ind i enderne på litra CB, hvilket er eftergjort flot på HELJANs model. I alt havde DSB 8 vogne af denne type i drift, og de første fem vogne

i serien havde A+B-styreledninger til brug i motortog (1101-1105, status 1953). Endnu i 1966 havde de nævnte vogne styreledninger.

Oprindelig havde CB-vognene som nævnt numrene 1101-1108, men fik i 1957 ændret disse til CB 1301-1308.

Oprindelig var vognene stationeret med halvdelen i hver af distrikterne, men i starten af 1960'erne

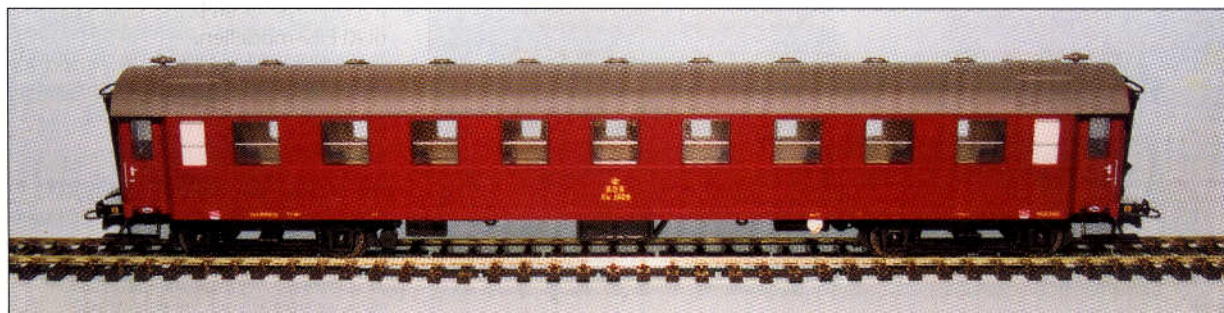
overflyttedes de alle til 2. Distrikt, Jylland.

I 1966-67 fik vognene computernummer, og i 1969-70 blev de til Bjh 50 86 29-24 301-308.

Litra CB fra HELJAN leveres med følgende numre og udseende:

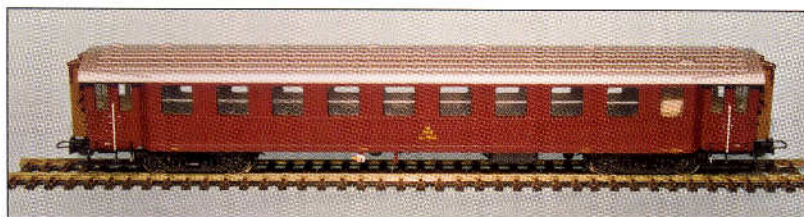


Kat-nr.	5200 CB 1107	Vinrød m/mørkegråt tag og svanehalsventiler (ca.1953-1957)
"	5201 CB 1101	Vinrød m/stafferinger, mørkegråt tag og svanehalsventiler (1939-ca.1953)
"	5202 CB 1306	Vinrød m/sølvtag og svanehalsventiler (1957-1966)
"	5203 CB 1308	Vinrød m/mørkegråt tag og kuck-kuckventiler (1957-1966)



DSB nærtrafikvogn litra CLL

hobby trade



I august udsendte Hobby Trade sine nye vogne af søstervognene til litra CL, nemlig litra CLL.

Og er de så bedre end forgængerne? Jo, på nogle punkter er de bedre, men ellers er der ikke meget nyt. De nye CLL-vogne har fået meget smuk-

ke - og helt korrekte - styreledningsstikdåser i gavlene, og taget leveres med sølvfarve, hvor litra CL havde grå tag. Litraet CLL hentyder nemlig til, at vognene var udrustet med førnævnte stikdåser til brug i MO-fremførte tog (CL = nærtrafikvogne fællesklasse type CL, L = forsynet med styreledning).

Noget nyt er også, at harmonikaerne på CLL er blevet grønmalet indvendigt. På de første litra CL var de sorte. Sluttelig er vinduerne rykket tættere ud mod vognsiden, så gabet ikke er så stort som på litra CL. De kunne dog godt sidde tættere, men det er dog meget bedre end før. Endvidere er vinduernes tværsprosser blevet tydeligere markeret i aluminium.

Kørslen er bedre og mere glidende end på litra CL. Desuden ser det ud til, at bogierne på litra CLL er støbt i et mere mat materiale, hvilket pynter.

Desværre er højden på vognen stadig den samme, d.v.s. for lav, men det kan nemt ændres ved at benytte de specielle skivesæt fra EpokeModeller.

Vognene leveres i mat vinrød farve med gule påtryk, fine detaljer på undervogn m.v.

Vognene fås med to numre og påskrifter, én til epoke III og én til epoke IVa:

61 051: DSB CLL 1635, epoke III
61 052: DSB CLL 50 86 29-26 636-4, epoke IVa

Desuden er udsendt nye CL-vogne. Disse er på samme måde som litra CLL forbedret med vinduer, der sidder tættere til vognsiden, bedre markerede sprosser og harmonikaer med indvendig farve. Men højden på vognen er fortsat som på den gamle.

I alt er udsendt fem CL/CL-vogne med samme numre som hidtil:

61 001: DSB CL 1585
61 002: DSB CL 1597
61 003: DSB CL 1601
61 004: DSB CL 50 86 29-26 600-1
61 005: DSB CL 50 86 29-26 603-5



Lukket godsvogn fra DSB

Kat.-nr. 66 926,
DSB litra HS-t 49 746

Epoke III

I løbet af august udkom en ny udgave af DSBs stykgodsvogn litra Hims/HS-t, d.v.s. til epoke III. Vi nåede desværre ikke at få den omtalt i vort september-nummer, men sent er som bekendt altid bedre end aldrig.

For et lille års tid siden udgav ROCO en model af DSB godsvogn litra Hims til epoke IV, d.v.s. med stort DSB-logo. Den havde døre med forstærkninger i profiljerner. Den nye model af litra HS-t har bukkede pladedøre, og forbilledet var den første type, der leveredes til DSB i 1962.

Formen er overtaget fra det ned-

lagte KLEIN, og er på flere punkter forbedret. Først og fremmest leveres den i den tidstypiske brune vognkassfarve (RAL 8016) med sølvtag, og med meget flotte påskrifter. Også bremseplatform, håndbøjler m.v. er i den brune farve, hvilket er helt korrekt.

Undervognen er omarbejdet, hvilket gør køreegenskaberne meget bedre. Der er monteret nye hjul, og vognen er tungere end den gamle fra KLEIN.

Påskrifterne er den klassiske fra DSB, letlæselig og i perfekt påtryk. På vangerne kan man læse, at vognen er revideret i 1963.

Bremseomstillerne er markeret i korrekt hvid farve med røde håndtag,

Roco



hvilket også er en forbedring i forhold til KLEIN-modellen.

Lad os håbe, at ROCO udgiver disse typiske DSB godsvogne fra 1960'erne til 1990 med flere numre.

Bemærk, vognen er fejlsamlet med bremseomstillerne vendt den forkerte vej. Det kan dog nemt ændres. Træk pufferne ud, løft vognkassen, og vend den 180 grader, sæt den igen på undervognen og anbring pufferne - så bliver vognen korrekt.



HØRT



SET



HØRT

NYE UDGAVER AF SUKKER- VOGNE LITRA U Epoke III

Der er kommet to nye udgaver af sukkervognene litra U, d.v.s. det er blot bemalings- og nummervarianter. Bemalingsvarianten på den ene model leveres i den oprindelige grå lakering, men i stedet for blåt firmaskilt, er dette i grå med sorte påskrifter med det oprindelige DdS-logo. Litra m.v. er trykt på vangerne.

Den anden model er også i grå med blåt skilt/hvide påtryk, men med nye numre. Litra m.v. er trykt på beholderens sider.

I alt er udkommet fire vogne med følgende katalognumre og vognumre:

- 33 057: DSB U 39 654, grå med gammelt logo
- 33 058: DSB U 39 656, grå med gammelt logo
- 33 059: DSB U 39 614, grå med nyt blåt logo
- 33 060: DSB U 39 679, grå med nyt blåt logo

hobby trade



Danmark Tekniske Museum

Stor succes med udstilling om dansk industri og modeljernbaner

Lørdag-søndag den 2. og 3. oktober havde Teknisk Museum i samarbejde med Fredensborg Modeljernbaneklub arrangeret en tema-udstilling omkring emnet danske jernbaner og industri gennem tiderne.

Flere klubber var mødt op med kørende diorama - eller modulanlæg for at deltage i arrangementet, men i hovedsagen gjaldt temaet museets egen modeljernbane, der er under opbygning i samarbejde med flittige mje-ere fra det nordsjællandske.

På museet har man siden 2006 opbygget et større modulanlæg, der skal vise udviklingen i dansk industri og danske jernbaner fra 1848 til i dag. Det er et ganske spændende projekt med store perspektiver og opgaver, der involverer mange mje-specialister.

Der var stor søgning til arrangementet, der gav flere besøgende inspiration til at dyrke modeljernbane.

I et kommende nummer bringer vi en rapport omkring DTMs anlæg, idéen bag og opbygning m.v.

Bedford type O fra DSB

Epoke III; skala 1:87
Kat.-nr. 004047

EpokeModeller
www.epokemodeller.dk

EpokeModeller har hos ADP i Tyskland fået fremstillet en model af en typisk Bedford DSB stykgodsbil fra 1950'erne.

Køretøjet leveres i vinrød lakering med gule påtryk på førerhus. Modellen er forsynet med gråhvid ruf med sorte DSB-påskrifter, og ligner for 95% vedkommende sit forbillede. Det er kun ruf'en, der afviger en anelse.

Modellen er pænt detaljeret, men mangler desværre nummerplader og afviservinger - det må man selv kunne fikse ved hjælp af løsdele?

DSB anskaffede i 1949 ikke mindre end 29 stk. 5 ton stykgodsbiler af denne type, se bl.a. fotos af dem i Under Vingehjulet 1945-1960 side 22.

Den lille model vil pynte gevaldigt på et epoke III-anlæg.



McK-modeller/Hobby Trade DSB litra MZ serie III

En ny producent af dansk modeljernbane er kommet til. Det er McK-modeller i Odder, der i samarbejde med Hobby Trade fremstiller den længe manglende model af DSBs diesellokomotiv litra MZ III.

Projektet har været i gang i godt 3/4 år, og de første prøvestøbninger er allerede produceret. Modellerne forventes udsendt i foråret 2011.

Der produceres følgende modeller af MZ III:

MZ 1444 i oprindelig udgave 1974-1980 med frontskørte, åbne hjørnevinduer, dampvarmeslange og runde puffer - men uden ITC-klap og håndbøjler på fronterne.

MZ 1437, 1439 og 1445 til årene 1980-1989, d.v.s. med underhængte plove, åbne hjørnevinduer, ITC-klap, elvarmekoblinger og firkantede puffer.

MZ 1431 og 1438 til årene 1989-1996, d.v.s. årene efter de store hovedeftersyn 1988-1992, dog inden montering af rangertrin. De får afblændede hjørnevinduer, underhængte plove, ITC-klap, firkantede puffer, håndbøjler og elvarmekoblinger på fronterne. Endvidere får de ny rød farve.

Hvert nummer produceres kun i et antal af 250 eksemplarer. For bestilling m.v. kan man kontakte McK på mck-modeller@mail.dk

MM-Modeller DSB litra CV

Fra det lille nyopstartede firma ved Mikkel Møller udkommer i 1. kvartal 2011 en variant af de langbenede rystevogne fra DSB, nemlig litra CV, der produceres i samarbejde med Hobby Trade.

Forbilledet blev leveret til DSB i årene 1917 til 1921 i 35 eksemplarer, og mindede meget om litra CU, men havde en lidt anderledes ('skæv') vinduesinddeling, idet den blev leveret som litra BB, der førte 2. klasse. Den havde 5 kupeer og et toilet placeret mellem tredje og fjerde kupe. Dimensionerne var næsten som på litra CU, hvilket betyder, at man benytter grundmodellen litra CU fra Hobby Trade.

Modellen leveres med fire numre, alle i DSB vinrød: CV 4318, 4319, 4323 og 4340.

Detaljerne bliver som sædvanlig for Hobby Trades modeller, bl.a. med puffer i metal. Prisen forventes at blive kr. 498,- pr. stk.

Man kan få flere oplysninger ved at gå ind på www.mm-modeller.dk.

HELJAN DSB tagryttertrevogn litra CM

Så får vi omsider en industrifremstillet model af DSBs tagryttertrevogn litra CM. HELJAN forventer at få god vind i sejlene med lanceringen af de nittede stålvogne litra CA, CAR og CAE, der kommer på markedet i første kvartal 2007, og vil derefter gå i gang med at producere denne vogn, der var meget benyttet i 1950'erne og 60'erne, ikke mindst med P-maskinen som trækraft.

Forbilledet bliver den almindelige udgave med teaktræbeklædning og rammeløse ruder, leveret af Scandia fra 1918 til 1925. I alt blev leveret 69 vogne af denne type til DSB.

HELJAN fremstiller CM-vognene i to bogieudgaver, nemlig en type med den almindelige 2,5 m træbogie og en type med 2,5 m jernbogie, kaldet Berliner-bogier.

HELJAN er også i gang med at udvikle søstervognen litra AF. Mere om det i næste nummer.

Læs mere om CM-vognene i LOKOMOTIVET nr. 78, side 25-27,

TOG&TEKNO Margarinevogn fra Korsør Margarinefabrik DSB litra ZM; epoke II

I slutningen af december eller i starten af næste år udkommer en sjov og usædvanlig model fra TOG&TEKNO, nemlig en margarinevogn med spidst bremsetårn fra Korsør Margarinefabrik.

Modellen, der baseres på en Märklin grundmodel, kommer til at ligne sit forbillede rigtig godt, idet dette oprindelig blev indkøbt i Tyskland (Görlitz).

Selvfølgelig får modellen de originale påskrifter med Korsør Margarinefabrik i blå skrift, og logo på dørene i rød. Der er endnu ikke taget stilling til nummeret, men der er mange at vælge imellem, idet fabrikken havde

10 vogne i drift indtil 1941. Herefter blev de solgt til DSB.

I et kommende nummer bringer vi en tekst om danske margarinevogne.

DF-Modeltog Mange nyheder i skala 1:87.

Det lille Sorø-firma v/Jørgen Falster arbejder med mange forskellige projekter på en gang. En af de kommede modeller bliver en DSB stålpostvogn litra DM. Forbilledet blev anskaffet i 1963-1967 i 13 eksemplarer (DM 701-713), og forblev i drift til slutningen af 1980'erne.

Modellen fremstilles til både epoke III med overgangslitring, og til epoke IV i rød. Den leveres i resinplast med fine litreringer fra KM Text.

En anden postvogn, der er på vej, bliver DSB litra DB, stålpostvognen, der leveredes i 1930'erne.

Andre nyheder bliver personvogne fra OHJ B 236, OMB C 19 og OHJ C 19 med eller uden gummivulst.

Af trækraft kan vi snart vente os en model af OHJs diesellokomotiver DL 45/46.

I et kommende nummer ser vi nærmere på nogle af modellerne, og DF Modeltogs produktionsmetoder til frembringelse af de meget flotte håndlavede modeller.

Hobby Trade DSB litra IKT og IKG Hvidmalede lukkede vogne Epoke III

Fra Hobby Trade kommer to hvide vogne - hvis de da ikke allerede er i handelen? - der var meget almindelige på danske spor op gennem 1950'erne og 60'erne, nemlig de høje litra IKT og IKG. I 1959 havde DSB 35 litra IKG, og 27 litra IKT.

Modellerne bliver udført med vognkasse og -bund i plast med metalvægt i vognbunden. De påsatte detaljer bliver i plast. Hjul, håndbøjler, gavlstiger og pufferhoveder udføres i metal. Som standard bliver modellerne udstyret med jævnstrøms-hjul med 0,8 mm høj flange. Modellerne får kortkoblingskinematik og koblingsholder efter NEM 352 og 362, og leveres med standardkoblinger efter NEM 360.



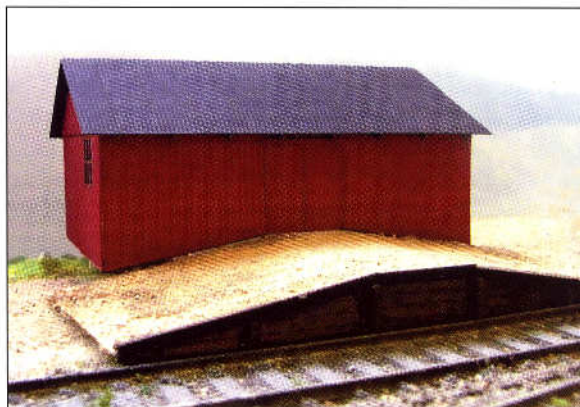


Så er der atter nyt til de danske mjanlæg fra EpokeModeller. Nogle af disse nyheder er dels bygninger til 'baggrunden', dels bygninger til jernbanen.

En af nyhederne er bondehuse i bindingsværk, der vil pynte på ethvert anlæg, og signalere at man kører dansk. En anden nyhed er et lille rødt varehus med forbillede i Nyråd station på Kalvehavebanen. Tegningerne af dette blev i sin tid bragt i det nu indgåede Signal-

posten. Men de små varehuse af denne type blev benyttet hos mange andre privatbaner, så man kan roligt bruge dem på egen station.

Disse byggesæt er som sædvanlig fremstillet i laserskåret pap med nøjagtig pasning og fine rene kanter. Som nævnt et andet sted, har EpokeModeller også udgivet en DSB stykgodsbil i serien af Bedford lastbiler. Andre typer fremgår af annoncen andet sted i bladet.



Jernbanen.dk fylder 10 år

Jernbanen.dk kan i december måned fejre 10 års jubilæum på nettet. I december 2000 påbegyndte webmaster Tommy Nilsson arbejdet med at samle og præsentere oplysninger om danske jernbaners rullende materiel.

I begyndelsen indeholdt siden kun oplysninger om DSB damplokomotiver, men i de 10 år, der nu er gået, er databasen udvidet med oplysninger om motormateriel, personvogne, godsvogne, specialvogne, private vogne, fabrikker, og i øjeblikket arbejdes der på de danske privatbaner, hvoraf 25 er færdige. Databasen indeholder over 100.000 poster, og hertil skal lægges over 7.000 billeder og over 2.000 småtegninger.

Hver måned lægger 10.000 besøgende vejen forbi Jernbanen.dk, og webmaster Tommy Nilsson regner med fortsat at bruge 4-5 timer dagligt i mange år frem over på at vedligeholde og udbygge Jernbanen.dk.

Vi siger til lykke med de 10 år.
Red. af LOKOMOTIVET

DWA Hobby To langelændere - QB 555 og QB 560

Epoke III

Fra DWA er kommet endnu to små Q-vogns-varianter, denne gang fra den lille ø-bane LB (Langelandsbanen). Som hidtil er benyttet grundmodeller fra Hobby Trade, og de små modeller leveres i LBs røde farve med hvidt påtryk.

Den ene model (QB 560) har bremsetårn, mens den anden (QB 555) har lavtsiddende ranger-skruebremse, begge med komplet detaljeret bremsetøj på undervognen.

Trykket, altså litreringer og tekniske angivelser, er denne gang desværre ikke så tydeligt som det

plejer at være. Men det må man leve med.

Vognene er som sædvanlig kun fremstillet i begrænset oplag, og ønsker man at få del i denne serie af små Q-vogne til de danske privatbaner, kan man tilmelde sig DWAs nyhedsbrev. Få mere at vide på www.dwahobby.dk.



Nyheder fra DANSCALE

Ledvogterhytte

Ledvogterhytten er baseret på originale DSB-tegninger, som blev offentliggjort tidligere i LOKOMOTIVET. Den er lavet i resin med døre og vinduer i messing.

Der er fire resindele: Grundpladen, væggene (én del), skorstenssektionen samt taget. Derudover medfølger i sættet den allerede nævnte messingplade med døren og vinduer (et lille og et stort) sammen med gennemsigtig plastfolie som vinduesglas. Selvfølgelig medfølger en nøjagtig byggevejledning med historisk information. Hytten skal – ligesom sprøjtehuset – males med Elita-farver.



Trinbræt

Dette byggesæt er lavet efter originale DSB-tegninger som blev bragt i LOKOMOTIVET for nogle år siden, og hele byggesættet er lavet i resin. Væggene er atter én del, mens bænken med seks støtter skal monteres i huset, før taget limes på.

Der medfølger en nøjagtig epoke III-postkasse, som kan limes ved siden af indgangen eller på sidevæggen. Skiltene er lavet af Skilteskoven, og der er



valgmulighed mellem syv forskellige stednavne samt fire forskellige køreplansopslag. Selvfølgelig medfølger en byggevejledning med historisk tekst. Med hensyn til maling gælder det samme som for de andre byggesæt.

Ledvogterhus

Her er tale om et korrekt byggesæt af det kendte ledvogterhus fra 1898-typen, som blev omtalt i LOKOMOTIVET for nogle numre siden. Det er lavet efter de originale DSB-tegninger fra 1898, og har alle detaljer med. Heller ikke vandpumpen, som findes på de gamle tegninger, mangler. På den ene gavl er stige og beskyttelsestag, som var typisk ved disse huse. Selvfølgelig findes også det karakteristiske afløbsrør under køkkenvinduet, tagrenderne og nedløbsrør, vindsceder og de fine jernankrer på gavlsiderne.

Grundpladen, væggene, taget, skorsten, vindscederne, nedløbs- og afløbsrør, tagrenderne, vindscederne, stigen, brønddæksel og vandpumpen er fremstillet i resin. Vinduerne og dørene, de fine jernankrer på gavlsiderne samt stigeholderne er i ætset i messing.

Der medfølger selvfølgelig en byggevejledning samt historisk tekst, og for malingen gælder det samme som før. Husk at messingdelene skal grundes, før man begynder med malingen. Huset kan males i gule eller røde sten. Ved den gule variant kan enkelte stenrækker fremhæves i rød, hvilket ser godt ud. Vinduerne kan males i en eller to farver, men det sidstnævnte kræver gode pensler foruden en hel del koncentration og tålmodighed.

Redningsstation

Det er nok for første gang, at man får et typisk vstdansk bygning i model. Selv om planerne stammer fra Sønderho, er det en typisk bygning, som med små variationer findes langs hele vestkysten fra Fanø til Skagen samt på Læsø. (hvorfor så ikke andre, fiktive østdanske steder?). Samtidig er redningsstationerne ikke altid direkte ved stranden, men findes ofte midt i byen som det fx er tilfældet i Sønderho eller Gl. Skagen.

Byggesættet er helt i resin med grundplade, væggene, port, sidelemme, tag samt tagrenderne og nedløbsrør. Det er igen Skilteskoven, der har lavet de karakteristiske Dannebrogssflag på porten som vådtransfer.

Med hensyn til byggevejledning, historie samt maling gælder det samme for redningsstationen som for alle øvrige huse fra Danscale.

Lidt om DanScale

Det lille firma hører hjemme i Detmold, Tyskland, og indehaves af Alexander Hohler. Han har i mange år gået op i dansk arkitektur, især med hensyn til tilbehør til dansk modeljernbane, og er derfor ivrig fremstiller af de små produkter.

Han studerer skandinavisk på universitet i Hamburg.

Vil man vide mere om firmaets produkter kan man søge ind på adressen danscale.com, hvor der også er henvisning til forhandlere i Danmark og udlandet.



HØRT

Kystbanen

- også det største udvalg
i spor N 1:160



Lokomotiver og vogne fra
Fleischmann, MiniTrix,
Brawa, HobbyTrain, Lemke og Kato

TRIX
MINITRIX

FLEISCHMANN

BRAWA
Modelle mit Liebe zum Detail

Skinner – lagerførende i
Fleischmann, MiniTrix og
Peco Code 55

PECO

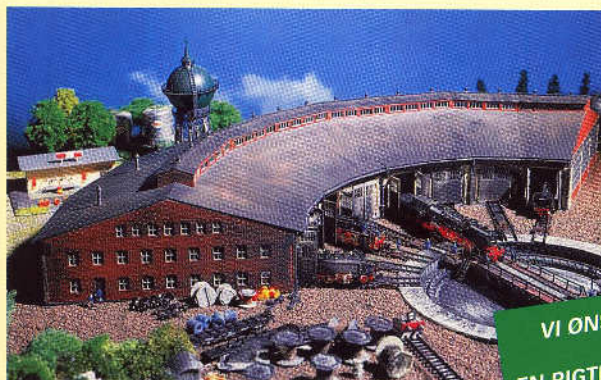
KATO
PRECISION RAILROAD MODELS



herpa®

NOCH

WIKING® ... wie im Original



Bygninger, biler, figurer
og andet tilbehør fra bl.a.
Faller, Vollmer, Busch,
Wiking, Herpa og Noch

VI ØNSKER ALLE VORE
KUNDER
EN RIGTIG GLÆDELIG JUL OG
ET GODT NYTÅR

FALLER®

Altid stort udvalg af spor N i vores brugt afdeling

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).