

JERNBANEHISTORISK TIDSSKRIFT OM
DANSKE JERNBANER I VIRKELIGHED OG MODEL

LOKO MOTIVET



105

- DSB kød- og kølevogne
litra IKS
- Læserne bygger:
Motorisering af litra MX
- Byg et trinbræt
- HHGB - som det var engang

SEPTEMBER 2011
26. ÅRGANG

DSB Litra S (DC)

Nyhed



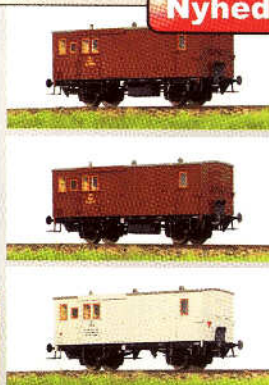
i butikkerne nu!

Anden udgave af S-maskinerne i DC er nu i handlen. Alle der købt første udgave, kan få deres maskine ombytte til en ny udgave hos den forhandler hvor maskinen er købt.

Priser fra **2398.-**

DSB Litra EH, pladebeklædt

Nyhed



DSB EH (plade) i butikkerne nu!

51059 DSB EH 6743, vinrød
51060 DSB EH 6682, vinrød
51061 DSB EH 6689, vinrød m/ stafferinger
51062 DSB Specialvogn 405, grå

Priser fra **398.-**

DSB CL m/ stafferinger

Nyhed



i butikkerne nu!

61006 DSB CL 1557, epo III
61007 DSB CL 1563, epo III

Priser fra **498.-**

DSB CLL (nye numre)

Nyhed



i butikkerne nu!

61053 DSB CLL 1495, epo III
61054 DSB CLL 500-2, epo IV

Priser fra **448.-**

DSB Ucs "NOVO"

Nyhed

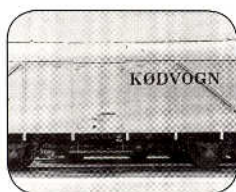


i butikkerne nu!

33114 DSB Ucs 20 86 910 6 006-4 hvid "NOVO"

Priser fra **298.-**

Indhold



Kød- og kølevogne DSB litra IKS

Noget om DSBs lange kølevogne fra 1950'erne

6



Visuelle eller
el-tekniske modelspor?
Lille causeri om to-skinne
contra tre-skinne

26



Et Sjællandsk trinbræt
Forslag til bygning af
et trinbræt

10

Læserne bygger:
En spejderhytte

28

Læserne bygger:
Fra Nils-Eriks vognværksted
DSB litra TD og DSB litra EM

31

HHGB - som det var engang

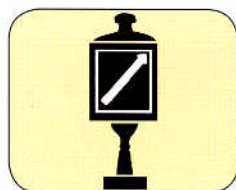
En lille fotokavalkade fra den
nordøstjællandske privatbane

14

Læserne bygger:

Motorisering af
DSB litra MX 131/132

18



SPORSKIFTET

Kommentarer, rettelser m.v. til
sidste nummer af bladet

32



Kommende HELJAN-nyhed:
DSB litra BL
Lidt om forbilledet

20

Små jernbanebygninger:
Barak for DSB kabelkolonne
med tegning af barak

35

FOTOARKIVET

DSB biler i epoke IV

36

DSB litra Dm

- en lang rejsegodsvogn

38

HVOR ER DET?

Vi appellerer igen til læsernes viden
om de danske stationer

23

HØRT&SET

Sommerens danske nyheder og
kommende nyheder

40

Forside: Torleif Poulsen har motoriseret FREJA H0-modeltogts MX-lokomotiv. Inde i bladet beskriver han, hvordan det er gjort. Billedet er taget på Hedegaardens Privatbanes anlæg. Foto: Torleif Poulsen.



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

LOKOMOTIVET
co/Tog på Tryk
Torben Andersen
Odensevej 124, 2. tv.
4700 Næstved
Danske Bank reg. 9570
Giro-konto-nr. 10 251 605
S.W.I.F.T.: DABADKKK
IBAN-nr.: DK 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 (PCI)
Ole Møller Nielsen (OMN)
Niels Erik Jensen (NEJ)
Torben Bejerholm (TB)
Jens Bruun-Petersen (JB-P)
E. V. Pedersen (EVP)
Flemming Kjær (FK)

Sats og tryk:
Grafikom A/S, 4930 Maribo

Oplag:
1150 eksemplarer
Alle artikler og skemaer er copyright LOKOMOTIVET og forfatterne (signaturen). Eftertryk af artikler, annoncer og tegninger m.v. er forbudt uden forudgående aftale med LOKOMOTIVETs redaktion eller forretningsfører.

De i artiklen fremførte synspunkter og metoder er forfatterens egne, og deles ikke nødvendigvis af redaktionen. Redaktionen forbeholder sig ret til at forkorte og redigere i modtagne artikler og indlæg. Bladet udkommer 4 gange årligt: Primo marts, ultimo maj, ultimo september og primo december.

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

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



GYLDNE TIDER – IGEN!

Goddag, og velkommen tilbage til det nyeste nummer af LOKOMOTIVET. Her går det rigtig godt, men mere herom senere.

Dernæst: Det er i øjeblikket vanskeligt for de danske mj-ere at få – som man siger – armene ned i begejstring over udviklingen af den danske modeljernbane. I forårets og sommerens løb har vi fået en masse nye modeller af rullende materiel, og masser af nyt er på vej. Kan man så tale om krise? Næppe når det gælder den danske modeljernbane.

HELJAN har således sendt nogle fine modeller af personvogne litra CA og CAR fra DSB på markedet, og en CM med tagrytter er på vej. Det samme gælder de to-akslede motorvogne fra Triangel...og så fremstiller man også den 'sjove' personvogn litra BL.

Hobby Trade har også gang i udviklingen af dansk modeljernbane, bl.a. litra F, diverse godsvogne...og sandelig om ikke ROCO fortsat udgiver den ene flotte og vellignende danske model efter den anden. Også Fleischmann er i sving med udgivelserne, og sender en strid strøm af danske modeller på markedet, lige fra godsvogne til modeller af trækraft. Jamen, drømmer vi – eller er vi vågne?

På nyhedssiderne kan man læse mere om de nye og de kommende danske modeller, men der er udgivet så mange modeller, at vi desværre ikke har plads til omtale af alt i dette nummer. Det gælder bl.a. litra

EH (plade) fra Hobby-Trade, SHELL-tankvogne fra HK-Modeller, nye skinnebusser fra EpokeModeller...og meget, meget mere. De må desværre vente til næste nummer. Vi håber, det er OK?

I dette nummer håber vi, man igen finder noget af interesse? Vi forsøger at dele sol og vind lige med hensyn til emner og epoker. Vor lille 'gætteleg': 'Hvor er det?' er meget populær, så vi forventer at fortsætte denne i de kommende numre sammen med masser omkring dansk modeljernbane og 1:1-jernbane.

Ellers er der kun at tilføje, at læserne stadig indsender beskrivelser af modelprojekter, og det er vi meget glade for. Også i dette nummer deltager læserne med indlæg, hvilket gør bladet mere bredt og læseværdigt.

I de kommende numre kan man således glæde sig over artikler fra læserne om bygning af kombinerede post- og rejsegodsvogne litra CPE og CLE, forbedringer af HELJANs MS-lyntog, noget om gavltreklamer, digital til Märklin, DSB litra DK postvogn og bygning af en model af Spøttrup Herregård, en flot kulisser til modeljernbanen.

....så bliv endelig ved med at indsende jeres projekter.

Med hensyn til vor egen situation, så er økonomien i løbet af sommeren forbedret så meget, at vi er sikre på at fortsætte, også i år 2012. Det

skyldes bl.a. flere annoncører, at læserne har doneret ekstra kroner ved fornyelser (endnu en gang tak), og at vi har solgt rigtig mange bøger af DSB 1950-1969, så vi har fået et godt overskud at gøre godt med.

Og så er vi atter på vej med endnu en udgivelse, nemlig en ny stor bog om DSBs damplokomotiver litra P og PR. For 20 år siden udgav vi et lille hæfte om disse lokomotiver, men siden da, er der kommet et væld af nye informationer og mulighed for adgang til hidtil ukendt arkivmateriale. Derfor besluttede vi os til at skrive og udsende en fuldstændig ny bog om damplokomotiverne litra P og PR. Informationer og kildemateriale er tilvejebragt af bl.a. tidligere DSB medarbejdere, Rigsarkivet samt Danmarks Jernbanemuseum. Ligeledes har der været adgang til billedmateriale med hidtil ukendte fotos. Den nye bog udsendes i det kendte A4-format. Sammen med bogen udsendes et rettelsesblad til bogen om DSB 1950-1969.

Vi mangler så kun en opdateret udgave af det tidligere udsendte hæfte om damplokomotivet DSB litra D. Det må komme på et senere tidspunkt evt. sammen med litra G – og måske nærtrafiklokomotivet litra O?

Vi ses i det store julenummer i december. Kan I alle have det godt så længe.

....så kommer den nye bog

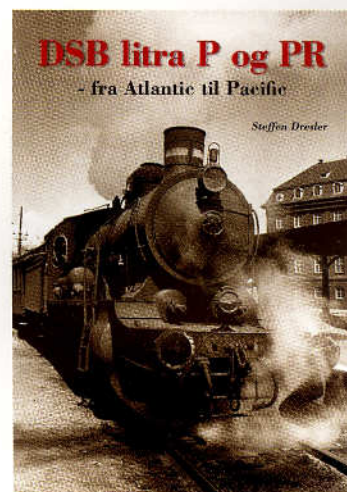
DSB litra P og PR - fra Atlantic til Pacific

Bogen, der igen skrives af vor kendte jernbaneforfatter Steffen Dresler. Han kender som ingen anden DSBs damplokomotiver ud og ind (og også holder foredrag omkring disse på Danmarks Jernbanemuseums åbne-hus-arrangementer).

Steffen Dresler har fået adgang til en mængde nye oplysninger i arkiverne, og fundet og fået tilsendt en masse spændende oplysninger, der sammen med helt nye fotos og informative tabeller, nye skalategninger m.v. giver et fyldigt og næsten udtømmende billede af disse spændende lokomotivtyper. Der er primært lagt vægt på det historiske samt anvendelsen af lokomotiver gennem en periode på mere end 60 år.

Bogen udgives i format A4, i samme udstyr, papir og typografi m.v. som forgængerne litra E, R, H og S m.v. I alt bliver bogen på 64-72 sider.

Den kommer til at koste **kr. 320,00**, og fås ved at indbetale vedlagte girokort eller betale over netbank på vor **konto 9570 - 10 2516 05**. Indbetaling skal ske **senest 31. oktober 2011**, hvis man vil have bogen rettidigt, når den udkommer i midten af november 2011. Husk, at vi kun trykker det oplag, som vi har forudbestillinger til.

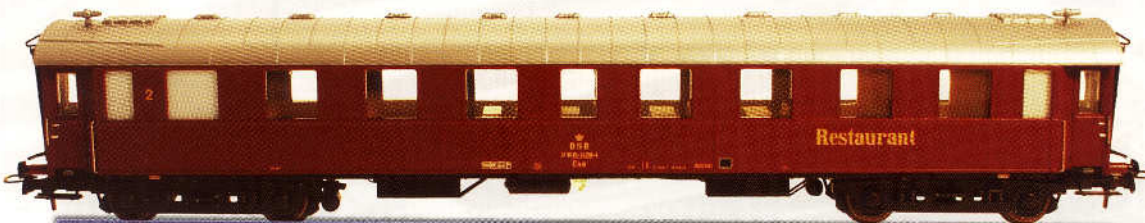


Med venlig hilsen
Red. af LOKOMOTIVET



BRh/
CAE

KLAR TIL
LEVERING



5258 BRh 288 kr. 450,-



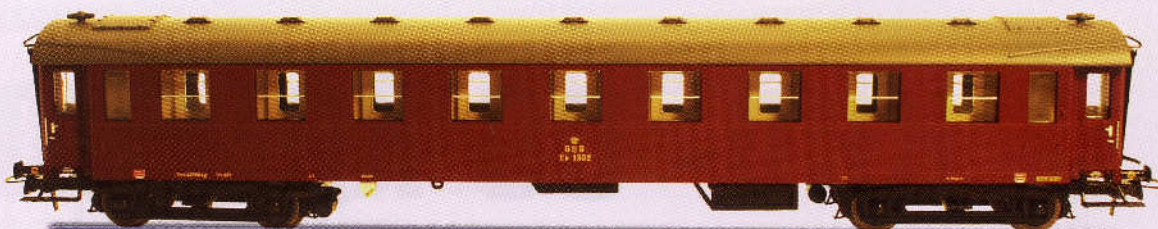
5259 CAE 1034 kr. 450,-



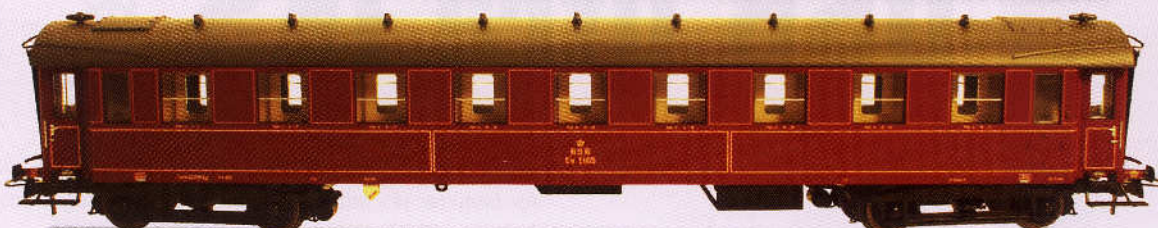
5260 CAE 1262 kr. 450,-

NYE
CB

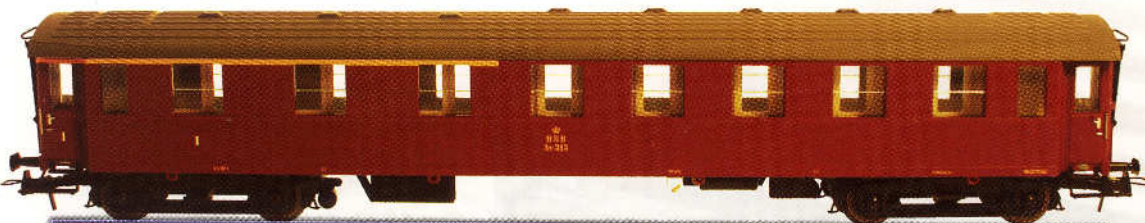
KLAR TIL
LEVERING



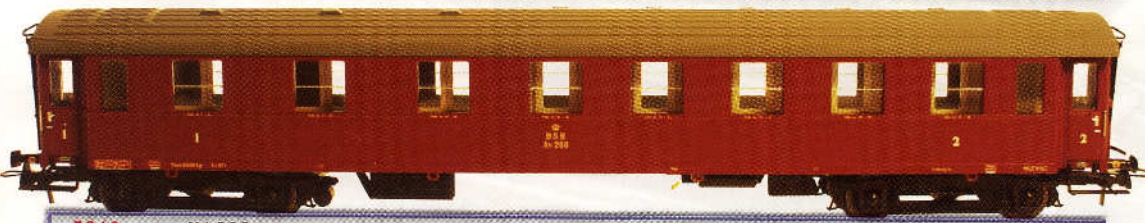
5204 CB 1302 kr. 450,-



5205 CB 1105 kr. 450,-



5062 AV 313 kr. 498,-



5063 AV 288 kr. 498,-

NYE
AV

KLAR TIL
LEVERING

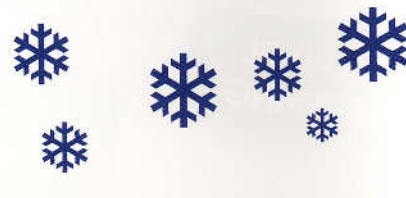




DSB litra IKS
24 903 med ekstra
tagventiler, 1955.
Clausen/DMJK.

KØD- OG KØLEVOGNE

DSB litra IKS



DSB litra IKS
24 901 på Cen-
tralværkstedet,
København
1940. Bemærk
KØDVOGN, der
var i rød skrift.

■ Af Torben Andersen

I nr. 73 omtalte vi kølevogne fra IN-
TERFRIGO, herunder også de danske

vogne, der var optaget i puljen. Der-
for benytter vi - lidt sent måske - lej-
ligheden til at supplere denne tekst
med tegninger og lidt historie om litra

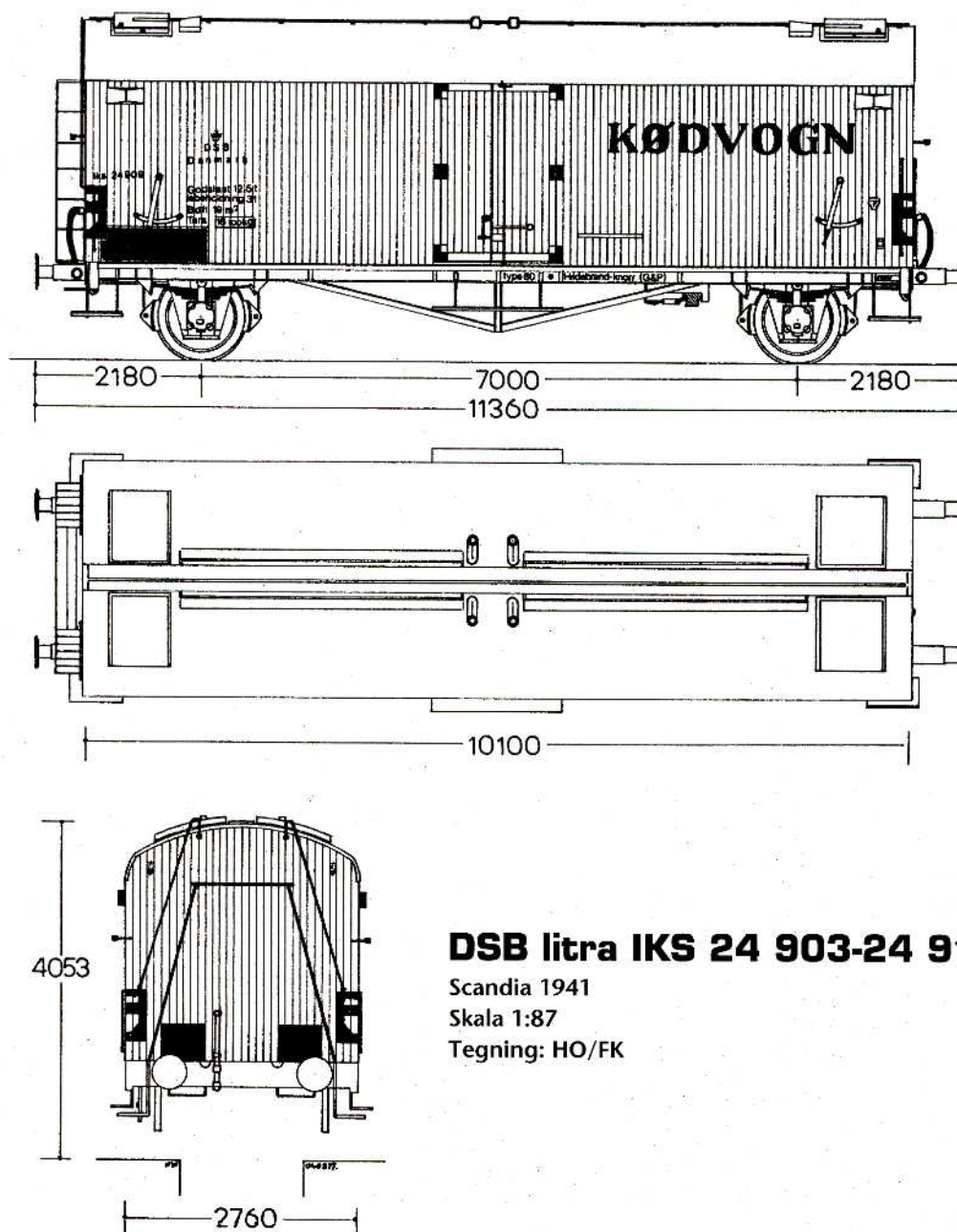
IKS, der var en af kølevognstyperne
optaget hos INTERFRIGO.

IKS 24 901-902

I 1940 anskaffede DSB to brugte kølevogne fra Holland. Vognene blev købt fra Georg Frank som havde vognene indregisteret som privatejede godsvogne ved de hollandske baner (NS) som NS 555 802 og 555 803. Vognene var bygget af Wismar i henholdsvis 1926 og 1927. De blev prototyper for vogne bygget hos Scandia i 1941. De to vogne fik litra og numrene IKS 24 901-902.

De var bygget med dobbeltvæggede sider med vandret liggende brædder. I den ene gavl havde de stiger, så man kunne komme op på taget og fylde is i iskasserne. I den





DSB litra IKS 24 903-24 918

Scandia 1941

Skala 1:87

Tegning: HO/FK

anden gavl havde vognene et lille lavtsiddende bremsehus.

De målte 11 900 mm over pufferne, mens akselafstanden var 7000 mm.

I 1948 hhv. 1952 blev IKS 24 902 og IKS 24 901 radikalt ombygget, idet de fik nye vognkasse med lodret smal træbeklædning. Samtidigt fjernedes bremsehuset, og de fik en lavtsiddende platform med rangerskruebremse. De fik desuden monteret otte Flettnerrotorer på taget.

Vognene indgik i mange år - som overskriften antyder - i INTERFRIGO-puljen.

IKS 24 902 blev udrangeret i

1970, mens IKS 24 901 forsvandt i 1972 efter at være henstillet nogle år.

DSB litra IKS 24 903-920

Disse vogne blev bygget af Scandia i 1941, og fik hos DSB numrene 24 903-920. De var ved leveringen alle ens med vognkasse bygget i lodrette lister og dobbeltsidede isolerede vægge, bræddetag med tjærepap og løbebro. I den ene gavl var monteret stiger, så man kunne komme op på løbebroen for læsning af is i iskasserne.

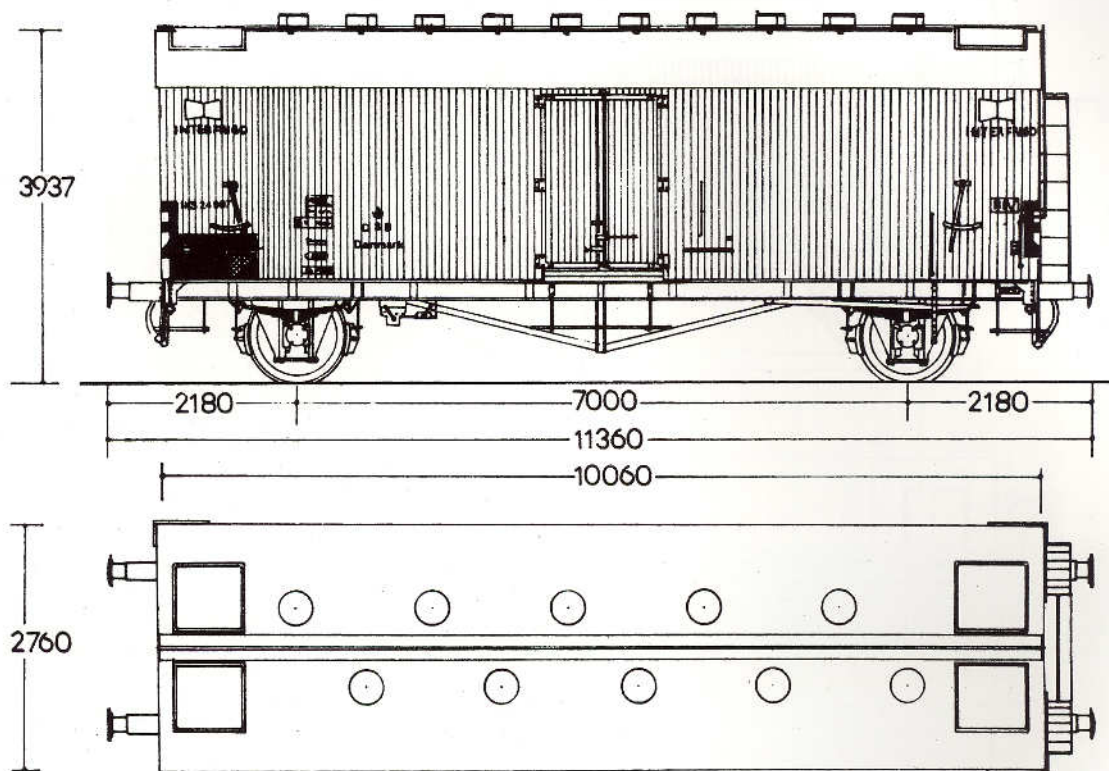
Vognene var udstyret med fire svanehalsventiler på taget, og øverst på siderne lige under tag-

kanten sad nogle vifteformede lufttragte. For indstilling af iskasserne var nederst på vognsiden anbragt nogle karakteristiske håndtag.

For at kunne indrangeres i togstammen uafhængig af placering, blev vognene også udstyret med gennemgående dampvarmeledning.

De havde en akselafstand på 7000 mm, mens de over pufferne målte 11 360 mm. De var indrettet med 22 kødkroge, og kunne normalt fragte en last på 12 500 kg og en islast på 3000 kg, i alt 15 500 kg.

Afkølingen foregik ved hjælp af almindelig luftafkøling via oven-



DSB litra IKS 24 903 og 24 907

Scandia 1941

Ombygget med flettnerrotorer 1950

Skala 1:87

Tegning: HO/FK

DSB litra IKS
24 903 på Cen-
tralværkstedet,
København,
1941. Foto: DSB





nævnte svanehalsventiler, der 'blæste' luft ind gennem isen, hvorefter den cirkulerede i vognen og afkølede kødvarerne.

Vognene havde GP-bremse, og var desuden forsynet med håndbremse. For at kunne bruges i det sydlige udland var vognene forsynet med tyske slutsignalholdere og dampvarmeledning. Sidstnævnte var af hensyn til indrangering i blandettog.

Efter krigen forsøgte DSB på flere måder at forbedre sin kølevogspark, dels ved ombygning af den eksisterende park, dels ved nykonstruktioner, dels ved at indleje vogne.

Op gennem 1950'erne ombyggede man ældre IK-vogne til forskellige typer kølevogne, bl.a. monterede man Flettnerrotorer på taget, herunder også forsøgsmæssigt på litra IKS 24 907 i 1950. Samtidigt fik 24 903 forsøgsmæssigt monteret en anden type ventiler, der sad parvis, i alt 12 på hver side af tagets løbebrædder. De to svanehalsventiler blev fortsat siddende. Navnet på den førstnævnte type ventiler kendes ikke.

Flettnerrotorer var en ny opfindelse for afkøling af vognes indre. Under vognens kørsel fik vinden

rotorerne til at dreje, så de via indvendige ventilatorer kunne øge gennemstrømningen af luft gennem iskasserne, og dermed spare is. Og ved at spare is kunne man øge vognens kapacitet (last).

Efter den lette ombygning af de to nævnte IKS-vogne, hvor svanehalsventilerne blev erstattet med ti Fletterrotorer, reduceredes islasten til 1500 kg, og lasten øgedes tilsvarende til 1400 kg. Muligvis blev IKS 24 908 også senere ombygget

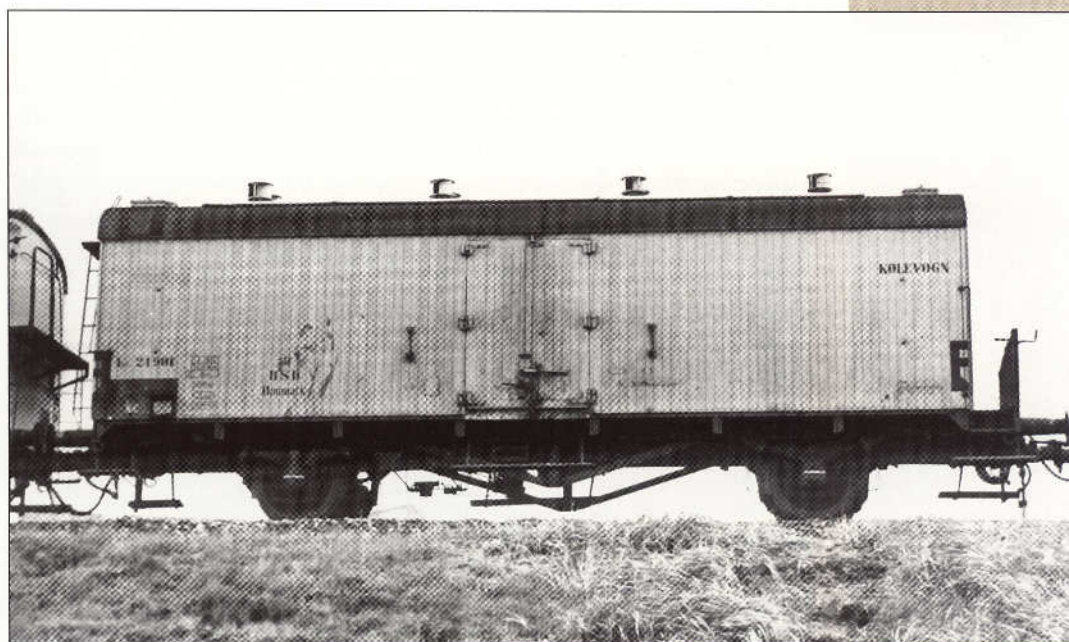
på denne måde, den fik i ihvertfald på et tidspunkt reduceret islasten til 1500 kg som IKS 24 903 og 24 907. Også bundfladen blev arealmæssigt forøget på de nævnte vogne.

I øvrigt forblev udseendet næsten intakt efter omdannelsen bl.a. med de små fløjddøre (140x192 mm).

Efter ophør i INTERFRIGO i 1963 blev de 18 vogne ombygget til lukkede brunmalede vogne litra Gs-t 120 0 000-017. ■

DSB litra IKS 24 918 i Næstved, 1961. Foto: KEJ

Den ombyggede IKS 24 901 i Esbjerg, juni 1964. Foto: KEJ





Langerød trinbræt mellem Fredensborg og Snekkersten, 1972. Perronen er belagt med asfalt. Bemærk lygtepælen og venteskuret. Foto: KEJ.



Forslag til anlæg af et sjællandsk

DSB trinbræt

I et gammelt nummer af HOB-BY BLADET (1971) har vi fundet denne byggebeskrivelse af et DSB trinbræt, skrevet og tegnet af J. Dyrkilde. Vi synes, det er en god beskrivelse, så derfor mener vi, at nutidens mj-ere bør have kendskab til denne beskrivelse. Teksten er ændret en del, især omkring materialebenyttelse, så det svarer til vore dages materialer.

Det enkleste anlæg, man har til udveksling af rejsende, er et trinbræt, og da et sådant er en simpel ting, skulle bygningen af et trinbræt, der vel kan placeres på ethvert anlæg, heller ikke volde modelbyggerne besvær.

Vort trinbræt består i al sin enkelthed blot af en lang platform med et rækværk omkring, evt. med et lille trinbræthus.

Denne type trinbræt var i

1950'erne og 60'erne almindelig hos DSB, men efter 1974 forblev kun få tilbage. De øvrige faldt for Statsbanernes rationaliseringsbe-stræbelser.

Nogle af forbilledets trinbræt-ter lå fx på strækningen Roskilde-Kalundborg: Kisserup, Skimmede, Tornved, Viskinge og Ubberup. På andre sjællandske DSB-strækninger fandtes Mørdrup, Langerød, Grøn-holt, Holsteinborg, Ladby og Ring.

Byggevejledning

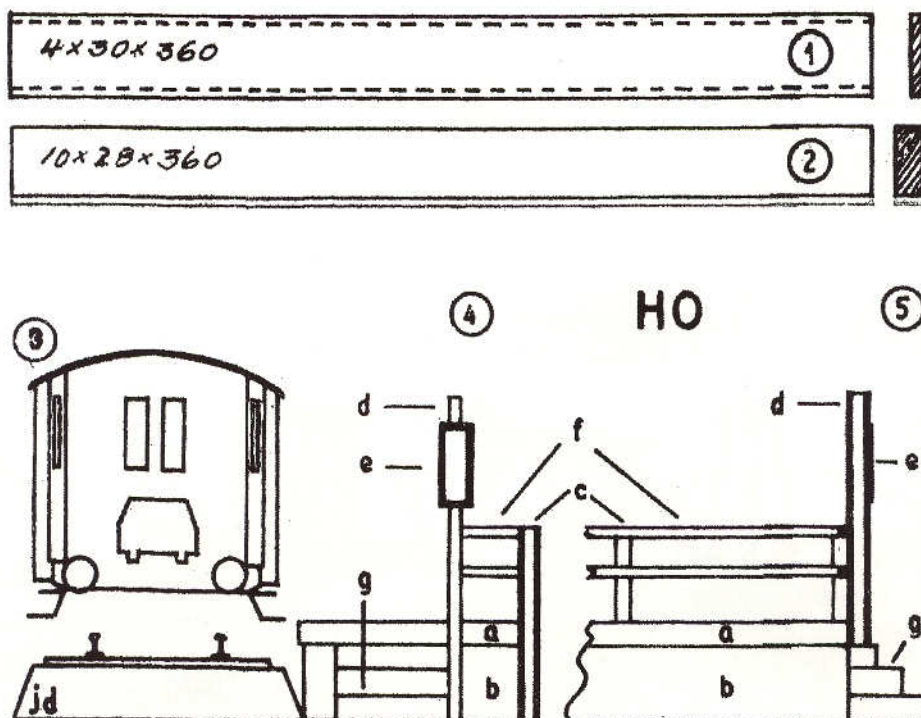
Til modelbrug består platformen el-ler perronen af en 2 mm tyk plast-plade med dimensionerne 30x360 mm (figur 1). Disse mål kræver en nærmere forklaring. Bredden på 30 mm svarer til længden af en svelle i skala 1:87, og vort trinbræt er tænkt udført som et trinbræt, hvor perronen består af sveller, der lig-ger på tværs. Bemærk dog, at visse

trinbrætter havde perroner, hvor svellerne lå parallelt med sporet. Til svelleplatform kan benyttes Ever-green vare-nr. 4083, 1 mm tyk med 2,1 mm brædderiller. Brædderne er præget på den brede side, så man har en længde på 305 mm, d.v.s. at arket også kan bruges til perron med sveller, der ligger langs med perronlængden; det gøres ved at stykke to ark sammen.

Her vil vi ikke gå så vidt, at an-bringe platformen hvilende på et system af bukke af nedgravede svel-ler ligesom i virkeligheden, idet vi blot anvender en massiv understøt-ning i træ el.lign.

Målene på figur 2, der er selve svelleunderbygningen, er 10x28x360 mm. Hertil benyttes som allerede nævnt en spånplade el.lign.

Anvender vi spor med ballast, fx fra ROCO, vil et tog i forhold til høj-



den holde som vist på figur 3. Ellers må man justere perronhøjden, idet nederste trin på en vogn, der holder ved perronen, skal være på linie med perronoverkanten.

Figur 4 og 5 viser trinbrættet vist fra henholdsvis enden og i udsnit fra siden, begge gengivet i skala 1:87.

A er selve perronfladen, der limes fast til understøtningen b, således at perronforkanten rager 1 mm ud over siden på b. Understøttningens placering er med punkterede linier vist på figur 1.

C er lodretstående H0-skinneprofiler, der saves til i længder af 25 mm. Skinnestykkerne limes fast

med undersiden af skinnefoden til a og b. Der må i skinnefodens bredde files et 1 mm dybt hak i a ved hver skinnestolpe. Alternativt kan man anvende firkantede profiler fra Evergreen vare-nr. 133 (firkantede strips 0,75x1,5 mm)

På langsiden af perronen skal bruges 13 stk. stolper, som forde-



Ring trinbræt mellem Næstved og Vordingborg, 1968. Her ligger perronens brædder langs med sporene. Bemærk de dobbelte master med telefontråde. Foto: KEJ



Holsteinborg trinbræt mellem Næstved og Slagelse, 1969. MO 1997 har gjort holdt. Til højre ses ledvogterhuse nr. 15. Foto: Sv.H.Pedersen.



les med samme indbyrdes afstand. De to yderste stolper anbringes helt ude til perronnens endeflader som vist på figur 5.

I hver ende af perronen skal kun bruges én stolpe. Den ene skal være 23 mm høj ligesom stolperne på langsiden, mens den anden skal være 42 mm høj (figur d). Den høje støtte forsynes med en rektangulær tavle (e). Tavlen skal være 4,5x11 mm, og udklippes i 0,5 mm plast, messing el.lign. Den limes/loddes - alt efter materialevalg - fast til stolpen i overensstemmelse med figur 4.

Denne tavle males senere hvid med rød kant, da den ifølge DSB var 'Kendingsmærke for perron ved trinbrætter'. Mærket tilkendegav, hvor perronen ved at trinbræt, var beliggende. Tavlen kan også fås som løsdele på transferark el. lign med faste mærker.

Mærket skal anbringes umiddelbart foran perronen til højre for sporet set i køreretningen. Det benyttedes ikke på trinbrætter på elektriske strækninger.

I den modsatte ende af perronen fastlimes den 23 mm høje stolpe, og derpå limes 1,5 mm lister (f) til stolperne, hvorefter man får det nydeligste gelænder. Listerne kan være profiler i plast, fx fra Evergreen.

Nu er de rejsende sikret mod at falde i grøften, men de skal også have adgang til og fra perronen. Adgangen til og fra denne sker ved hjælp af en trappe i den ene ende (g). Størrelsen fremgår af figur 4 og 5.

Til sidst males trinbrættet, idet

svelleperronen, gelænder m.v. males i sortbrun maling.

Sluttelig kan man anbringe et venteskur, fx fra DanScale eller konvertere et samlesæt fra fx Auhagen.

Husk også at anbringe lysmaster og telegrafpæle.

Hvad er et trinbræt?

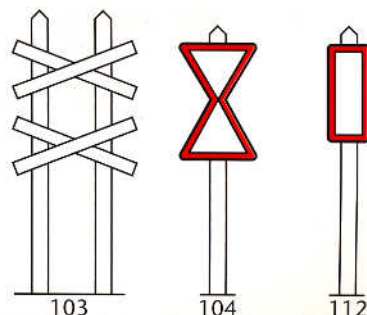
Definitionen på et trinbræt: Det er et holdested, hvor passagerudveksling kan finde sted, men det deltager ikke i den sikkerhedsmæssige afvikling af toggangen.

Der var tre typer af holdesteder, der hver især havde sine egen faste mærker, der ses herunder. Fra venstre mod højre:

Signal nr. 103: Kendingsmærke for holdesteder uden sidespor og uden hovedsignaler. Mærket tilkendegiver tilstedeværelsen af et holdested uden sidespor og uden hovedsignaler 500 m bag mærket. Mærket er anbragt på to standere umiddelbart til højre for sporet set i køreretningen. Gyldig fra 1951.

Signal nr. 104: Kendingsmærke for holdesteder med sidespor, men uden hovedsignaler. Mærket tilkendegiver tilstedeværelsen af et holdested uden hovedsignaler, hvis yderste sporskifte ligger 500 m bag ved mærket. Mærket er anbragt på en stander umiddelbart til højre for sporet set i køreretningen. Gyldig fra 1951.

Signal nr 112: Kendingsmærke for perron ved trinbrætter, ved hvilke der ikke findes stedbetjent overkørsel. Mærket tilkendegiver, hvor perronen ved et trinbræt, ved hvilket der ikke findes bevogtet overkørsel, er beliggende. Mærket er anbragt umiddelbart foran perronen på sporets højre side. Gyldig fra 1953.



TOGCENTER

15 ÅRS JUBILÆUM - OG 15% RABAT

- 15% rabat i hele september og oktober på alle varer
- (undtaget nyheder, egne produkter og i forvejen nedsatte varer)
- flere ekstra gode tilbud i løbet af september og oktober - kig ned i butikken
- Vi har over 14.000 varenumre på lager
- Vi har over 1.000 danske O-, H0-, N- og Z-produkter på lager
- Landets største udvalg af danske huse i ægte H0
- Det største udvalg af digitale produkter overhovedet - og viden, så vi kan hjælpe dig

15 ÅRS JUBILÆUM - OG 15% RABAT



NU STARTER DIGITAL KURSUSÆSONEN

- Skal du lære at digitalisere dine lokomotiver, at få mest muligt ud af din Central Station, Intellibox eller Commander eller overføre dit virtuelle track-layout til togvejsstyring, så er vores kurser nok noget for dig.
- Tilmeld dig kursusprogrammet på www.modeltog.nu

www.togcenter.dk • www.modeltog.nu

Blåmunkevej 1 – 3 • 2400 København NV

Tlf. (+45) 39 65 13 61 • Fax. (+45) 39 65 13 65 • togcenter@togcenter.dk

HHGB - som det var engang

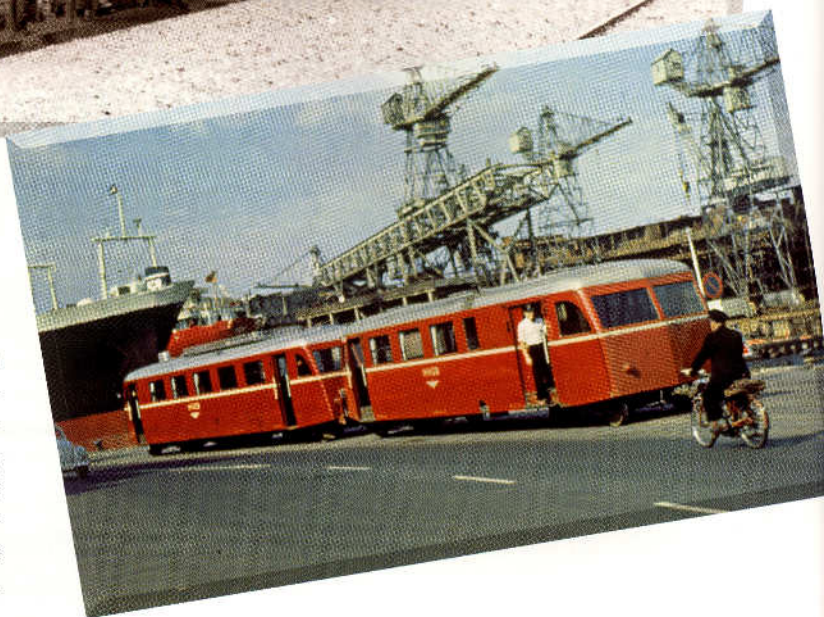
Vi har i arkivet fundet nogle flere spændende fotos fra danske privatbaner, denne gang fra den nordsjællandske privatbane HHGB (Helsingør-Hornbæk-Gilleleje-Banen), hvis linie forløber langs med den nordsjællandske kyst, kaldet Danmarks riviera. Her er så lidt minder fra de gamle dage.

Et rigtig gammeldags HHGB-tog gør stop i Gilleleje, der lå 24 km fra Helsingør. Toget består af HHGB M 2, der blev leveret af Scandia/B&W i 1933. De efterfølgende vogne er tidstypiske personvogne med tagrytter, de to første leveret af Vulcan i 1906, men desværre kendes litra og numre ikke. Vognene blev udrangeret i 1958. HHGB M2 er nu ved at blive afkoblet fra for at løbe om, og sat foran toget, der så kan returnere til Helsingør. Foto fra 1950. JS/DMJK.



Skinnebusser

Efter 2. Verdenskrig fik HHGB - ligesom mange andre privatbaner leveret skinnebussæt, d.v.s. med motor- og bivogn. Sættene blev leveret af Scandia i 1947. Det fik den røde farve med hvide striber (mavebælter). På billedet er Sm 1 og Sp 1 på vej fra Grønnehave station til holdepladsen på gaden foran Helsingør station. Da motorvognen ikke kunne omløbe ved Helsingør station, måtte man bakke hele vejen fra Grønnehave ad havnebanen til holdepladsen. Derfor var togføreren udkigsmand i bivognen, og skulle holde øje med trafikken. Foto fra 1957. Svj/Arkiv TA.



Grønnehave Station

HHGBs hovedstation lå (og ligger stadig) i Grønnehave et lille stykke fra Helsingør station. HHGB åbnede for drift i 1906, oprindeligt kun til Hornbæk, men i 1916 forlængedes banen til Gilleleje. I starten havde banen endestation ved en midlertidig holdeplads i Gilleleje. I 1918 fik GDS og HHGB en fælles station for de to baner. Fra Grønnehave station har banen forbindelse til DSB-stationen i Helsingør via havnebanen. Grønnehave station huser hovedkontor, remiser og værksteder. Billedet viser den smukke slotslignende Grønnehave stationsbygning i 1956, efter at der var vendt om på stationen, idet sporene blev flyttet om den anden side af bygningen i 1950-52. Arkiv TA.

Hellebæk

HHGB har altid haft nogle flotte stationsbygninger, opført i sten med hvidpudsede mure og røde tegl. Alle stationer på strækningen havde en eller anden form for frontispice, også Hellebæk station, der ses på billedet en sommerdag i 1965. Den er beliggende 5,7 km fra Helsingør ved den idylliske Hammermølle skov. Stationen blev hurtigt udvidet, idet persontrafikken voksede betydeligt om sommeren, da der anlagdes hoteller og pensionater for sommerferiegæster... og de lokale benyttede den flittigt resten af året. I dag er stationsbygningen frasolgt til private formål, og er omkranset af et stort grønt plankeværk. Foto: Ukendt.



Motortog

Her er vi i Hornbæk 1952. Oprindeligt gik banen kun til Hornbæk, der ligger 10,7 km fra Helsingør, men blev senere forlænget til Gilleleje. HHGB M 2 med en personvogn A2 eller A4 gør holdt i Hornbæk, 1952. Alle HHGBs personvogne med bogier A1-A4 blev bygget hos Vulcan i Maribo i 1906, oprindeligt med åbne endeperorer. Rigtig dejlig jernbanenostalgi. Sporarealet er i tidens løb kraftigt reduceret - og stationsbygningen er i dag (2011) udbudt til salg. Foto: H.Bach/Arkiv TA.



Trinbræt

Varehuse og trinbrætter var opført i træ, og var ikke alene smukke med hensyn til arkitekturen (de mindede en del om trinbrætterne på Nærumbanen), men også farvevalget på bygningerne. De var - også varehusene - alle malet med underpart i rød og overdel i grøn. Taget var belagt med tjærepap. Her er vi i Julebæk, der var en af banens bedste trinbrætter. De øvrige trinbrætter - Højstrup, Odinshøj og Marienlyst - havde samme arkitektur som Julebæk. Foto fra 1965. Ukendt fotograf.

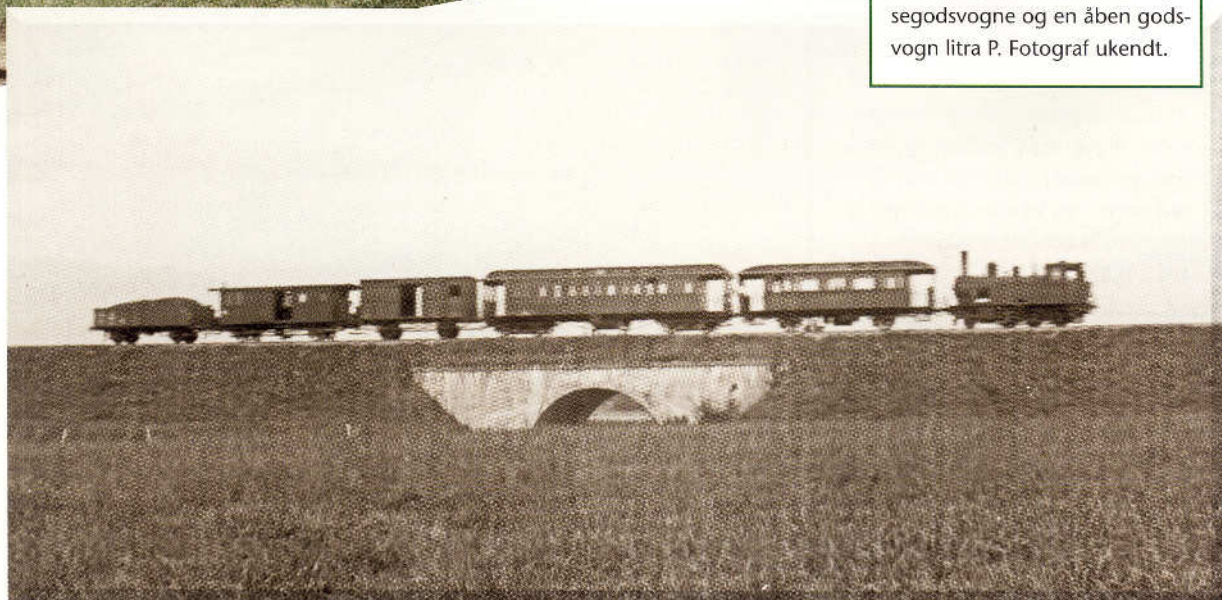


Varehus

Varehuset i Hellebæk var (traditionelt) opført i træ, men havde ikke den røde farve som mange andre privatbaner valgte til deres varehuse. Her var bygningen - ligesom mange andre træbygninger hos banen - malet i grøn overdel, rød underdel og mørkegrønne porte, mens taget var belagt med tjærepap. Foto fra 1965.

Damptog

Damplokomotivet HHGB 5 (Nydquist&Holm 1916) slæber afsted med et blandetog ved Dronningmølle (Ruslands Marker), 1947. Toget består af en toakslet personvogn, en bogiepersonvogn fra Vulcan, to rejsegodsvogne og en åben godsvogn litra P. Fotograf ukendt.



Personvogn

Den toakslede HHGB C 8 blev leveret af Scandia i 1907, og var i drift helt til 1950. Vognen blev ophugget i 1952, men det lykkedes Helsingør Jernbaneklub at få fat i en personvogn C 40 fra Slangerupbanen, der var magen til. Medlemmerne gik derefter i gang med at renovere og ombygge KSB C 40, så den helt kom til at ligne den originale HHGB C 8, og den er i dag i veteranjernbanens regi. Fotoet af den rekonstruerede HHGB C 8 er taget omkring 1992. Fotograf ukendt.

I kommende numre ser vi tilbage på andre privatbaner, bl.a. HHJ (Odderbanen), VLTJ (Lemvigbanen) og LJ (Lollandske Jernbaner)..





Kom og besøg os!
Oplev en hobbyforretning,
som stadig er dét – den var!
En blanding af butik og museum.

Nyt og gammelt.
Samme atmosfære.
Samme familie.

**Klik og kig
på en
sjov butik**

www.model-hobby.dk

Velkommen i
Frederiksborggade 23
1360 København K
Tæt ved metro og Nørreport st.
samt de nye torvehaller på Israels Plads
Åbent ma. tir. tor. 11-17, fre. 11-17.30, lør. 10-13
ONSDAG LUKKET

Besøg og bliv inspireret hvor hobbyfolk mødes



Grundtvigsvej 15, DK-1864 Frederiksberg
tlf. +45 38 88 38 54, fax: +45 38 88 39 54
Tirsdag - torsdag 12 - 18, fredag 12 - 19,
lørdag 10 - 14, søndag og mandag lukket
www.stoppel.dk

EpokeModeller

Så er skinnebusserne fra Nærumbanen og
Østsjællands Jernbaneselskab på hylderne!



ØSJS Sm 15 + ØSJS Sp 6

Bagagebærere i ætset metal,
malet i vognkassens farve.
De karakteristiske tagvinduer
overdørene er medtaget.

LNJ Sm 13

Modellerne er hos din forhandler nu!

Nærmeste forhandler kan oplyses på:

Produceret af JPK Productions salg@jpk-productions.dk www.epokemodeller.dk



Motorisering af DSB litra MX 131/132

■ Af Torleif O. Poulsen

Indledning

Bygningen af det fra Freja leverede byggesæt af over- og underdel samt løbebogier blev udført efter den detaljerede og rigt illustrerede byggevejledning med nogle få ændringer.

- De håndbøjler og trin, som rager uden for overbygningen, blev fremstillet under anvendelse af 0,3 mm pianotråd for at begrænse senere skader ved stød og lignende.
- Stigen til døren til motorrummet blev af samme årsag forstærket på bagsiden med 0,3 mm pianotråd.
- Den flotte projektør på batterikasserne måtte jeg simpelthen forsyne med lys. I centrum af reflektoren borede jeg et hul $\varnothing$ 3,0 mm således, at det ramte et fra bunden boret hul $\varnothing$ 2,0 mm under en ret vinkel, og en varmvid

SMD-LED 0,8 x 1,6 mm blev isat nede fra batterikassen.

- Lokomotivet er bygget til digitaldrift, DCC system Lenz, med anvendelse af en Siver dekoder.

Da jeg i sin tid anskaffede Freja Modellers byggesæt af DSB Litra Mx 131/132, var deres motoriserede undervogn til modellen endnu ikke færdigudviklet, samtidig med, at jeg fandt den anslåede pris en smule høj. Jeg besluttede derfor sammen med mine byggevenner i S-maskinegruppen, at forsøge at udvikle en enklere drivenhed som kunne selvbygges. Vi vurderede, at drivhjulgruppen ikke var længere end så mange andre lokomotiver som kører udmærket uden ledning, og blev enige om, at undervognen skulle bestå af tre grupper, nemlig drivhjulgruppen og de to løbebogier. Vi ser store fordele ved ekvilibrerende undervogne af hen-

syn til køreegenskaber, trækraft og strømoftag, og besluttede at anvende dette princip ved udformning af drivhjulgruppen.

I det følgende vil jeg beskrive konstruktionen af drivhjulgruppen.

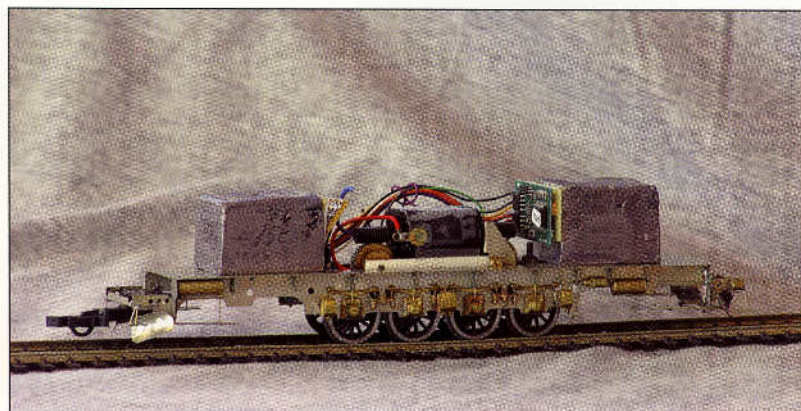
Konstruktionen

For at muliggøre drivakslernes lodrette bevægelighed opdeltes de fire aksler i to grupper. En centralt placeret motor med en snekke i hver ende overfører kraften til hvert sit snekkehjul, som via et sammenkoblet gearhjul overfører kraften til et mellemhjul, hvis aksel samtidig virker som omdrejningsakse for hver akselgruppe. Kraften overføres fra mellemhjulet til et gearhjul på hver drivaksel. De to aksler i hver gruppe styres i forhold til rammen af to løse ophæng med huller til mellemhjulakslen (omdrejningspunkt) og de to drivaksler. De to ophæng sidder på indersiden af rammen og holdes ud mod denne af små rørstykker på hver side af mellemhjulet. Drivakslernes sideværts bevægelsesfrihed begrænses af det monterede gearhjul indvendig og skiver mellem gearhjul/drivhjul og de løse ophæng. Dette er vist på billederne.

Materialer

Rammen, som holder hele konstruktionen sammen er opbygget i 1,5 mm plastplade.

Materialet er let at forarbejde, det er stift nok til formålet, og da



alle aksler er faste, er der ikke noget slid.

Alle aksler er 2 mm Ø, og de nævnte rørstykker er messingrør, som passer på akslerne.

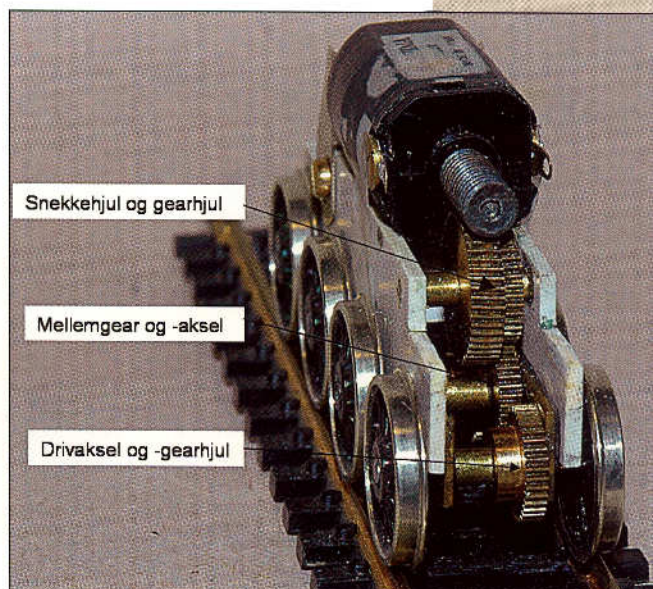
Jeg har anvendt hjul af fabrikat Romford svarende til de med byggesættet leverede hjul, inklusive disses små flanger. Årsagen hertil er, at de oprindelige hjul efter et par nødvendige af- og påmonteringer ikke ville sidde fast på akslerne. RP25 profilen har ikke givet mig problemer ved kørsel på vores klubanlæg i Hedegaardens Privatbane, selv om dette inkluderer PECO spor og – skifter af ældre model.

Motoren er en Mashima 1624, som passer i omdrejningstal og moment.

Snekkedrev og gearhjul er fra det engelske firma Ultrascall og har en gearing på 50:1. Da vi ikke kunne

oprindelige motorbogier. Bogierne er fastgjort til hver sin arm med en fjederbelastet skrue som er ført igennem en tværgående slids midt på bogien, hvorved både frihed til at dreje som nogen sideforskydning opnås. Da jeg anvender alle hjulene på løbebogierne til strømoftag med 0,3 mm Ø fosforbroncestråd er det nødvendigt med et vist tryk mod skinnerne. For at sikre, at drivhjulene har tilstrækkelig adhæsion, og at der er tilstrækkeligt tryk på løbebogierne til at sikre strømoftaget har det været nødvendigt at støbe to blyklodser på hver 160 g således, at lokomotivets samlede vægt kommer op på ca. 550 g.

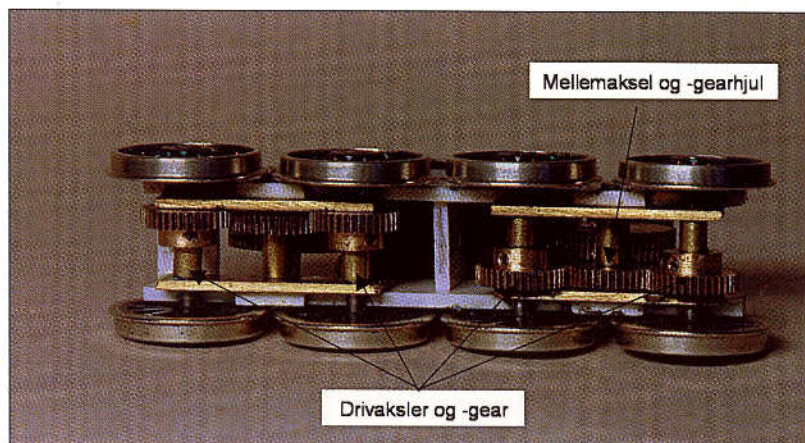
Den anvendte gearing og motor har tilfældigvis medført en maksimalhastighed på ca. 90 km/t, altså næsten som forbilledet, og trækraften er rigtig god. Lokomotivets



Afslutning

Det har været et udfordrende og lærerigt arbejde at bygge dette lokomotiv og især konstruktionen af drivlinien. Resultatet vurderer jeg til at være tilfredsstillende med et ganske velkørende lokomotiv med en realistisk fart, trækraft samt gode køreegenskaber.

Da jeg var ved at være færdig med bygningen af modellen blev jeg opmærksom på firmaet Hollywood Foundry i Australien, som via sin hjemmeside (<http://www.hollywoodfoundry.com>) sælger bogier, gearkasser og motorer efter mål og kundens ønsker til rimelige priser. Det er her muligt at bestille en fireakslet bogie med korrekt hjulstørrelse og -type samt akselafstand med Mashima-motor og drev og strømoftag på alle fire aksler til en pris på samme niveau som min konstruktion, d.v.s. ca. kr. 750 – 850 inklusive forsendelse. Jeg har siden med stort held anvendt nogle af firmaets produkter til andre projekter. ■



finde andre tandhjul, der ville passe til opbygningen af drivenheden, bestilte vi efter konsultation af firmaets hjemmeside (www.ultrascale.co.uk) de til vores projekt netop passende tandhjul. Da de ikke var umiddelbart til rådighed på lager, måtte vi afvente, at de blev fremstillet; 12 uger! Kvaliteten af snekke, snekehjul og tandhjul var absolut værd at vente på, og efter et par forsøg med rammen virker drivenheden virkelig godt. Det var især nødvendigt at justere spillerummet for drivakserne i det lodrette plan. Bevægelsesfrihed i størrelsesorden +/- 0,5 mm pr. aksel viste sig at være det maksimale, for at sikre køreegenskaberne.

Løbebogierne blev samlet som angivet i vejledningen og fastgjort til undervognen ved hjælp af de dertil beregnede arme, som dog skulle klippes fra materialet til de

dekoder er blevet programmeret således, at hvert hastighedstrin regulerer hastigheden med ca. 5 km/t. Hastigheden er derfor sammenlignelig med mine øvrige lokomotiver og togsæt. Max. hastighed opnås således ved trin 18.



Billedtekster:

DSB litra BL 1324 i
landsdeltog, under
stop i Fredericia,
1962. Her ser
man tydeligt de
tyskinspirerede døre
og A+B-styreledin-
gerne i gavlen.
Foto: AK/OMJK.



En anderledes personvogn:

DSB litra BL

...en storrumsvogn fra 1950'erne

Nu kommer HELJAN med en helt ny vogntype, nemlig en model af DSBs litra BL i skala 1:87. Selv om vi bragte lidt om forbilledet i LOKO-MOTIVET nr. 4, så synes vi alligevel, vi godt kan fortælle mere om denne vogn, da det jo er mange år siden.

Anskaffelsen

DSB bestilte i sommeren 1956 10 stk. 1. klasse vogne med storrums litra AL, og i 1959 fik man leveret 10 stk. vogne med storrums til 2. klasse litra BL.

Det var helsvejste stål vogne i standardlængden 21 720 mm over pufferne. De var bygget, så de kunne RIC-mærkes til udlandstrafik. Mens stolene i forgængerens litra AL var både stilbare og drejelige, så blev de i 2. klasse-vognen kun indrettet til at være stilbare efter UICs retningslinjer.

BL-vognenes stole anbragtes derfor således, at de i den ene vognside vendte i den samme retning, og i den anden i modsat retning, således at mindst halvdelen af de rejsende fik mulighed for sidde retvendt i kørselsretningen.

Ideen med storrums og stilbare sæder kom fra flytrafikken, for om muligt at kunne konkurrere om pladserne.

Vogntypen blev let kendelig på sine store udsigtsvinduer, en ide taget fra nogle amerikanske jernbaner. Det var i starten en succes, men senere gik DSB over til at anskaffe 'normale' vogne med kupeer og sidegang litra A, B, BD m.v.

Vognene var inddelt i to storrums til rygere og ikke-rygere. I hver ende var indrettet et toilet, og overfor disse var anbragt åbne bagagerum med hylder. Vinduerne ud for toiletterne var naturligvis hvidmattede, mens vinduerne ud for bagagerummene havde monteret gitter foran, således at væltede kufferter m.v. ikke knuste ruderne.

Litra BL blev den første danske personvogn udstyret med 2,5 m Minden-Deutz-bogier. Gavlene afveg fra det normale DSB-design (litra AC, AV, CC m.fl.), idet de var af tysk forbillede med 4-fløjede foldedøre og let nedadbuende gavltag.

De første vogne med numrene 1321-1330 var udstyret med brummerledning og brummertryk, og numrene 1321-1325 fik styreledning A+B til brug i lyntoget 'Sønderjyden', der var MO-fremført.

I 1964 fik DSB leveret endnu 10 stk. af typen. Disse - med numrene 1331-1340 - var generelt magen til de første, men gavlene havde skydedøre og dobbelte foldedøre ved

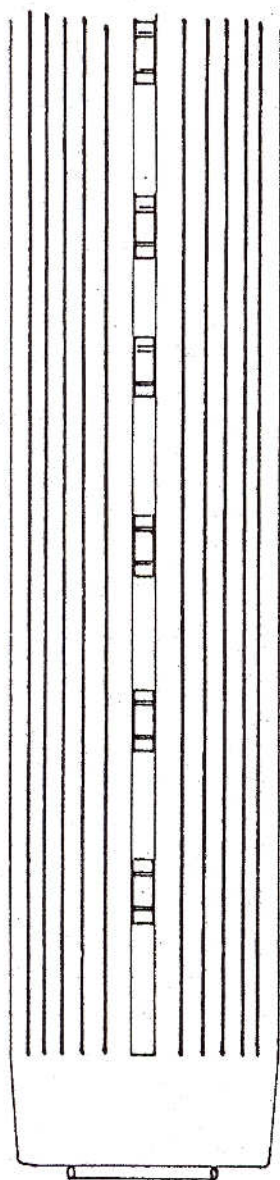
Interiør i BL 1327,
august 1966. Bil-
ledet er taget i
ikke-ryger-kupeen.
Foto: JB-P



DSB litra BL 1321-1330 Serie I

Leveret af Scandia 1959

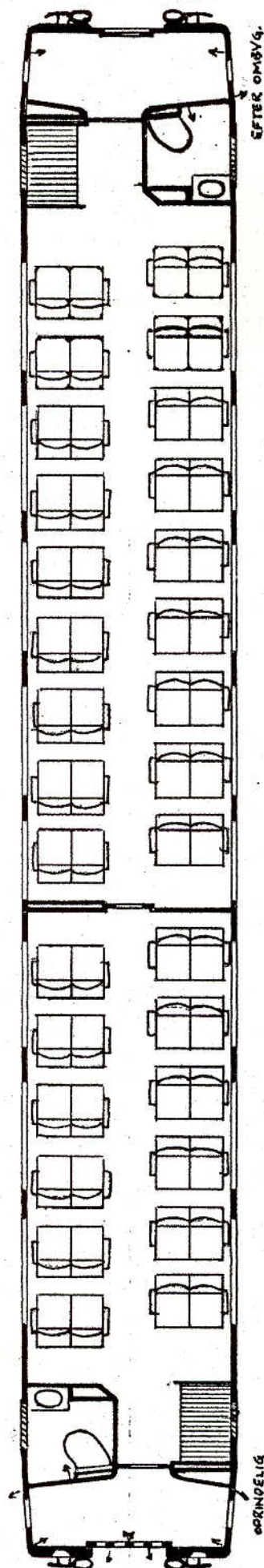
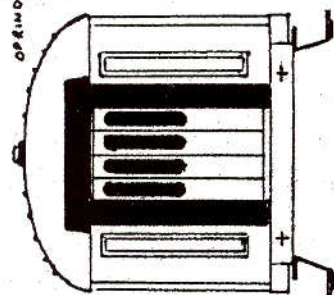
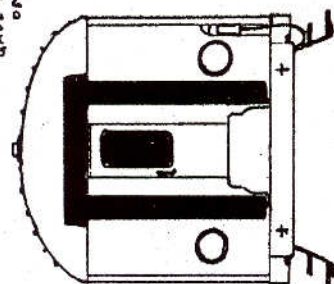
Venstre vognside viser udseende ved levering, mens højre side er udseende efter ombygning med nye indgangsdøre i begyndelsen af 1970'erne.



Øverst til højre ses gavlen med tyske foldedøre; A+B-styrelserne var placeret i 'kanaleme' ved siden af døren. Tegningen til venstre viser gavlen efter ombygning med nye gavldøre og indbyggede slutlygter m.v. Tegning af T. Bejerholm, 1981.

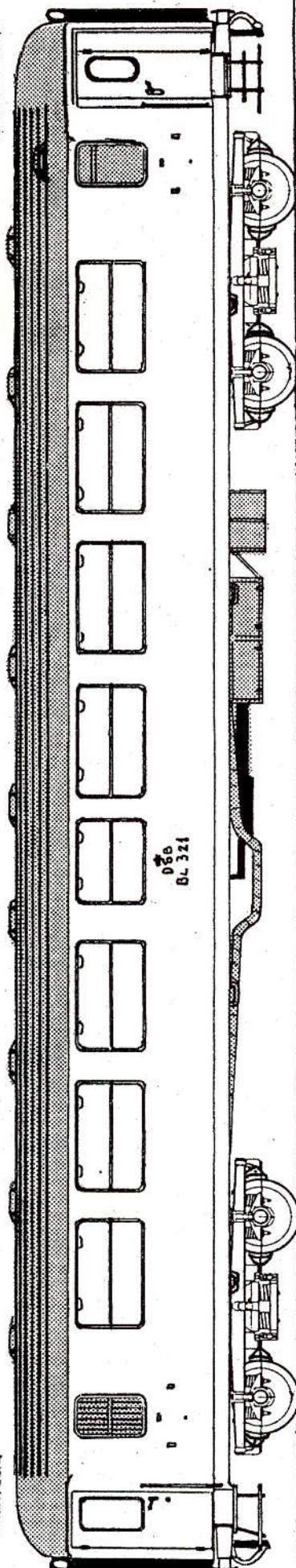
GAVL EFTER
OMBYG.

OPRINDELIG
GAVL

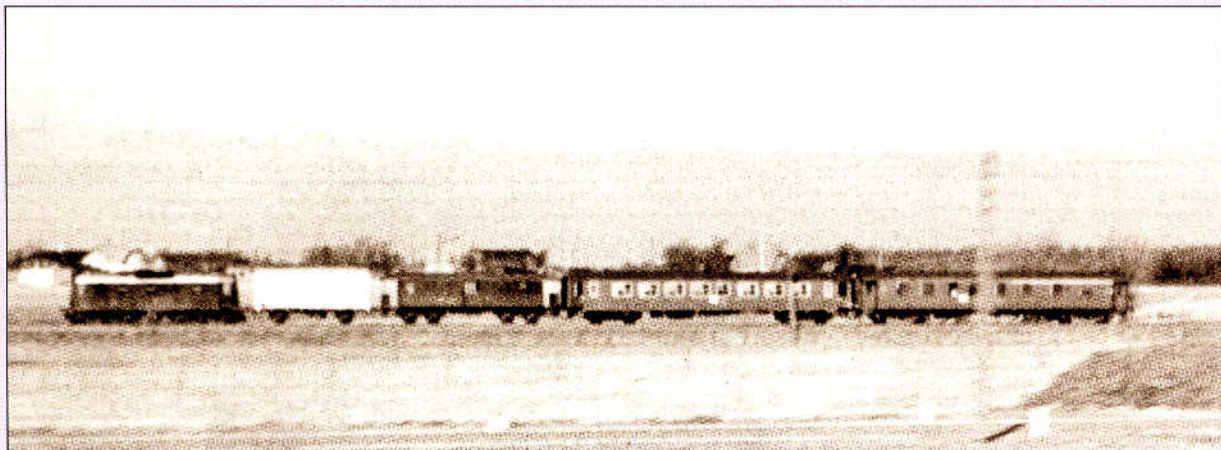


OPRINDELIG

EFTER OMBYG.



066
BL 321



Tog 9 fra LJ med gennemgående DSB-vogne, marts 1964. Oprangeringen er Marcipanbrød-IA-EV 62-BL-AV. De to sidstnævnte vogne er overtaget fra tog 115 i Nykøbing F.

indstigningsdørene i stil med 1. serie B-vogne.

I 1967-68 blev vognene omnummereret til UIC-systemet som BL 50 86 27-65 321-340, d.v.s. at de ikke længere kunne benyttes i udlandstrafikken.

I 1970 skete endnu en omlitring, idet de nu fik litra Bf, hvor litraet efter sigende skulle betyde litra B med flysæder?

I starten af 1970'erne indgik de i DSBs store moderniseringsprogram, der i hovedsagen bestod af montering af ny gavl med indbyggede slutlygter, nye sæder og demontering af A+B-styreledninger.

Det pudsige ved denne ombygning var, at vognene fik den nye røde DSB-farve, men beholdt den gamle gule UIC-litring med krone. Det var først fra 1974, at de fik det store DSB-logo, der skulle anbringes på alle røde vogne fra 1974 jvfr. DSBs nye designprogram.

I 1978 fik vognene installeret elektrisk varme, hvilket medførte ændring i cifferlittringen til 27-55.

Og i 1983 hensattes de første vogne nr. 326 og 329.

I 1986 (?) var alle 20 vogne ud rangeret.

Brugen

Anvendelsen af BL-vognene var i første omgang i nattogene 20 og 95, i 'Nordpilen' og i lyntoget 'Sønderjyden'. Endvidere blev de benyttet i de gennemgående tog København-Nykøbing F.-Nakskov. Her blev de benyttet sammen med de gamle tagrytter-CP eller stålvogne litra AV.

I mange år havde 1. og 2. Distrikt hver 10 vogne stationeret. I 2. Distrikt var det vognene BL 1331-1340, altså serie II-vognene.

I 1970'erne overgik vogntypen til brug for lyntoget 'Englænderen', og de fandt også vej til bådtogete København-Kalundborg. Også i lc 119/180 København-Thisted blev vognene indsat, og i starten af 1980'erne var de stadig i brug i disse tog.

Eksempler på oprangeringer med litra BL:

År 1960: Tog 165 "Østersø-Express": E-AV-BL-CLE-CL-CC-CC-AC-DR Ab4ü

Litra AV og BL afkoblede i Nykøbing F, og fortsatte til Nakskov med LJ-trækkraft.

År 1966: Tog 95/20 København-Aalborg: Lok-B-B-B-AV/AD-CD-CC-BL-DA-WL-DA

Vognene litra BL og DA i tog 95 fortsatte til Frederikshavn, mens litra WL afkoblede i Fredericia og fortsatte til Esbjerg. Fra Frederikshavn (tog 20) var oprangeringen den samme, men i omvendt orden.

År 1964: Tog 115: København-Rødby F.: E-AV-BL-CC-CC-CC-CLE-AC Litra AV og BL blev afkoblet i Nykøbing F, og videreførtes til Nakskov med LJ-trækkraft.

År 1959-65: Lyntoget "Sønderjyden": MO-AC-BL-MO

År 1967: Tog 69 og 44 lyntoget "Uldjyden": MY-B-B-B-BL-A

År 1966: Tog 29 Nyborg-Aarhus: MY-CC-CC-AC-CC-AV-BL-CC

Tog 20 Frederikshavn-Aarhus-Fredericia: MY-DD-EA-BL-BL-B-CC+tyske vogne WL-AB-B, der skulle til Hamborg.

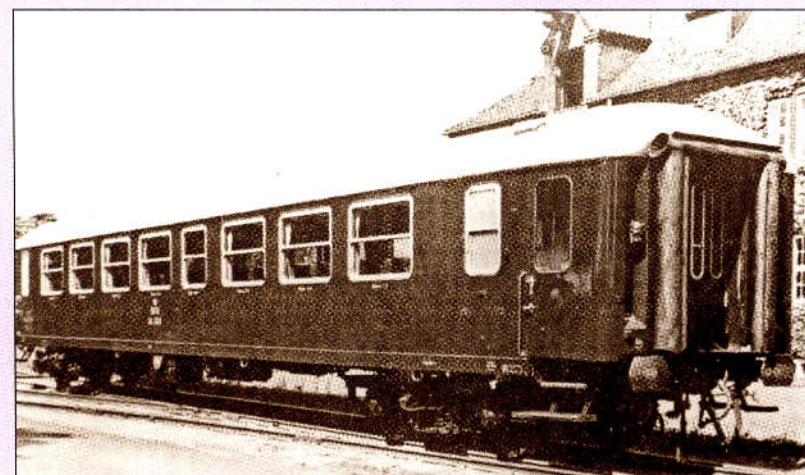
Tog 44 Thisted-Nyborg: MY-A-B-B-BL-B

Tog 50 Aarhus-Nyborg: MY-MY-CAR-AB (DB)-B (DB)-BDs (DB)-B-B-A-BL-CD-CC

Den ene MY og CAR afkoblede sammen med de tyske vogne i Fredericia, og fortsatte med Tog 930 til Padborg/Køln.

Tog 335 Esbjerg-Fredericia: MO-EA-CC-BL-AV

Tog 383 Esbjerg-Fredericia: MY-WL-ECO-DD-CAE-CC-CC-AV-BL



DSB litra BL (ukendt nr.) med påførte pladsnumre under vinduerne. Arkiv: JB-P.

HVOR ER DET?

Nej, vi er ikke færdige med at søge hjælp hos læserne når vi skal have stedfæstet fotos, for også denne gang har vi fundet nogle fotos i arkivet uden fotografens navn, sted m.v. Desværre har vi fortsat mange fotos af denne slags, men efterhånden når vi vel at komme igennem stakken?

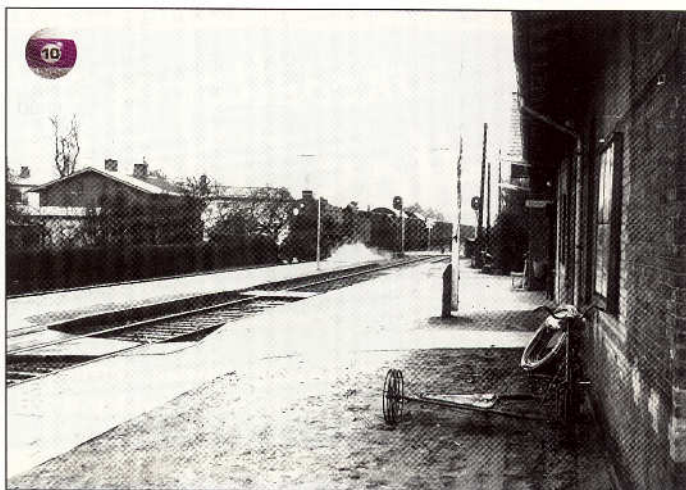
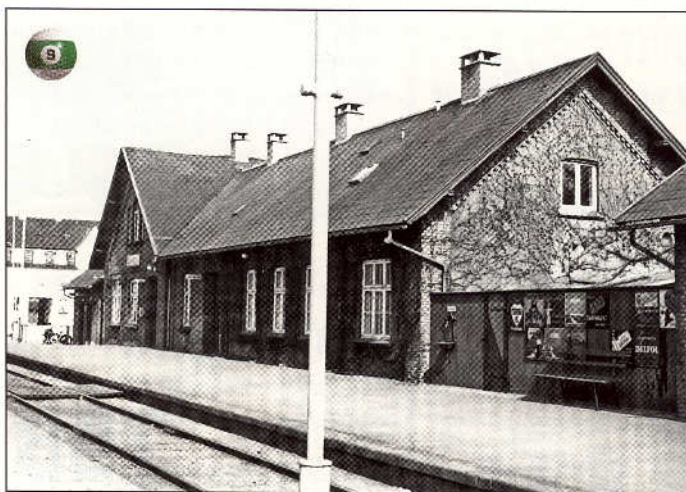
Foto nr. 7 kunne være fra en jysk privatbane? Men da mange skinebusser også kom ind på DSB-stationer, kan den viste station sagtens være en DSB-ejet. Stationen har tydeligvis haft et stort sporareal, men er her reduceret til et par spredte spor. Hvor er det?

Foto 8 er meget mystisk. Drejer det sig virkelig om en dansk station? Og hvad er det for en bygning, der står i forgrunden til højre? Og på den anden side knejser et højt tårn. Hvad blev det brugt til? På kilometerstenen til højre står 49. Det er muligvis et Guldbæk-foto, idet han næsten altid sørgede for at få sin bil med på billedet?

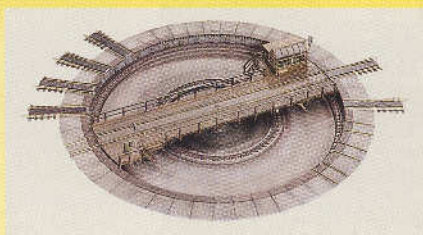
Foto 9. Hvor lå denne station med masser af emaljeskilte på plankeværket? Vi har på fornemmelsen, at vi skal til Fyn? Måske til Assensbanen?

Foto 10: En ukendt H-maskine med godstog (særtog – hvid særtogsplade) bruser gennem en landstation. Eneste oplysning på bagsiden af billedet er, at det er taget i 1961. Kan det være en station på strækningen Lunderskov-Esbjerg? Læg i øvrigt mærke til skinnecyklen i forgrunden til højre.

Hjælp os, og kom med nogle forslag på vor e-mail-adresse: lokomotivet@lokomotivet.dk.



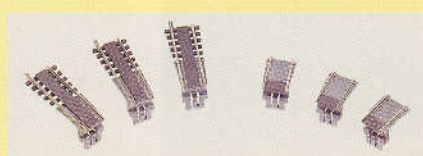
Giv dit anlæg liv og leben med materialer fra **MODELTOG & HOBBY Hos Dorthea**



märklin 7286 **Drejeskive**

Vejledende udsalgspris kr. 3121,-

TILBUDS PRIS 2499,-



märklin **Ekstra tilslutninger**

til drejeskive nr. 7287.

Vejledende udsalgspris kr. 255,-

TILBUDS PRIS 199,-



märklin Dekoder

til drejeskive nr. 7687.

Vejledende udsalgspris kr. 1037,-

TILBUDS PRIS 834,-

8010

Vandkran fra Epokemodeller

Vejledende udsalgspris kr. 199,-

TILBUDS PRIS

169,-



120 131

Kulplads fra



Vejledende udsalgspris kr. 149,-

TILBUDS PRIS

123,-



märklin 40 096 **Kulvogne**

Vejledende udsalgspris kr. 1065,-

TILBUDS PRIS

798,-

märklin

Vandtårn

som byggesæt nr 72700

Vejledende udsalgspris kr. 207,-

TILBUDS PRIS 183,-



66 941

Roco kulvogne

Vejledende udsalgspris kr. 234,-

TILBUDS PRIS

177,-

3335

Heki løse kul

Vejledende udsalgspris kr. 25,-

TILBUDS PRIS

18,-

Se alle
herlighederne på
www.hosdorthea.dk
- nu med over
3200 varer an-
nonceret på vores
hjemmeside.

Modeltog og Hobby
Hos Dorthea

Torvegade 1 · 7323 Give
www.hosdorthea.dk · info@hosdorthea.dk
2944 6771 / 2061 9530

ÅBEN: Tirsdag, onsdag, torsdag 15-18.30
Fredag 15-19 · Lørdag 10-14

Vi udvider
stadig vores
varesortiment,
følg løbende
udviklingen på
www.hosdorthea.dk

INDBYDELSE

1 års fødselsdag

hos **MODELTOG & HOBBY** Hos Dorthea

Fredag d. 23. september 2011 kl. 13.00–19.00 vil det glæde os at se nuværende og kommende kunder, samt forretningsforbindelser i butikken Torvegade 1, Give.

I dagens anledning vil der være gode tilbud i butikken.

Der vil være lidt at spise og drikke, da vi har lejet en pølsevogn, hvor de handlende kan få sig en pølse eller burger i tidsrummet fra 14.30–16.30.

Vel mødt!



ROCO 68 191 BR10

med levende røg og lyd. Kom forbi i forretningen og få den demonstreret, den skal ses og opleves.

**STÆRK
PRIS**

4495,-

Vi giver 10 % i forudbestillingsrabat, altså kun kr. 4045,- for denne flotte maskine.



ROCO nr. 66 164 godsvognssæt

"Rail Pro" Epoke IV.
Vejledende udsalgspris kr. 453,-

**TILBUDS
PRIS**

385,-

ROCO 62 507 Elektrolokomotiv BR 1855 "HECTORRAIL" DC

Vejledende udsalgspris kr. 1479,-

**TILBUDS
PRIS**

895,-



FLEISCHMANN NR. 581 107

Tankvognssæt med ESSO og BP

Vejledende udsalgspris kr. 509,-

**TILBUDS
PRIS**

395,-

Vi er blevet lagerførende i samtlige Witzel-hobbys karton byggesæt, f.eks. Witzel-Hobby nr. 160



Agedrup/Ladby station

**STÆRK
PRIS**

498,-



Alle vore lagerførte produkter er at finde på www.hosdorthea.dk

Visuelle eller el-tekniske modelspor?

■ Ole S. Petersen

På de fleste modeller er hjulflangerne godt skjult bag bremseklodser, bogiesider, undervogn og lignende. Det ses derfor knap, at treskinnehjul har tradition for en lidt større flange (vognen til højre). Flangen har dog ikke noget med antallet af ledere i sporet at gøre; det er sporprofilet, der dikterer udseendet.

Hvad er bedst eller mest korrekt i model, toskinne eller treskinne (AC eller DC)? Mange mj-ere har en så fast mening, at de ser skævt på modparten, men hvis man ser sagligt på de to systemer, hvad kommer man så egentlig frem til?

Modeltog skal naturligvis ligne et forbillede, hvis det skal være en seriøs hobby. Men et modellokomotivs overdel er ens, uanset om

man køber udgaven til toskinne- eller treskinnesystemet, og slæbeskoen på treskinnelokomotivet er på de fleste modeller skjult, når maskinen først er sat på sporet. Så valget mellem de to systemer ligger et helt andet sted, nemlig på spørgsmålet om, hvorvidt man prioriterer sporets visuelle udseende højest eller man ser på det driftmæssige og el-tekniske.





Forbilledet har kun det driftmæssige hensyn at tage, så både S-tog, elektriske fjerntog og Metro benytter forskellige former for treskinne (køreledning og sideskinne). I model opstår problemet ved damp- og motorlokomotiver, da de modsat forbilledet er eldrevne og kræver strømtilførsel. Strømmen til disse modeller kan tilføres helt usynligt via toskinnesystemet, men med en strømfremføring som de store jernbaner undgår. Med midterpunkt-kontakter i modelsporet kan man opnå et mere korrekt strømforløb (returstrøm i begge skinner) på en visuel forholdsvis diskret måde, og opnå en række driftsfordele.

I visse tilfælde er valget af skinner-system oplagt. Til et diorama uden kørende tog, skal sporet helt klart være toskinne, uanset om toget, som man evt. placerer i dioramaet, har slæbesko eller ej. Omvendt kan man have god nytte af treskinne på et modulanlæg, hvor bl.a. samlinger og transportskavanker stiller særlige krav om driftstabilitet.

Imellem disse to yderpunkter er valget sværere. Omkring halvdelen

af vor hobbys udøvere generes af midterpunkter, så de reelt ikke har andet valg end toskinne. Pudsigt nok accepterer mange af disse personer de store og klodsede koblinger som modeltog typisk er udstyret med, selv om koblingerne burde genere mere, da de sidder på selve togene. Øjet kan vænne sig til meget. Under alle omstændigheder er toskinnesystemets fortrin det visuelle - et stort fortrin, men også det eneste fortrin.

Treskinnesystemets el-tekniske fordele for modeltog består i et ukompliceret strømforløb i sporskifter og vendesløjfer. Dertil kommer muligheden for at etablere sporisolationer fuldstændig magen til forbilledet, hvor både holdende og kørende lokomotiver samt hele vognstammen registreres. Det kan lade sig gøre, fordi hjulene til treskinne er helt i metal ligesom rigtige jernbanehjul. Driftmæssigt giver slæbeskoen en meget stabil elektrisk kontakt, mens et toskinnelokomotiv hakker i kørslen, så snart el-forbindelsen til en af skinnestrenene er dårlig.

Toskinne-folket har mange skinnetyper at vælge imellem. Det skyldes dog ikke selve toskinne-formatet, men at der er mange producenter, der konkurrerer på området. Her er blot et udvalg: Fra venstre sporcode 75 med træsveller (Peco), sporcode 83 med betonsveller (Roco), geoLine fra Roco og C-skinne fra Märklin/Trix. Indtil videre må treskinne-folket bl.a. kigge langt efter spor med betonsveller og en ny udgave af K-skinne med formindskede midterpunkter og mindre sporcode.

Konklusionen er, at både toskinne og treskinne har relationer til forbilledet, blot på forskellige områder. Lidt firkantet sagt må man gøre op med sig selv, om man er arkitekt eller ingeniør af sind. Arkitekter vælger toskinne og ingeniører treskinne. Uanset hvad der vælges, så vil der altid være en smule forskel på model og virkelighed.



Tjika- tjika- tjav- tjav- tjav

- eller historien om hvordan to vognkasser fra
PIKO blev til en spejderhytte

■ Af John S. Nielsen

Jeg kan godt lide at gå på loppe-
markeder, det er hyggeligt og man
ved aldrig hvad man finder. Én af
de ting som jeg med stor interesse
kigger efter er gamle fotoalbum

fra 20'erne og op til 50'erne. De er
et spændende tidsbillede fra den-
gang, og tit finder man også jern-
banerelaterede fotos deri når fami-
lien skulle i skoven eller på rejse.
Ligeledes finder man fine billeder
af både biler og veje samt tøjmo-

den dengang, lige til at bruge til
modelbanen. Et af disse album
jeg fandt, viste sig at være fra de
danske pigespejdere som var ved
at få bygget en spejderhytte ved
Syvstjernen ved Farum i 1930'erne.
Hele albummet handlede om dette,
der var bl.a. et billede, hvor det ses
at spejderne er steget på toget på
Lygten station på Slangerbånen.

Det interessante ved denne spej-
derhytte var at hytten var bygget op
omkring to tidligere DSB kupevogns-
kasser stående - minus akselgaffler -
på deres undervogn på en mark.

Fremstilling af spejderhytten

Jeg syntes, at det kunne være en
sjov idé at bygge denne i model,
og som sagt så gjort. Til formålet
anskaffede jeg mig to brugte kupe-
vogne fra PIKO, og fjernede alt
på nær undervogn og vognkasse.



Forbilledets spej-
derhytte opført
ved Syvstjernen
(Farum).

Nu er disse vogne jo ikke korrekte til en dansk kupevogn, så jeg måtte bl.a. slibe gavlene flade og lave en ny gavl i korrekt dansk udseende. Selve hytten mellem vognene byggede jeg med plastikcard som jeg med cirka 1 ½ mm mellemrum limede plastikstrip, der skulle illudere plankebeklædning, et stort arbejde, som tog en del tid.

Ligeledes skulle de to vognkasser tilpasses bræddevæggen. Dette gjorde jeg ved at lægge dem med gavlen på plastikcardet, og med en blyant tegne omridset af endegavlen, og så ud fra dette skære det til. Det blev helt fint. Der skulle også skæres ud til vinduer. Målene til disse er ikke eksisterende, da det er ud fra de gamle fotos, jeg har bygget hytten efter. Så jeg måtte "sjusse" mig frem ved at sammenligne med billederne, men jeg synes nu, jeg har ramt rimeligt godt.

Tagbeklædningen er fremstillet ved hjælp af et stykke pap samt malertape, det illuderer ganske godt tagpap. På billederne kan det dog ikke ses, hvilken tagbeklædning, der er lagt, men mon ikke det var tagpap, da det var den mest benyttede tagbeklædning til skure, små huse mm.

Farven på hytten er ligeledes et gæt, men en plausibel farve ville nok være "svenskrød", og det er så den farve jeg har valgt. Hytten er blevet "støpatineret" for at se ud som en slidt gammel spejderhytte i begyndelsen af 1960'erne.



Jeg må indrømme, at hytten er for lang - præcis en kupe for lang. Dette opdagede jeg for sent ved at nærstudere de gamle fotografier. Pikos vogne er nemlig en kupe for lang i forhold til de vognkasser, man ser på billederne. Som jeg kan se, så er der to forskellige tidligere kupevogne af litra Ca. Men jeg håber, at den venlige læser bærer over med dette. Og som den står på vores anlæg i mjk-Nordvestbanen, ser man det ikke, bemærk spejdernes blåfrosne lår og knæ, vi er trods alt i slutningen af oktober.

Andre vognkasser

Summa Summarum: Der står rundt omkring i landet mange vognkasser som har været brugt til diverse formål, også flere interessante. Én af disse står lige over for Græsted

stationsbygning i en lille have, godt overgroet. Det er en postvogn af typen DO eller DQ, den har været brugt som kolonihavehus, så vidt det kan ses. Ligeledes står der lige bagved Grønholt trinbræt mellem Hillerød og Fredensborg en kupevogns-kasse med den nydeligste lille sø foran.

Og i Stubbekøbing står der stadig over for den gamle remise tre stk. Q-vognkasser, som benyttes af fiskerne, Mange andre steder i landet findes disse vognkasser; brug dem til inspiration, når du skal bygge noget sjovt til dit modelanlæg. Så lad være med at kassere den lidt skæve vognkasse, den kan bruges til et spændende motiv på anlægget. Det er ikke så svært som du tror, men rigtig sjovt at bygge. ■

Den halvfærdige model af spejderhytten.



Motorvogn fra OMB passerer spejderhytten på Mjk-Nordvestbanens anlæg.

Næste nummer af

LOKO MOTIVET

nr. 106



udkommer i begyndelsen af december 2011.

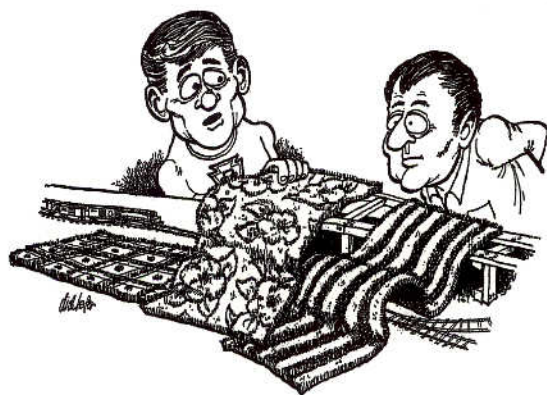
Her bringer vi bl.a. følgende emner:

- kombinerede person- og rejsegodsvogne hos DSB
- LJ - som det var engang
- DSB damplokomotiv litra G
- Märklin digital
- tegninger af Gadstrup station på Sydbanen
- tips til forbedringer af HELJANs MS-lyntog
- læserne bygger: DSB litra CPE og CLE

... og naturligvis sporskiftet, tegninger af rullende materiel, danske modelnyheder og meget mere. Forbehold for ændringer.

Med venlig hilsen

redaktionen af LOKOMOTIVET



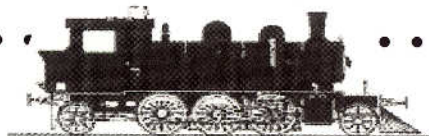
Jeg læste en artikel i LOKOMOTIVET om at man kan bruge gulvtæpper som underlag og landskab - men det så pænere ud på billedet

Har I spændende modelprojekter,

I gerne vil vise andre, så send dem til os via mail eller CD. Skriv teksten i Word og send fotos som enkeltbilleder, fx. som jpg-filer.

LAD OS SE, HVAD
I PUSLER MED

LOKO
MOTIVET



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

Linie 51 og rute 151 lige til døren.

Hold øje med vores hjemmeside, hvor du kan nyde alle nyheder i ro.

Vi har alt til digital drift.

Du er velkommen til at aflægge os et besøg i butikken og få en snak om, hvad du ønsker at købe, samt se alle de spændende varer.

Autoriseret Märklin- og ESU-forhandler.

Det vi ikke har skaffer vi.

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

Rettelsesblad

Flere læsere har sendt os rettelser og supplerende bemærkninger til vor bog DSB 1950-1969, så derfor udgiver vi et rettelsesblad til bogen. Det udsendes sammen med vor kommende bog om DSB litra P og PR.

Det kan også afhentes gratis hos den forhandler, hvor bogen er købt. Rettelsesbladet kan ligeledes fås ved at indsende en frankeret svarkonvolut (kr. 8,00) til vor adresse (se den på side 3).

Vi siger tak til de læsere, der har bidraget med rettelser og kommentarer.

Med venlig hilsen

LOKO
MOTIVET



DSB litra TD 8565 og 8726



Vedligeholdelse af sporenes ballast krævede en bestand af særlige vogne, som blev anvendt af banetjenesten.

Den typiske danske ballastvogn var den lavsidede åbne godsvogn, hvor siderne var delt i tre, og kunne klappes ned. Alene DSB havde en bestand på 340 af disse vogne, og fik i 1948-49 flere med overtagel-

sen af Slangerupbanen og de sydfynske baner.

Vognene var fra tiden med grusbballast, men kunne også bruges til stenballast, der efterhånden blev indført på DSB's hovedstrækninger.

De fleste var ubremsede, men fik senere trykluftledning. Et vist antal var forsynet med skruebremse betjent fra et bremsetårn.

Forbilledet for mine modeller er bygget af Scandia i 1920'erne med

anvendelse af ældre hjulsæt med stjerne-egerhjul.

Nr. 8726 er loddet sammen af 1x4 mm messing på en 0,5 mm messingplade. Indvendigt og på gavlen har jeg brugt 0,75x1,5 mm T-profil. Vangen er 1x2,5 mm U-profil. Akselgafler og fjedre er støbt i hvidmetal med isatte pinollejer i messing. Vognen vejer 41 g.

Jeg har også bygget nr. 8565 efter samme princip blot ud fra ætsede dele. Vognen vejer 25 g. (Intet foto).

Litteraturhenvisninger:

Jens Bruun-Petersen, Godstog side 71.

Samme, Godsvogsmateriellets historie side 71.

LOKOMOTIVET nr. 14 side 4.

Fra Nils-Eriks vognværksted

DSB litra EM 6981

Denne lille rejsegodsvogn opstod i 1934, hvor DSB ombyggede to QG vogne bygget af Scandia i 1916. Ved omlitreringen i 1941 fik de litra EM 6981-82.

Forud herfor havde DSB i 1932 ombygget 10 QB vogne fra 1883.

Ombygningen var beskedent. De fik gavldøre med overgangsbroer, vinduer i sidedørene, rigtige dørgreb og trykluftledning. De to sidste vogne fik dog trykluftbremse.

Vognene blev hovedsagelig brugt som rejsegodsvogne til supplering af de små rejsegodsrum i motortogene, men kunne også finde vej til damptrukne persontog. Se f.eks. oprangerings-eksemplerne i LOKOMOTIVET nr. 102.

Vognen beholdt den brune godstogsfarve. I den sidste tid benyttedes de i flæng med andre Q-vogne til stykgodstransport.

Modellen er bygget i plast ud fra et gammelt Keyser byggesæt med nye gavle m.v. Hjulene er engelske 12,5 mm stjerne-egerhjul, der løber



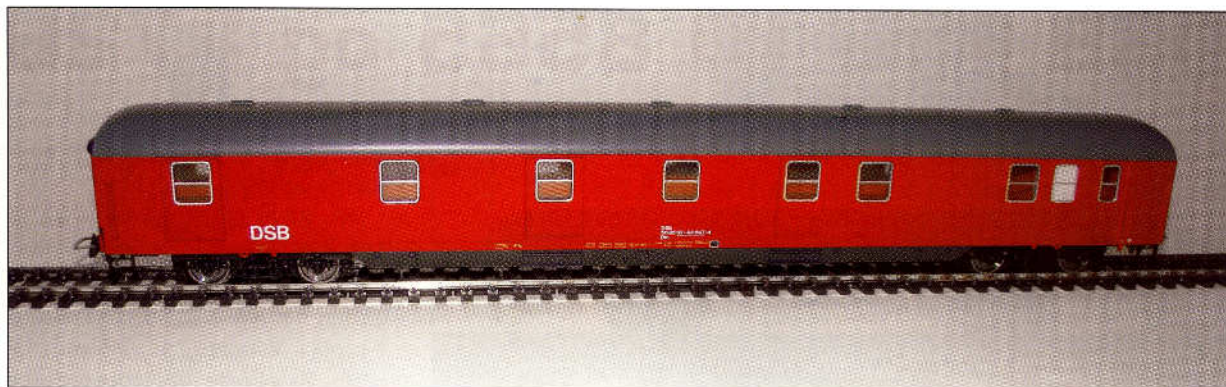
i pinollejer af messing. Trinene er af 1x2,5 mm messingprofil påloddet 0,5 mm tråd. Bremsedelene er fra et ark med ætsede dele til bygning af godsvognsunderdele. Vognen vejer 34 g.

Litteraturhenvisninger:

Jens Bruun-Petersen, Danske Godsvogne anden del side 37.

LOKOMOTIVET nr. 12 side 19.





DSB litra Dm

Nikolaj Winther har været på DMJU-udstillingen i Køge i starten af april 2011, og har købt en model af rejsegodsvognen DSB litra Dm. Han spørger nu kort og godt:

"Kan det være rigtigt, at denne vogntype ligner modellen af litra Pm fra HK-Modeller? Og hvor korrekt er den?"

LOKOMOTIVET: Modellen af litra Dm er helt korrekt, bortset fra at slutlygterne er for små og sidder for lavt. Forbilledets vogne fik hos Scandia i Randers bl.a. nye slutlygter. Den røde farve, påskrifter m.v. er også korrekte.

Forbilledet er en 26 m lang vogn, hvilket - generelt - gør den uegnet til modeljernbanen, især med hensyn til mindre kurver. Hvis kørslen skal se naturlig ud, så kræver det meget store kurver, og netop store kurver er desværre en af modeljernbanens begrænsninger, grundet pladsmangel. Der kan også opstå problemer i sporskifter med lille radius.

Læs om forbilledet side 38.

Rettelser til LOKOMOTIVET nr. 104

Der havde desværre indsneget sig et par fejl i sidste nummer af LOKOMOTIVET. Her er rettelserne:

Side 27, oprangeringerne, 12. linie

De to vogne litra AM og BM i lyntoget helt til højre i togstammen skal byttes om. Litra AM gik altid op til litra MA. Den rigtige oprangering er MA-AM-BR-BS-BS-BM-AM-MA

Side 36, foto af skinnebusserne fra HFHJ

Det er uheldigvis ikke en serie I, der er vist på billedet, men derimod en serie II.



Så afholdes det årlige samlermarked endnu engang. Det holdes som sædvanligt i Teatersalen i Valby kulturhus.

Der vil igen i år være et bredt udsnit af interessante jernbane- og sporvejshistoriske samt fægehistoriske effekter til salg, og hvis du har nogle gamle jernbane eller sporvejshistoriske effekter som ligger og samler støv, så som emaljeskilte, fotos, modeltog, kasketter, postkort, bøger, plakater samt andet spændende som du gerne vil sælge, og ikke har plads til, så kan du bestille et bord str. 120 x 80 cm til kr. 100,- pr. stk. Maksimum er 4 stk. Der er et begrænset antal borde til rådighed, så det anbefales at bestille bordplads så tidligt som muligt.

Der vil være et bord, hvor man kan lægge én eller to ting man gerne vil sælge. DJK- Hovedstadsområdet påta-

på 20 % af salgsprisen. Ikke solgte effekter er gratis.

Spørgsmål vedr. jernbanesamlermarkedet samt bordbestilling modtages på tlf. 35 81 96 00 mellem kl. 19.00-22.00 eller på mailadressen hovedstadsområdet@jernbaneklub.dk

Valby Kulturhus har en god café "Café Mæt" med moderate priser som lige har fået gode anmeldelser i Politiken; denne café åbner ved 11 tiden, men serverer kaffe og brød allerede ved 10. tiden

Parkeringsmuligheder - Ved Valby Kulturhus er der gode parkeringsmuligheder. Der er gratis og tidsubegrænsede parkeringspladser på begge sider af kulturhuset - således både på Valgårdvej og Toftegårds Plads. Valby kulturhus ligger på toftegårds plads/Valgård

**søndag den 2. okt.
fra kl. 10.00-15.30 i
Valby Kulturhus**

vej 8, 2500 Valby. der er gode busforbindelser dertil (1A, 4A, 18 m.fl.) Der er 6 minutter gåtid fra Valby station.

Velkommen til endnu et hyggeligt arrangement, hvor hele familien er velkommen, også konen.

Der er gratis adgang.

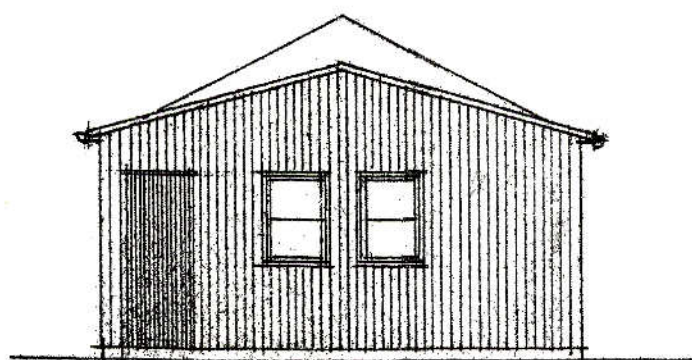
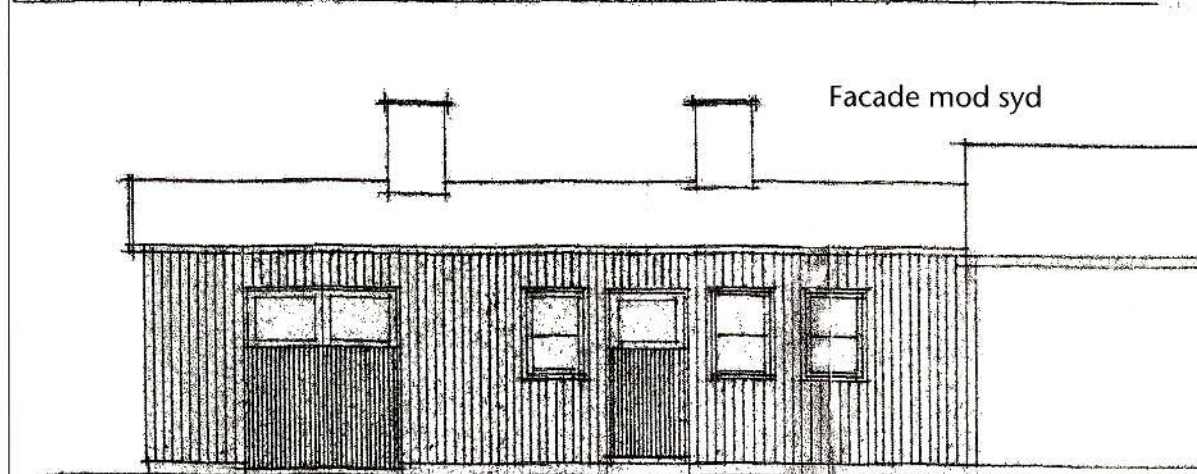
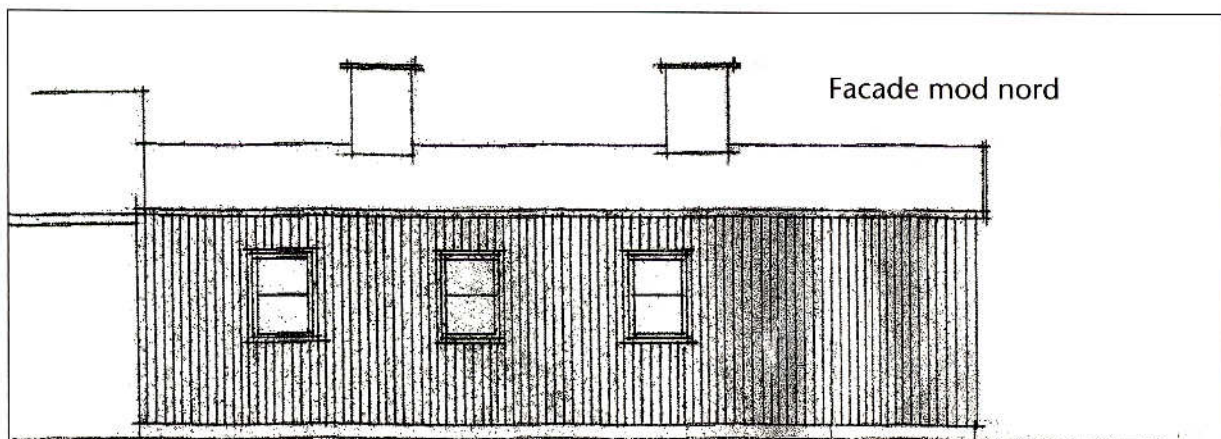


**LOKO
MOTIVET**

A sepia-toned photograph of a row of historic, multi-story houses with gabled roofs and multiple windows. A dirt road or path runs in the foreground, bordered by a low fence. Bare trees are visible in the background.

SPORTS KILFEST





Gavl mod øst

Barak for DSB kabelkolonne

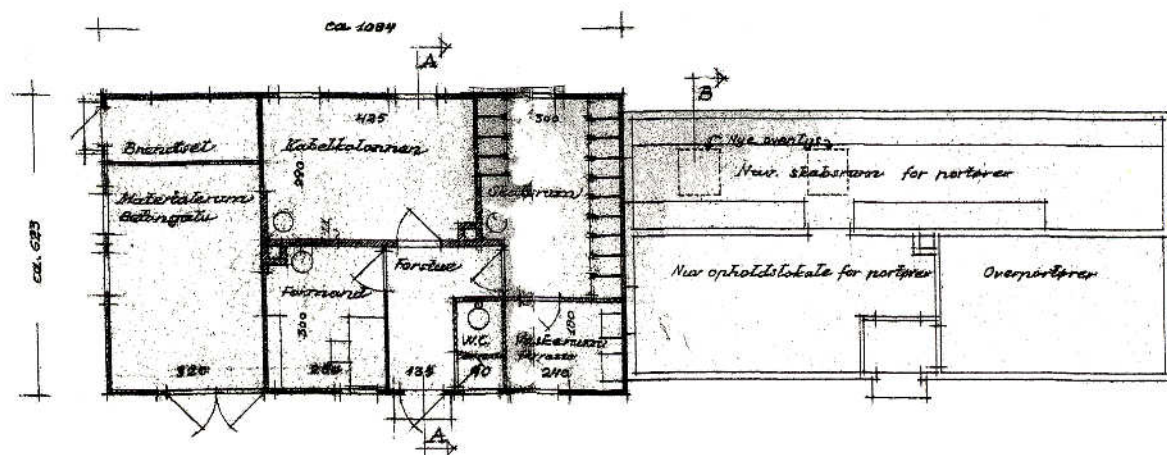
Frederiksberg station

Opført 1949

Skala 1:100

Tegning: DSB

Grundplan ej i skala.



Barak for DSB kabelkolonne

Vi kan alle bruge små jernbanebygninger på modeljernbanen. Vi har indtil nu bragt tekst, fotos og tegninger af kolonnehuse i Jylland/Fyn og på Sjælland, men der findes maser af andre spændende bygninger, der vil live op på ethvert danskpræget anlæg. Det gælder således barakker til fx kabeltjenesten (eller andre tjenester), overnatningsbygninger for togpersonel, lager og værkstedsbygninger for signaltjenesten, maskintjenesten, opholdsbygninger for portører (rangerhytter) m.v. Vi lægger her ud med en sjov barakbygning fra Frederiksberg station.

Den lille bygning, der internt hos DSB fik nr. 412, blev opført i

1949, og blev anlagt med den ene gavl op mod den eksisterende bygning for portører. Denne var også opført i træ.

Barakken var altså af nyere dato end de hidtil anvendte kolonnehuse. Arkitekturen var derfor nyere, bl.a. med todelte vinduer og to skorstene i gule sten, den ene for kakkellov i formandens kontor, den anden i lokalet for mandskabet. Taget var belagt med tjærepap.

Barakken blev bygget i brædder, der blev malet i DSBs røde farve, magen til den tilstødende bygning for portører (rangerhytte).

Dimensionerne var 1084x683 cm, og som det fremgår af plan over indretningen var der plads

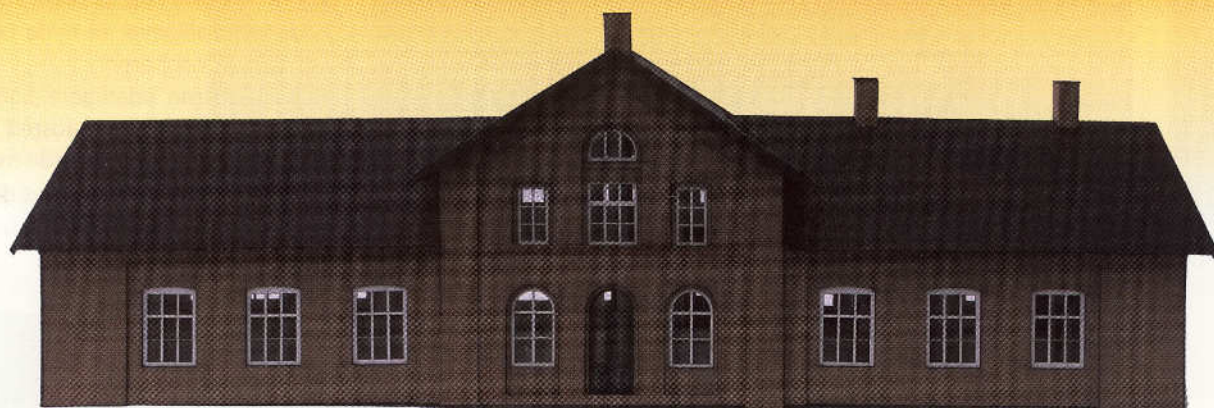
til skabsrum, vaskerum, kabelkolonnens formand, kabelkolonnens mandskab, materialerum og brændsel. Sidstnævnte rum lå isoleret, og der var adgang til det via en dør i gavlen. Materialerummet havde en bred port, så man uhindret kunne få fat i de ønskede dele.

Bemærk, at tegningen er i skala 1:100, så ønskes den i nøjagtig skala 1:87, skal tegningerne opfotografes 115%.

Hvis man bygger den lille barak, gerne op mod gavlen af en anden bygning, så kan man 'pynte' området omkring barakken med diverse tilbehør, fx kabelruller.

EpokeModeller

Webshoppen er åbnet:
www.epokemodeller-online.dk



007045 Glyngøre station Lasercut

899,00



004057 Falck Fejlblad

249,50



004058 Ford Transit post

119,50



004056 Chevrolet post

249,50



004047 Bedford O DSB

249,50

info@epokemodeller.dk +45 20220449

www.epokemodeller.dk

Til transport af vognbjørne anskaffede DSB en række trækere i årene 1974-1983. Her hviler en MAN 16/240 ved Næstved godsbane omkring 1984 med en vognbjørn på slæb. Trækkeren havde en motor på 240 HK, og vejede 1600 kg. Den var forsynet med diverse udstyr for læsning/losning af godsvogne, bl.a. en projektør, ADR-udstyr (ADR = farligt gods, ADR-udstyr = værnemidler til chaufføren, d.v.s. dragt, maske, handsker o.s.v. til brug indtil hjælp nåede frem), lossespil og diverse skumslukkere. ►



DSB biler i epoke IV

1. del

Vi har tidligere vist fotos af DSB-biler i epoke III, så nu er turen kommet til epoke IV (1974-1991). Vi viser her en række DSB-biler, der var meget almindelige i denne epoke.

De fleste af køretøjerne var i drift til midten eller slutningen af 1990'erne, hvor DSB blev delt op i to styrelser, DSB og banestyrelsen, hvor de fleste biler overgik til Banestyrelsen.

Fotograferne er desværre ukendte, og det har ikke i alle tilfælde været muligt at fortælle om fotostedet. Men vi håber, at I alligevel vil nyde billederne og lade jer inspirere?

Har læserne yderligere kommentarer, oplysninger om fotosted m.v. er man velkommen til at sende os en mail på lokomotivet@lokomotivet.dk.

I et kommende nummer bringer vi flere fotos.



▲ VW T 3 blev leveret til DSB mellem 1980-91. Vognen havde et bredt lad med ruf. Motoren var muligvis på alle vogne en dieselmotor. Foto fra Næstved 1986.

Et traditionelt DSB-rugbrød, nemlig VW T 3 fra DSBs eljtjeneste. Vognen bærer nr. 252. Typen blev leveret til DSB i årene 1980-1991. Den vejede 2350 kilo, og kunne laste godt 1000 kilo. Bemærk radioantennen og det firkantede sidespejl. ►





◀ DSB havde også lastvogne fra Mercedes Benz, her en Mercedes 10/17, der blev leveret mellem 1973-83. Den blev benyttet til kørsel af stykgods fra de store DSB stationer. Den havde en totalvægt på 14 500 kg, og kunne laste godt 8700 kg. Her er det vogn nr. 5174.
Ukendt fotosted, ca. 1981.

En Bedford TK, der blev leveret til DSB i årene 1960-1984. Den havde en motor på 90-120 HK. Vognen benyttedes til stykgodstransporter, og havde skydedøre i aluminium i kassen. Bemærk, at der næsten mangler et D i logoet på vognkassen.
Foto fra ca. 1987. ▶



◀ En pick-up tilhørende Baneafdelingen som nr. 759. Denne vogntype - VW T 3 - blev leveret til DSB i årene 1980-1991. Læg mærke til sidefjælene i korrugeret metal.

(En stor tak til Bjørn Kjer, Haderslev og Viggo Falkenstrøm, Fredericia, for hjælp med denne tekst).

DSB litra Dm - en l-a-n-g rejsegodsvogn

Rejsegodsvognen DSB litra Dm blev en af de mindst levedygtige på de danske spor sammen med postvognen litra Pm. De blev en del af fattigfirsernes spareprogram for DSB. Mens mange rejsegodsvogne havde årtier bag sig, så forblev litra Dm knap ti år på sporene. Flere andre anskaffelser var et resultat af det førnævnte DSB spareprogram, så lad os her se på den utrolig lange rejsegodsvogn litra Dm.

I mange år havde DSB benyttet rejsegodsvognen litra Dh (før 1969 litra EA), men i starten af 1980'eren kunne den gamle vogntype - leveret fra Scandia i 1951 og 1963 - ikke mere, og DSB måtte se sig om efter en ny type. Selv om DSB var ved at nedtrappe transport af rejsegods, så anskaffede man sig alligevel nogle rejsegodsvogne i starten af 1980'erne. Disse skulle afløse den forannævnte litra Dh.

I 1983 købte DSB 34 stk. brugte postvogne fra DB (Deutsche Bundespost). De 13 af disse blev omdannet til postvogne litra Pm, mens 14 stk. blev omdannet hos Scandia i Randers til rejsegodsvogne litra Dm. Vognene var oprindeligt bygget på forskellige tyske vognfabrikker. De nye vogne var usædvanligt lange, nemlig ikke mindre en 26 m, altså næsten dobbelt så lange som litra Dh.

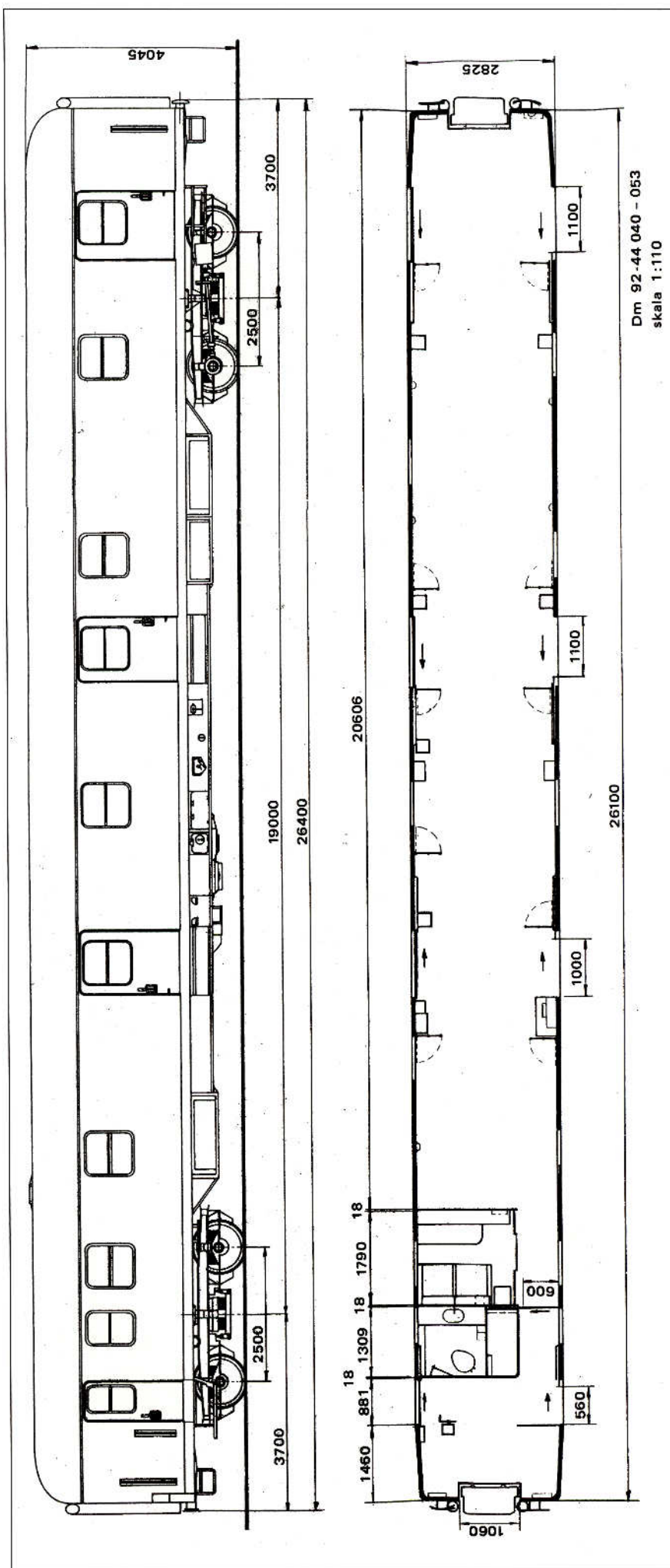
Udseendemæssigt var vognene ens, og adskilte sig kun med hensyn til indretning (aptering), bortset fra, at Pm-vognene havde posthornlogo og andre tekniske påtryk.

Sammenligner man tegningen af litra Pm fra LOKOMOTIVET nr. 103 side 11 med hosstående tegning af litra Dm, så er forskellen i indretning tydelig. Apteringen er næsten ryddet på Dm-vognen, kun toilettet er det samme.

Ved omdannelsen hos Scandia fik vognene bl.a. 12-koret ITC-kabel, slutsignallygter og elvarmeanlæg. De indrettedes primært til rejsegods med et rum på godt 56 m², men fik også plads til et postrum, der kunne bære 20 tons. Vognene måtte fremføres i tog med 140 km/t.

De indsattes bl.a. i blokposttog mellem landsdelene, men anvendtes fra 1988 også i nattogene mellem København og Frederikshavn sammen med liggevognene litra Bcm og Bcm-o, og muligvis sammen med de engelske sovevogne litra WLABr til Esbjerg.

Udrangeringen af vognene skete - som nævnt i indledningen - ret hurtigt, og de var - sammen med søster-vognene litra Pm - alle væk inden år 1991.

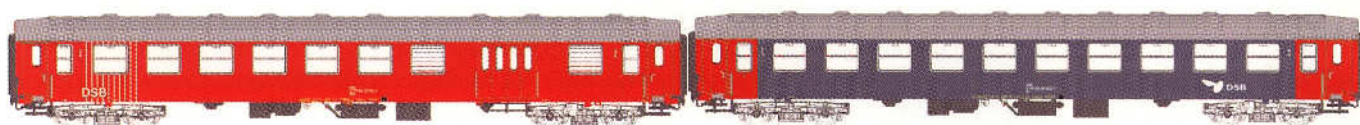


HK Modeller

Se vores katalog på
www.hobbykaeden.dk



Katalog nr.	Skala	Længde	Hjul	Epoke
33115 DSB Ucs, hvide	1:87	107 mm	DC (AC)	III-IV
95972 DSB ZE Shell med ICA	1:87	142 mm	DC (AC)	
96068 DSB ZE med Shell	1:87	103 mm	DC (AC)	III III
96069 DSB ZE Shell med ICA	1:87	142 mm	DC (AC)	III
33116 DSB Ucs med DSB logo	1:87	107 mm	DC (AC)	IV
95971 DSB ZE med grå tank	1:87	142 mm	DC (AC)	IV
33117 DSB Ucs med Dannevirke	1:87	107 mm	DC (AC)	IV



Katalog nr. pass. vogne	Skala	Længde	Hjul	Epoke
6095 DSB B vogn, brun	1:87	278 mm	DC (AC)	III-IV
6091 BD vogn, brun	1:87	278 mm	DC (AC)	III-IV
6096 B-t vogn	1:87	278 mm	DC (AC)	IV
6093 BDk vogn	1:87	278 mm	DC (AC)	IV
6092 BD vogn	1:87	278 mm	DC (AC)	IV
6090 WSD vogn	1:87	278 mm	DC (AC)	IV
6094 WRD vogn	1:87	278 mm	DC (AC)	V
6097 Bc vogn, rød/blå	1:87	278 mm	DC (AC)	IV
6098 Bc-t vogn, rød/blå	1:87	278 mm	DC (AC)	V

Hobbykæden ▲ Vestergade 2 ▲ 9400 Nørresundby
Telefon 98 17 65 55 ▲ www.hobbykaeden.dk



Nittede stålvogne fra 1930'erne

DSB litra CA og CAR **epoke III**

I 2. kvartal 2011 udsendte HELJAN modellerne af de længe ventede DSB litra CA og CAR.

Generelt

De er nogle formidable flotte vogne, der nøje følger forbillederne, udvendigt såvel som indretningsmæssigt. Dimensionerne er helt præcise, og her er virkelig tale om vogne, der vil give de danske modeljernbaner et tiltrængt løft med hensyn til at bryde den indtil nu traditionelle stil med træ- og stålvogne. Det mest karakteristiske for de nævnte vogne var vognkasserne, hvis sider og tag var nittet sammen. Derfor er typen velkommen, fordi det ikke muligt - i denne skala - selv at fremstille vognene grundet de mange nittehoveder.

Alle detaljer er monteret på gavlene, d.v.s. harmonikaer, hængene og overgangsplader. Wienerstiger er vedlagt som løsdele i ætset mes-

sing, og skal monteres. Håndgelændere er monteret i tynd metaltråd.

Vognsiderne er superflotte med de allerede nævnte mange karakteristiske nitter, hvilket også gælder det specielle nittede tag. Nitterne er svagt markeret, så de ikke dominerer udseendet, hvilket gælder både sider og tag. Superflot!

Der er naturligvis også udviklet helt nye 3 m svanehalshogier til netop denne vogntype. De er fint detaljeret, bl.a. med dynamotræk.

Vinduerne (ruderne) sidder i plan med vognkassen, hvilket ser godt ud.

Der er utallige detaljer på undervognen, lige fra varmeledning, batterikasser til bindeøjere (brugt ved færgeoverfarter) og bremseomstillere.

Modellerne leveres i flot halvmat vinrød farve med flotte gule litreringer.

Alle vogne har en god vægt, og kører godt på sporene (DC).

En model CA 1001 leveres med cremefarvet midterstribe (epoke II) og gule stafferinger. Midterstriben var kendetegn for kursvogne = vogne til udlandet.

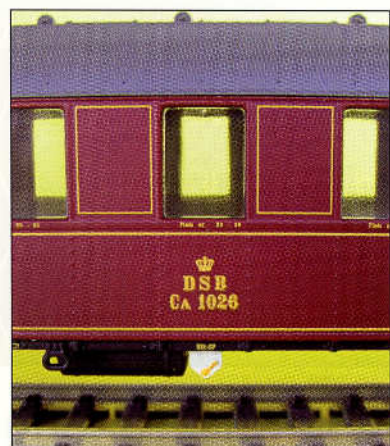
CA 1001 burde egentlig hedde litra CR, da den er designet med midterstribe, og derfor er fra før 1941.

Litra CA kan køre gennem kurver på 36 cm, men en radius på 40 cm er at foretrække.

Litra CAR

I litra CAR er indretningen komplet med lang bardisk, barstole, spiseborde og stole, to par kupeer og køkken (dog ikke med indretning). Modellen er udgaven fra 1961, hvor de ti vogne fik ny indretning og nye numre 1281-1290.

Vognen leveres med to numre og to forskellige påskrifter, nemlig RESTAURANT i grotesk og Restaurant i smalfed Times. Førstnævnte -



Litra CA

Modellen er komplet med indretning i lys gul (birkefinér), sæder og bagagehylder.

Vognene er alle lakeret i halvmat vinrød, en enkelt har gule stafferinger. Modellerne leveres med to tagfarver, mørkegrå eller sølv med torpedo- eller kuck-kuck-ventiler.

Påtrykkene er fine og komplette med puffer- og vangepåtryk. En enkelt vogn er RIC-mærket, mens to vogne har pladsnumre.

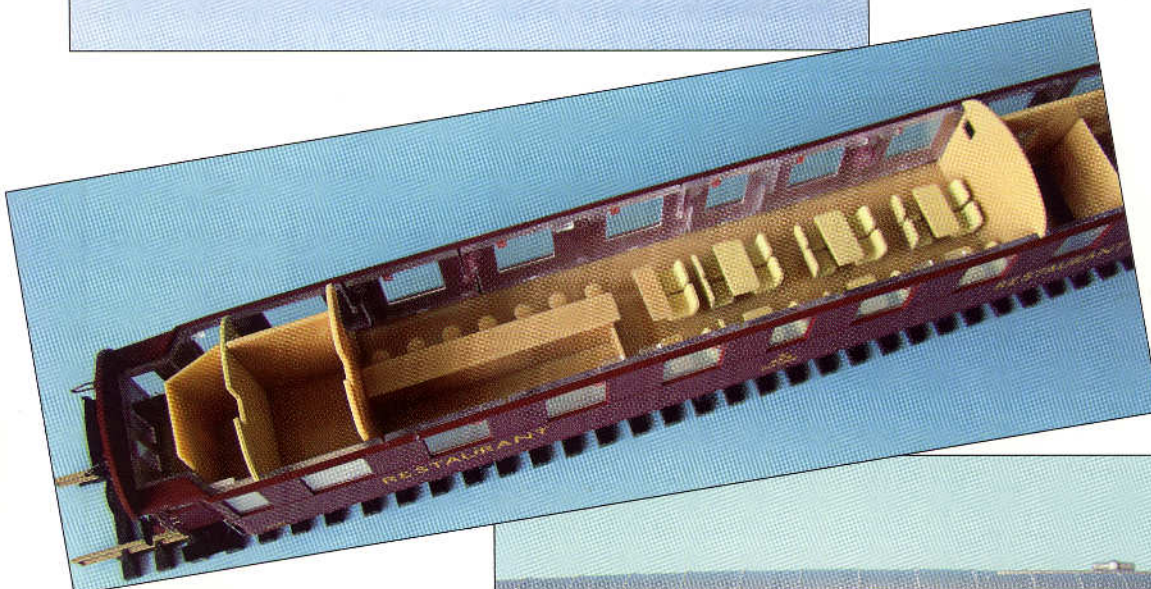




Herover: DSB litra CAR 1287 på personvognsristen. Vognen har den ældre påskrift Restaurant, mørkegråt tag med kuck-kuck-ventiler.



Til venstre: Nærbillede af den fine litre-ring på DSB litra CAR 1283. Læg mærke til piktogrammerne i hjørnet af vinduerne. Herunder ses apteringen i restaurantafdelingen på litra CAR. Her må det være fristende at male interiøret og anbringe passagerer, der dinerer eller sidder ved baren? Væggene skal være cremefarvede, borde, stole og bardisk mørkebrune, mens gulvet skal været lysebrunt (lino-leum). Hvem af læserne indsender os et foto af deres CAR med spisende gæster?



Til højre: Nærbillede af den nyeste udgave af restaurantvognen DSB litra CAR 1283. Bemærk de fine 3 m svanehalsbogier, alle nitter på denne og under vognsiden, der her er tydelige at se. Læg også mærke til tryk på puffer og på vangen. Flot!



**SET
HØRT**





altså RESTAURANT - virker umiddelbart lidt mystisk, men er god nok.

Vognene har pufferpåtryk og fine vangepåskrifter.

Den ene - CAR 1283 - har røde restaurantlogoer (korslagt kniv og gaffel) påtrykt vinduerne ud for restaurantafdelingen, hvilket er helt korrekt.

Hvad der detaljemæssigt er nævnt for litra CA gælder også for litra CAR.

Det er flotte modeller - nu mangler vi bare bartenderen og de spisende passagerer.

Modellen af litra CAR kan køre gennem kurver på 36 cm (radius 1), men en radius på 40 cm er at foretrække.

Der er udsendt følgende modeller af litra CA og CAR, men flere vil følge i løbet af året.

5250: CA 1001 m/cremefarvet stribe, mørkegråt tag og torpedoventiler (burde hedde CR).
3.-klasse markering på vognsiderne.

5251: CA 1027 sølvtag med torpedoventiler,
2.-klasse markering og pladsnumre under vinduerne,
RIC-mærket (1954-1959).

5252: CA 1026 m/stafferinger, mørkegråt tag og torpedoventiler (1948-1956).

5253: CA 1012 sølvtag med kuck-kuck-ventiler,
Pladsnumre under vinduerne (1954-1961)

5254: CA 1256 m/mørkegråt tag og torpedoventiler (1961-1965)

5255: CAR 1283 sølvfarvet tag og kuck-kuck-ventiler (1961-1967)

RESTAURANT-påskrift i mager grotesk. Med røde spiselogos (kniv og gaffel) på vinduerne i restaurantdelen.

5256: CAR 1289 mørkegråt tag og kuck-kuck-ventiler (1961-1967)

RESTAURANT-påskrift i smalfed Times.

Læs mere om forbillederne i LOKOMOTIVET nr. 64 (CAR) og nr. 84 (CA, CAE og CAR).



Model af CA 1027

Modeltog&Hobby - hos Dorthea - Navneskift

Endnu en gang har den nye forretning Model&Hobby Hos Dorthea i Give skiftet navn. Det skyldes et uheldigt sammenfald med Model&Hobby i København, hvilket har afstedkommet lidt forvirring. Var forretningen i Give en aflægger af den køben-

havnske forretning eller..? Navnet Model&Hobby er for forretningen i København registeret hos Erhvervsstyrelsen, så derfor kontaktede Leif Elmann Pedersen den nye forretning i Give, for at aftale nærmere. Og nu er navneskiftet til Modeltog&Hobby sket i al minde-

lighed og ganske uproblematisk.

Nu er der kun én Model&Hobby (København), som efter mange år er 'still going strong', og én Modeltog&Hobby (Give), der kunne fejre 1 år i august.



... så kom den forbedrede S-maskine. Efter en lang produktionstid med mange problemer, bl.a. tilbagetrækning af fejlproducerede enheder, så dukkede S-maskinen op i juni 2011. I første omgang AC-udgaven, og i august fulgte DC-udgaven. Og jo... nu kan den sandelig køre. Den har fået en fin overhaling, således at alle tekniske problemer løst. Man sætter den på sporet - og så kører den. Modellen kører uden problemer gennem sporskifter, og gennem kurver med minimum 42 cm radius. Trækkraf-

ten er rigtig god, også på mindre stigninger.

Desværre er der ikke ændret ved modellens dimensioner (bredden), idet det ikke var muligt at få omarbejdet formen.

Da Hobby Trade ved overgangen til år 2011 ophørte med at være kunde hos ESU, har det ikke været muligt at fremskaffe LokSound-dekoder til S-maskinerne. Derfor producerer man ikke lydmodeller.

Hvad AC-modeller angår, så havde Hobby Trade et lille antal LokPilot på lager, der er blevet installeret

i S-maskinerne. Desværre havde man ikke det antal dekoder, som kunne dække behovet, og de sidste S-maskiner er i stedet udstyret med Uhlenbrock Multiprotokol dekoder.

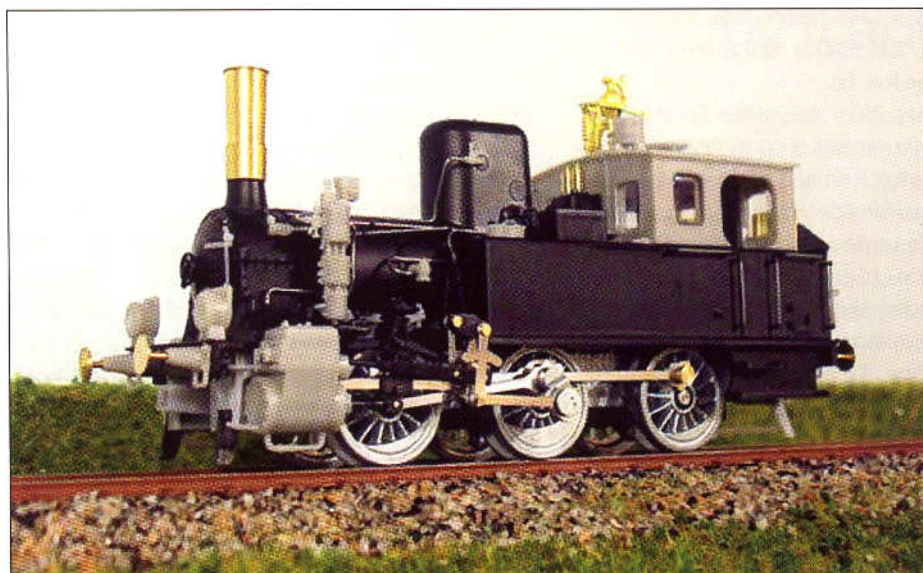
Maskiner, der er fosynet med denne dekoder, har en rød firkantet label på enden af emballagen (kassen).

Alle modeller er stadig ydstyret med en 1100 ohm højttaler (med resonanskasse), således at lyddekoder kan eftermonteres.

(Læs den generelle anmeldelse af maskinen i tidligere numre).

Foto: Hobby Trade.

hobby trade Rangerlokomotivet litra F er på vej



Firmaet har i sommerens løb været i fuld gang med at tilrette og prøvekøre den kommende model af rangerlokomotivet litra F fra DSB. Modellen har forbilledet med lavtsiddende kulkasse, kurvpufter og jysk rangerklokke som forbillede

Pufferne bliver fjedrende, fremstillet i messing. Skorsten, rangerklokke, popventiler og bagklædning

fremstilles i messing, mens trykluftpumpe, lygtehuse, værktøjskasse m.v. støbes i plast, hvilket fremgår af hosstående foto (taget af Hobby Trade). Rør og armaturer fremstilles i tynd messingtråd.

Gangtøj og hjul fremstilles i ætset metal. Der bliver mulighed for at tilkoble både på fronten og hækken. Foto: Hobby Trade.

SET
HØRT





Tankvogne fra Jansen Benzin

/ Tog og Tekno /

Kat.-nr. 50 10 12
DSB ZE 503 001 og
ZE 503 003
Skala 1:87; epoke IIIa



Også Aalborg-firmaet TOG&TEKNO har udsendt et sæt med to nittede tankvogne. De har forbillede i vogne fra Jansen Benzin, leveret af Wismar i 1920.

Vognene havde en akselafstand på 4000 mm, længde over pufferne 8800 mm med et rumindhold på 17 000 liter, så på dette punkt overholder modellerne, der baserer sig på modeller fra Tillig, næsten de givne dimensioner.

Firmaet havde i 1941 i alt 24 stk. tankvogne optaget hos DSB; i 1948 blev vognene overtaget af A/S Det forenede Olie Kompagni, senere BP.

Modellerne leveres med behol-

dere i sølv med JANSSENS røde logo på sider og gavle.

Stiger, platform nitter m.v. svarer meget godt til forbilledet, men den højre tavle med hjemsted-adressen er - som sædvanlig for tyske grundmodeller - alt for lille, hvorved typograferingen bliver noget kompakt.

Desværre er påtrykkene lidt uldne, og ZE på venstre tavle er fejlagtigt typograferet Ze. Det er lidt synd.

Men ellers er det to sjove og anderledes vogne, der vil live op på anlægget.

Sæt med to tankvogne fra DSB

FLEISCHMANN

ZE 502 164 fra ESSO
og ZE 503 378 fra BP
Epoke III

I maj 2011 udsendte Fleischmann endnu et sæt med to DSB-tankvogne med forbillede i vogne fra ESSO hhv. BP (det første sæt var med røde tankvogne fra dfo).

De to modeller er gamle bekendte, idet de i sin tid - i begrænset oplag - blev udgivet af DWA Hobby. Det var de samme grundmodeller fra Fleischmann som DWA benyttede, men med andre numre, og BP-vognen havde bremsehus,

hvor den nye i Fleischmanns sæt er med rangerplatform.

Forbillederne blev bygget af Wismar i 1919 (ESSO) hhv. Orenstein i 1930 (BP). ESSO-vognen havde hjemsted i Aarhus, mens den fra BP havde hjemsted i Fredericia.

Vognene er i den sædvanlige flotte Fleischmann kvalitet med hensyn til detaljer, lakering og påtryk. Mens DWAs vogne ofte ikke havde vangepåtryk, så er de nu medtaget på de nye oplag. Alle tryk på vanger og tavler står knivskarpe, og læses tydeligt under lup.

ESSO-vognen er i sort med det traditionelle ESSO-bomærke, mens modellen fra BP har sølvfarvet tank med rødt-grønt logo, typisk for firmaets vogne op gennem 1950'erne og i begyndelsen af 1960'erne.

Forbillederne er vogne med et rumindhold på 19 200 liter, en akselafstand på 4000 mm og med nittede beholdere.

Det er virkelig flotte vogne i en god kvalitet, og med en fin vægt. Mon ikke der undervejs dukker andre modeller op med forbillede fra andre oliefabrikanter?



Toakslet personvogn DSB litra CV

I løbet af maj udsendte Mikkel Møller sin annoncerede model af DSBs 'rystevogn' litra CV. Den er produceret i samarbejde med Hobby Trade, og er derfor i dette firmas sædvanlige kvalitet.

Forbilledet blev i årene 1917-1920 leveret til DSB i 35 eksemplarer, der efter 1941 havde litra CV med numrene 4306-4340. De var indrettet med plads til 40 siddende på fællesklasse (oprindelig 30 på 2. klasse) i fem kupeer, der alle var



MM-MODELLER

2050 mm brede. Vognene var indrettet med toilet, der lå lidt forskudt for midten.

Vognene var tiltænkt den københavnske nærtrafik, men spredtes snart over hele landet. I 1941 var 22 vogne stationeret på Sjælland, mens resten var i drift i Jylland. I slutningen af 1950'erne og 60'erne udrangeredes vognene, og i 1965 havde DSB i alt 12 vogne i drift, alle på Sjælland. De blev i de seneste år især benyttet i weekendtog til privatbanerne, særtog med skolebørn, som reserve for togforstærkning m.v.

Modellen er en tro minikopi af forbilledet med hensyn til vognkasse og indretning, bl.a. med endedøre i gavlens gangside. Brædderne er smalle, dog ikke mere, end at rillerne er synlige.

Vognene leveres i den traditionelle vinrøde farve med gult litreringspåtryk. Desværre er den gule

farve lidt svag, men kan accepteres. Taget er i mørk grå med torpedoventiler i kupesiden.

Undervognen er den samme som til Hobby Trades CU-model, hvilket ikke er helt korrekt. Akselafstand m.v. er den samme, men forbilledets CV-vogne fik fra begyndelsen af 1930'erne helt specielle og karakteristiske fjedre, de såkaldte Hansen-fjedre. Disse blev monteret for at gøre vognene mere behagelige at køre i. De afveg så meget i udseende fra de oprindelige fjedre. Mikkel Møller har dog forsøgt at få disse detaljer med, men måtte opgive, idet det ville fordyre modellen væsentligt. Det er OK, og vi kan vel leve med det?

I alt er indtil nu udsendt fire modeller, der omfatter følgende:

52 001: CV 4318

52 002: CV 4319

52 003: CV 4323

52 004: CV 4340

Internationale godsvognsæt

Epoke II og III

Af hensyn til bl.a. det tyske marked udsendes flere af Hobby Trades modeller i sæt med fire vogne, således at udlandet har mulighed for at køre epoke-rigtigt, uden at mj-eren skal sætte sig ind i vogntypernes indbyrdes tilhørsforhold.

Epoke III, kat-nr. 39 002 indeholder hvidmalede lukkede vogne:

DSB litra ZM 99 449 (Premier Is)

DSB litra IB 18 860 (INTERFRIGO)

DSB litra IKT 24 577

SJ litra H 64 033

Epoke II, kat-nr. 39 003 indeholder:

DSB litra QR 35 997, brunmalet med bremestårn

DSB litra QR 36 015, hvidmalet med bremestårn

DSB litra IB 18 963, hvidmalet med bremestårn

DSB litra TH 9035, brunmalet

De fleste af vognene er genoptrykt af tidligere udgivne modeller, der nu er samlet i sæt, så derfor henvises til anmeldelse af disse i ældre numre. Så vi snyder, og anmelder kun den 'nye' hvidmalede vogn fra Premier Is, litra ZM 99 449.

Forbilledet er omtalt i LOKOMOTIVET nr. 53, og vi henviser til dette nummer. Men kort og godt er modellen udført i fin kvalitet med meget vellignende påskrifter og Premier Is-logo i gul bund, rød kant og påskrift. Trods vanskeligheder med i dag at kunne finde en skrifttype, der passer til den gamle typografi, så er det lykkede ganske fint.

Da vognen ikke var privatejet, men en lejet litra IKG hos DSB (fra 1959), var den ikke P-mærket. Af den lille påskrift under litraet fremgår det også, at vognen er midlertidigt til rådighed for De forenede Isværker, Esbjerg.

hobby trade

Påtryk, bemaling o.s.v. er i top, men det ser ud som om, at Flettnerroterene sidder lidt for højt? Detaljer som tagrotorer, wienerstige, bremseplatform, bremseudstyr m.v. er - naturligvis - de samme som de tidligere udgivne litra IKG.

Men ellers endnu et godt initiativ fra Hobby Trade.



LOKO
MOTIVET



HØRT

HFHJ C 60 og C 61

Kystbanen

Skala 1:87

I samarbejde med Hobby Trade fremstiller Kystbanen i Hellerup en lille serie af de to nærtrafikvogne 60 og 61 hos HFHJ. De baseres på Hobby Trades CL-vogne, og får de kendte HFHJ husfarver rød, creme med blåt mavebælte, der prægede vognene fra 1957-1970.

Modellerne fremstilles i begrænset oplag, hvilket vil sige i 250 eksemplarer af hvert nummer. Så det gælder om at holde sig til for det er en kendt sag, at disse vogne er meget populære. I sin blev de fremstillet af Liliput på basis af en - forkert - tysk grund-

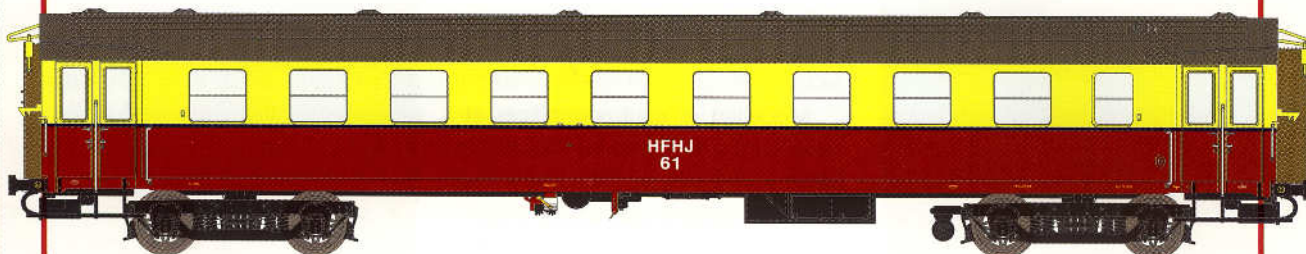
model, men de solgtes alligevel i et stort antal.

Forbillederne blev leveret af Scandia i 1949, og udrangeredes i 1980'erne.

Vognene er meget universelle på modeljernbanen, idet de ikke alene kan anvendes i lokaltog, men også i gennemgående DSB-tog. I 1950'erne og 60'erne var det meget almindeligt at se en S-maskine på Nordbanen med gennemgående tog København-Hillerød og omvendt. Togstammen bestod bl.a. af CL-vogne fra DSB og de to nævnte farverige vogne fra HFHJ.

Vognene forventes udsendt i september-oktober i indeværende år.

Udover disse modeller har kystbanen flere danske projekter under udarbejdelse. Se bagsideannoncen.



Kommende nyt år 2011 og 2012

DSB personvogn litra BL

Skala 1:87, epoke III

HELJAN lancerer nu en spændende vogntype fra DSB, der ikke var helt almindelig, nemlig storrumsvognen litra BL. Denne vogntype brød ved fremkomsten med det hidtidige vogndesign, idet den blev indrettet med såkaldte flysæder, og havde store panoramavinduer.

Vognene er programsat til udsendelse i 2012.

DSB Triangel toakslet motorvogn

I slutningen af maj kunne HELJAN præsentere de første prøvesamlinger af den toakslede motorvogn fra Triangel, litra ME, MF og MC.

Umiddelbart ser modellerne meget flotte og lækre ud. Vognkasserne er den samme på alle tre modeller, kun tagarrangementet med kølere er forskellige.

Brædderillerne er meget smal-



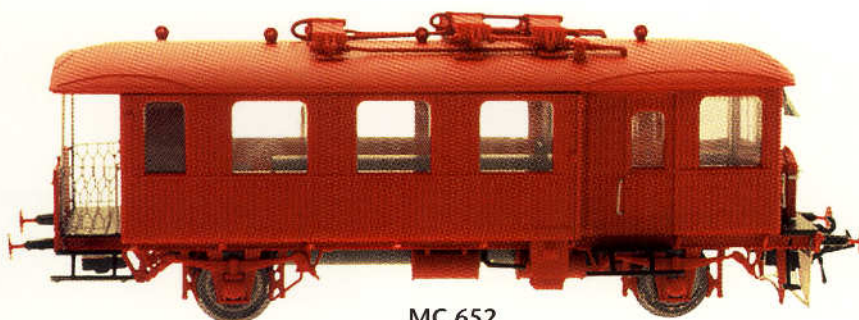
le, håndbøjler i tynde metaltråd, undervognen yderst detaljeret.

Modellen bliver drevet af en 5-polet motor, der ligger lavt, således, at der er frit udsyn gennem vogne

Der udsendes følgende tre modeller:

- 4150: MF 643 med opretstående tagkøler
- 4160: MC 652 med tre tagkølere (af MO-typen)
- 4164: ME 627 med glat tag

Billedet viser en prototype-samling af MC 652. Foto: HELJAN.



MC 652

Nyt tilbehør til modeljernbanen GLYNGØRE STATION



EpokeModeller

www.epokemodeller.dk

En sommernyhed fra det lille firma, der har specialiseret sig i tilbehør til modeljernbanen (og meget andet), var i juni en model af Glyngøre station i skala 1:87 (spor H0).

Modellen er som sædvanlig fremstillet i laserskåret pap. Murene er flotte med fint mustensmønster, bl.a. fordi man har fundet bedre og mere veltillende materialer, hvilket også gælder tagdækning, der giver et mere virkelighedstro billede af sorte tagsten.

Modellen leveres som stationen oprindelig så ud i epoke I og II, og der medfølger trappetrin og ekstra døre, så man kan bygge den efter eget ønske.

Forbilledet blev opført ved anlæggelsen af strækningen Skive-Glyngøre-Nykøbing Mors (Sallingbanen) i 1884. Fra 1889 indsattes færger på overfarten Glyngøre-Nykøbing M. Stationen fungerede indtil nedlæggelsen af persontrafikken i 1971.

Samtidig er Epoke-Modeller også gået i gang med at fremstille remisen i Glyngøre.



Nyhedskatalog fra HK Modeller 2011



Det initiativtigrige Hobbykæden ved Ken Rosa, har udgivet et nyhedstaktaog over firmaets kommende 2011-modeller. Kataloget i format B5 er på 20 sider, og der afsløres en masse spændende nye modeller, primært baseret på HELJAN- og PIKO-grundmodeller.

Nogle af disse er bl.a. vinrøde personvogne litra B og BD, hvide DSB keglebeholdervogne med og uden rødt DSB-logo, samme fra firmaet

Dannevirke, de sidtnævnte produceres af Hobby Trade, SHELL-vogne, bl.a. den fireakslede til både epoke III og IV (PIKO), DSB litra BDK, rød litra BD (HELJAN), litra Dm med to forskellige numre... og mange flere. Modellerne omfatter epokerne III, IV og V, så der skulle være mulighed for at finde noget til netop ens egen modeljernbane.

Flere af de nævnte modeller er tidligere udgivet af HELJAN, men er for længst udsolgt. Nu har man chancen for at få skaffet disse vogne, hvis det i sin tid glippede.

Man kan få mere at vide på hjemmesiden www.hobbykaeden.dk, hvor det også er muligt at downloade nyhedskataloget.



Kystbanen

DANSKE EFTERÅRS- NYHEDER



DSB litra ZM 080 O 449-4 Premier Is

En skøn lukket vogn, der med sin store røde påskrift vakte opsigt, når den rullede gennem de danske stationer. Modellen udføres på en DSB litra IKG, og naturligvis med forbilledlige påskrifter fra De forenede Isværker, Esbjerg, d.v.s. med nyt nummer fra 1965.

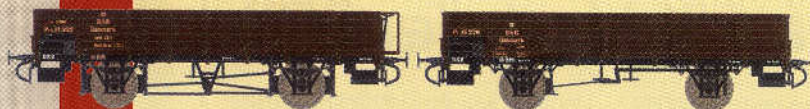
DSB litra ZM 080 O 449-4

Epoke IIIc

Pris kr.

298,-

Forventes udsendt i september-oktober 2011.



DSB litra Ibgps Epoke IVb MAYO

Der kommer også to superflotte maskinkølevogne fra Odensefirmaet MAYO, der i 1970'erne og 80'eren lejede en række vogne hos DSB og indkøbte vogne fra Norge og Sverige. Forbilledet bliver typen med langsgående sikker, bygget Kalmar 1958, til MAYO i 1987. Vognene sættes i drift mellem Odense-Kolding-Esbjerg og Glostrup-Odense.

Numrene på vognene er endnu ikke valgt.

DSB maskinkølevogn litra Ibgps

To forskellige numre

MAYO

Epoke IV

Pris pr. stk. kr.

298,-

Forventes udsendt i oktober-november 2011

... og så arbejder vi ihærdigt på at fremstille det berømte Marcipanbrød fra HFHJ, M 8. Endnu kan vi ikke sige så meget omkring projektet, så flere informationer vil følge.

I samarbejde med Hobby Trade udsender vi i efteråret en række specielle modeller, udelukkende produceret for Kystbanen. Modellerne har alle danske forbilleder, og fremstilles i meget begrænset oplag.

Ønsker man at få del i disse, bør man allerede nu forudbestille. Bemærk, at vognene kun kan fås gennem KYSTBANEN.

I første omgang kommer følgende modeller:

Personvogne HFHJ C 60 og 61

To skønne universalvogne, der med sine creme og mørkerøde farver vil lyse op i enhver togstamme på modeljernbanen. Vognene kan benyttes på både den lokale bane og en DSB-strækning, idet forbillederne benyttedes i de gennemgående tog København-Hustedest i mange år fra slutningen af 1950'erne og op gennem 60'erne. Vognene baseres på Hobby Trades CL-vogne.

C 60 og 61

Epoke IIIb

Pris kr. pr. stk.

498,-

Modellerne er ude nu.



Premier IS

Åbne godsvogne DSB litra PF og PFR

Vognene baseres på Hobby Trades sæt, men kun to af de tre bliver udgivet, nemlig den med rangerskruebremse og håndbremse, idet disse er de mest almindelige i epoke III. Det er spændende vogne til transport af alt lige fra jord, grus, sten, tømmers, roer, hø og halm til maskindele og meget andet. Numrene er endnu ikke valgt.

PFR med rangerskruebremse

PF med håndbremse

Epoke III

Pris pr. stk. kr.

248,-

Vognene forventes udsendt i november-december 2011.



© Ole M. Nielsen

Foto: Ole Møller Nielsen

Forbehold for trykfejl og ændringer

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).