

JERNBANEHISTORISK TIDSSKRIFT OM
DANSKE JERNBANER I VIRKELIGHED OG MODEL

LOKO MOTIVET



130

DECEMBER 2017
32. ÅRGANG

- DSBs drift på De Sydfyske Jernbaner, 2. del
- Det er detaljerne, der gør det...
- Hobby Trades produktioner i årene 2006-2016
- Fotonostalgi: DSBs trækraft i farver i 1950'erne og 60'erne



OHJ BDn 296 & 297 og OHJ Bg 294

DK-H0-P0007

DK-H0-P0008

PÅ LAGER



DK-H0-P0001

PÅ LAGER



Få styk tilbage

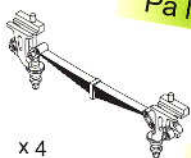
Bg 294 - 8 stk.
BDn 296 - 19 stk.
BDn 297 - 11 stk.

én vogn: **649,-**
to vogne: **1.198,-**
tre vogne: **1.747,-**

Bestilles på:
order@dekas.dk

DK-A-1060

Ungarske
fjedre til CY,
CX(M) m.fl.
rystevogne



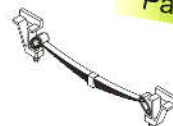
x 4

På lager

vejl. udsalgspris
119,-

DK-A-1061

Fjedrepakker
til DO, DQ
m.fl.

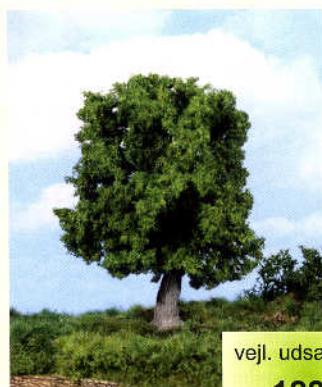


x 4

På lager

vejl. udsalgspris
119,-

Heki



vejl. udsalgspris
128,-

HE 1945
krogeg 18cm



vejl. udsalgspris
93,-

HE 1918
Popler (3 stk) 18cm



vejl. udsalgspris
93,-

HE 1722
Hængebirk (4 stk) 9 cm



vejl. udsalgspris
68,-

HE 1732
Frugtræer (5 stk) 5-8 cm



Indhold



**Det rullende materiel
og anvendelsen på
De Sydfynske
Jernbaner i DSB-tiden**
2. del.

6



**Det er detaljerne,
der gør det**
Ideer og inspiration til
opbygning af spændende
miljøer på anlægget.

16



**DSB trækraft i
farvefotos i 1950'erne**
...herlige fotos taget af
Svend Jørgensen, 2. del.

21



**HOBBY TRADES
produktioner
2006 til 2016**
– med komplet liste over
udgivelserne i nævnte år.

24

SPOR 1

Lidt om et forsømt emne.

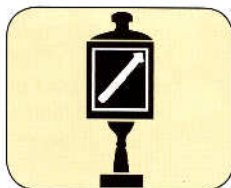
33

**Fotoside:
Forbillederne for
Hobby Trades postvogne**

37

**Læserservice:
PAP-FÆRGER**

38



SPORSKIFTET
PIKO A-Gleis, Det gule Palæ,
industribaner og
DSB kørekraner.

39

VI HAR HØRT OG SET

Sommeren og efterårets
danske nyheder.

42

Forsidefoto: Et berømt DSB damplokomotiv litra D blev i sin tid fremstillet af Hobby Trade i skala 1:87, og inde i bladet finder man lidt historie om Hobby Trade og firmaets samlede produktioner gennem tiåret 2006 til 2016. Billedet viser litra D nr. 826. Foto: TA.



LOKOMOTIVET



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

LOKOMOTIVET
co/Tog på Tryk
Torben Andersen
Odensevej 124, 2. tv.
4700 Næstved
Danske Bank reg. 9570
Giro-konto-nr. 10 251 605
S.W.I.F.T.: DABADKKK
IBAN-nr.: DK 1230000010251605
CVR/SE-nr. 30 76 59 15

E-mail: lokomotivet@lokomotivet.dk

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

Medarbejdere:
Claus Jensen (Claus)
Ole S. Petersen (OSP)
Ole Møller Nielsen (OMN)
Per Topp Nielsen (PTN)
Jens Bruun-Petersen (JB-P)
E. V. Pedersen (EVP)
Flemming Kjær (FK)
Niels Erik Jensen (NEJ)

Sats og tryk:
eurographic, 2625 Vallengsbæk

Oplag:
700 eksemplarer.
Alle artikler og skemaer er copyright LOKO-
MOTIVET og forfatterne (signaturen).
Eftertryk af artikler, annoncer og tegninger
m.v. er forbudt uden forudgående aftale med
LOKOMOTIVETs redaktion eller forretnings-
fører.

De i artiklen fremførte synspunkter og meto-
der er forfatterens egne, og deles ikke nød-
vendigvis af redaktionen.

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

Abonnement incl. forsendelse og porto:
Danmark kr. 700,- incl. porto og forsendelse.
Fås ved at indbetale beløbet på dansk check, der sen-
des til vor adresse TpT, co/Torben Andersen,
Odensevej 124, 2. tv., 4700 Næstved, Dan-
mark eller på vor girokonto, der er nævnt
overfor.

Udlandet – herunder Sverige og Norge –
kr. 800,- incl. porto og forsendelse. Fås ved
at indbetale beløbet på dansk check, der sen-
des til vor adresse TpT, co/Torben Andersen,
Odensevej 124, 2. tv., 4700 Næstved, Dan-
mark eller på vor girokonto, der er nævnt
overfor.

Glædelig jul og godt nytår – og 4 blade mere!

Tjah, sådan kan det heldigvis gå. Efter at være i voldsom økonomisk krise, så kan vi nu glæde vore læsere med, at vi fortsætter med endnu en årgang, den 33. i rækken med numrene 131-134.

Hvorfor nu pludselig det? Jo, der er forskellige grunde. For det første kom en "rigmand" forbi og donerede et ret stort beløb til bladets fortsatte eksistens. Vedkommende ønsker at være anonym, og det skal han have lov til at forblive. Men en stor tak skal lyde herfra (og forhåbentlig også fra vore læsere?).

Et par nye abonnenter har også meldt sig på banen, heriblandt sandelig også et par biblioteker – flere af dem har sørme også købt ældre numre. Herligt! Dernæst har flere læsere doneret ekstra kroner i form af diverse beløb fra 100,00 til 1000,00 kr., og det skæpper så meget i kassen, at vi lader endnu en årgang af LOKOMOTIVET køre ud af remisen.

Sluttelig har et utal af læsere sendt os mails med herlig støtte til os, og det gælder såvel 2 som 4 udgivelser om året, også med evt. prisstigninger. Tak allesammen! Egentlig burde vi gengive ordlyden af nogle af de mange mails, men det vil optage for megen plads, men tak. tak. Her skal vi lige nævne, at af de over 100 mails, vi har modtaget, så var kun to negative. Og det kan næppe give skår i glæden?

I al korthed så bifalder 95% af de tilsendte læser-mails, at det er OK, hvis prisen stiger, blot LOKOMOTIVET fortsat vil udkomme, og det er vi glade for at høre.

Nogle læsere har kommenteret vort indhold, og mener vi er kørt for meget i ring de sidste par år. Og det er helt rigtigt. Så derfor har vi lagt nye planer med noget nyt det kommende år.

Inde i bladet på side 36 kan man læse mere om det, men her lige et par ekstra oplysninger om kommende indhold.

Vi bringer tekster om biler i virkelighed og model (epoke III og IV) med hjælp af ideer fra bl.a. Jakob Stoppel, botanik for mj-ere til landskabsinspiration, ideer til anlægget, bl.a. Mogenstrup stengrav, anlæg af en dansk stationsby, IC4-toget skrækkelige historie, det rullende materiel hos Køge-Ringsted-Banen, om Hobbytrades forbillede til litra ML – og et par læsere bygger også DSB litra AD/AY – og meget mere som vi ikke har plads til at nævne. Men som noget helt "sensationelt" bringer vi også en flot tegning af Vordingborg stationsbygning i skala 1:100, en tegning af Hille-rød motorremise – og mange flere. Det betyder, at vi hver gang er nødsaget til at lave et blad på 48-56 sider, et par af dem med folde-ud-sider for at få plads til herlighederne. Så vi håber, I får noget for pengene?

Men så kommer det, som ikke er så godt: For – trods alt – at få det til at løbe rundt, så stiger prisen for hvert nummer til – UHA – kr. 175,00, d.v.s. en årgang kommer til at koste kr. 700,00. Nej, det var jo slet ikke så godt, men bemærk, at en årgang altså ikke kommer til at koste mere end en rejsegodsvogn litra EA fra MCK – BEMÆRK VENLIGST DET!

Betalingsfristen er **den 15. januar 2018**, men indbetal meget gerne så hurtigt som muligt, så vi kan se, hvor mange, der støtter os.

Vi har indlagt en gul huskeseddel i dette nummer af bladet. KOM NU, ALLESAMMEN!

Nå, men vi er i fuld sving med at fremstille bogen om DSBs personvogne 1945-1969, som vi udgiver i april 2018. Allerede nu kan man bestille bogen, men for ikke at belaste jeres økonomi på grund af abonnementsfornyelser, er sidste frist for bestilling af bogen den 1. marts 2018.

Man kan glæde sig til en masse oplysninger, tabeller, tegninger og fotos i en bog af hidtil (for at prale lidt meget) uset kvalitet og et sideantal på omkring 200 sider, udført i samme design som vore to godsvognsbøger. GLÆD JER! Se annoncen på side 32. I øvrigt bliver bogen udsendt som særskrift nr. 40, og dermed har vi nået en lille milepæl i disse udgivelser, der udkom første gang i 1984 med et lille tryksag i format A5 på 52 sider omhandlende sporplaner.



DMJU er en paraplyforening for ca. 100 mj-klubber, der tilsammen vel har omkring 2000 medlemmer? Vi har annonceret flere gange i DMJUs medlemsblad for at 'kapre' flere abonnenter. Men hvad er der sket? Intet! Det undrer os, at kun to – TO – medlemmer har reageret på nævnte annoncer – jo, vi ved godt at nogle af medlemmerne i forvejen holder LOKOMOTIVET, men det kan vel næppe forklare at kun to har reageret. Hvad er problemet? Hvad er årsagen til den ringe tilslutning til vor lille "avis"? Nogle mener, at vi bl.a. er for usynlige på markeder m.v., og det er nok helt rigtigt, men er man en seriøs mj-er, så skal man nok sørge for at få opsøgt tilgængelig litteratur og kilder inden for de ønskede emner. Det har jo virket for det gamle – nu indgåede – Signalposten og for det mest udbredte blad for Dansk Jernbaneklub, nemlig Jernbanen. Og da vi i sin tid begyndte at interessere os for jernbaner, så fandt vi da hurtigt frem til den litteratur, vi skulle bruge.



Det var alt for nu. Må julemanden være med jer, så I får det, I ønsker. Og det er nok ikke uldsokker, men noget helt andet...?

Ka' I ha' det – vi ses til marts!



Vi ønsker alle vore læsere, forhandlere, annoncører og medarbejdere en

Rigtig god jul og et godt nytår

- vi ses til marts

Redaktionen af Lokomotivet

LOKOMOTIVET



GENOPTRYK AF MX/MY

HELJAN



OPLAG KUN 72 STK AF HVER UDGAVE

43424 - DSB MX 1023 - AC m. lyd 43423 - DSB MX 1023 - DC m. lyd EPOKE IV



OPLAG KUN 72 STK AF HVER UDGAVE

43433 - DSB MX 1026 - DC m. lyd 43434 - DSB MX 1026 - AC m. lyd



OPLAG KUN 72 STK AF HVER UDGAVE

44523 - DSB MY 1135 - DC m. lyd 44524 - DSB MY 1135 - AC m. lyd EPOKE IV



OPLAG KUN 72 STK AF HVER UDGAVE

44533 - DSB MY 1118 - DC m. lyd 44534 - DSB MY 1118 - AC m. lyd EPOKE IV

HELJAN ØNSKER ALLE KUNDER, LEVERANDØRER OG VENNER GLÆDELIG JUL SAMT GODT NYTÅR!

Forventet udgivelse: **1. kvartal 2018**

Vejl. udsalgspris:

2.495,- DKK

Julenyheder fra hobby trade



Julen nærmer sig...

Sæt med postvogn Litra DO og DQ

- Vognene er laserbehandlet med ægte træbeklædning.
- Separat anvendt messingdele.
- Chassis i metalstøbning.
- Fjederbuffer
- Begrænset parti

999,-

Tilbuddet gælder i november og december 2017 hos din forhandler

hobby trade

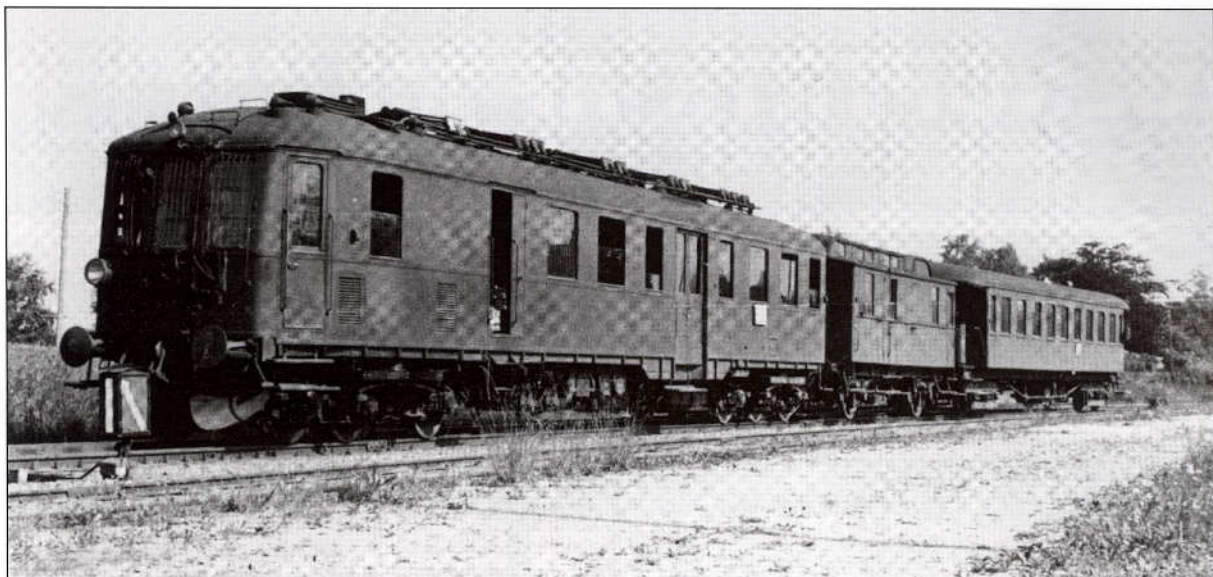
Se vores produkter hos din forhandler

F2010 ApS · Brovadvej 23B · 7000 Fredericia · www.hobbytrade.dk

www.hobbytrade.dk



DSB litra MP blev meget benyttet på de tidligere Sydfynske spor. Her er MP 544 på vej til Nyborg i 1960, hvor den er fotograferet ved Gudme. Toget består desuden af bureauvognen DSB litra DO og en fællesklasse tidligere SFJ-personvogn, nu litra CMMP.
Foto: HGC.



Det rullende materiel og anvendelsen på **De Sydfynske Jernbaner i DSB-tiden 1949 - 1964**

Del 2

■ Af Torben Andersen

Vi fortsætter her med 2. del af teksten om DSBs drift på de tidligere Sydfynske Baner. 3. del bringes i næste nummer.

To-akslede vogne

Litra CUP

På samme måde måtte de toakslede vogne indpasses i DSBs driftma-

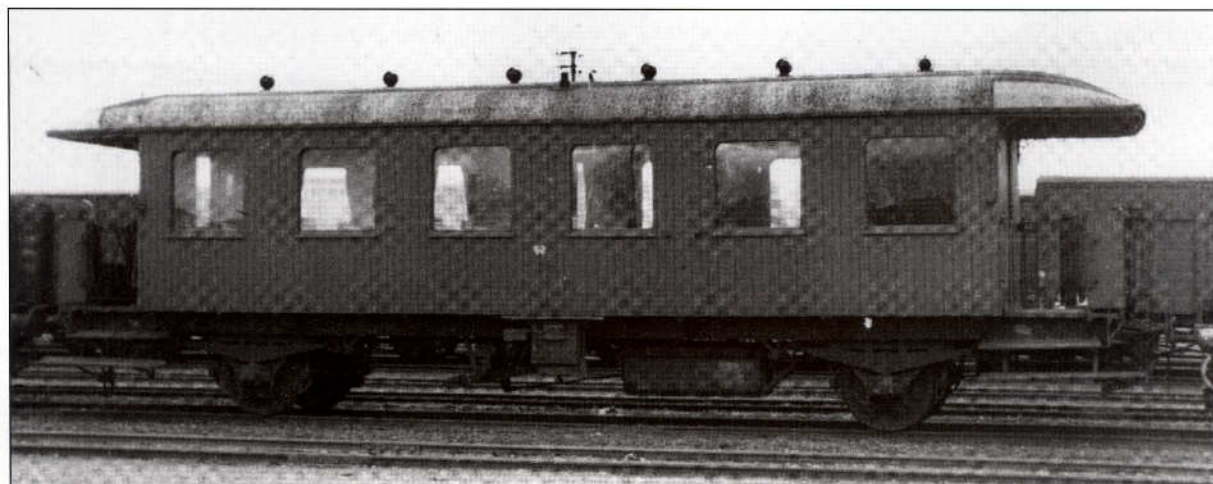
teriel. Da nogle af SFJs vogne havde eget varmeanlæg, d.v.s kakkelovn og varmeledning, hvilket ingen af DSBs vogne havde, måtte man "opfinde" et nyt litra svarende til DSB CU-vogne med varme, så det nye litra til SFJ-vognene blev derfor CUMP. Vogne uden varme som f.eks. CU-vogne kom så blot til at hedde CUP.

Nogle af de CUP-vogne, som DSB overtog, var oprindeligt anskaffet til ONFJ i 1906 som B 27-28

(DSB CUP 4182 og 4183) med II og III klasse, og SNB CB 75-78 (DSB CUP 4188-4191) med III klasse.

Vognene var alle bygget med vognkasse i pladejern, og havde tagrytter, der var lodret afskåret over endeperronen i samme længde som vognkassen. Vognene havde åbne endeperroner, og var indrettet med sidegang. De kunne rumme 40 rejsende på fællesklasse, der var indrettet med sofaer. Akselafstanden var 6000 mm, mens længde

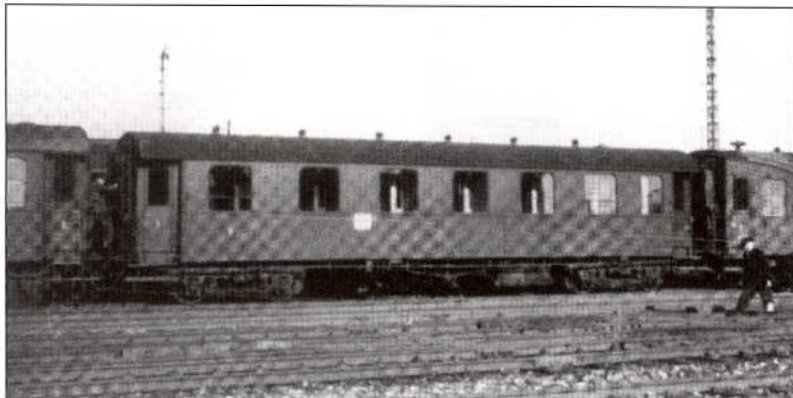
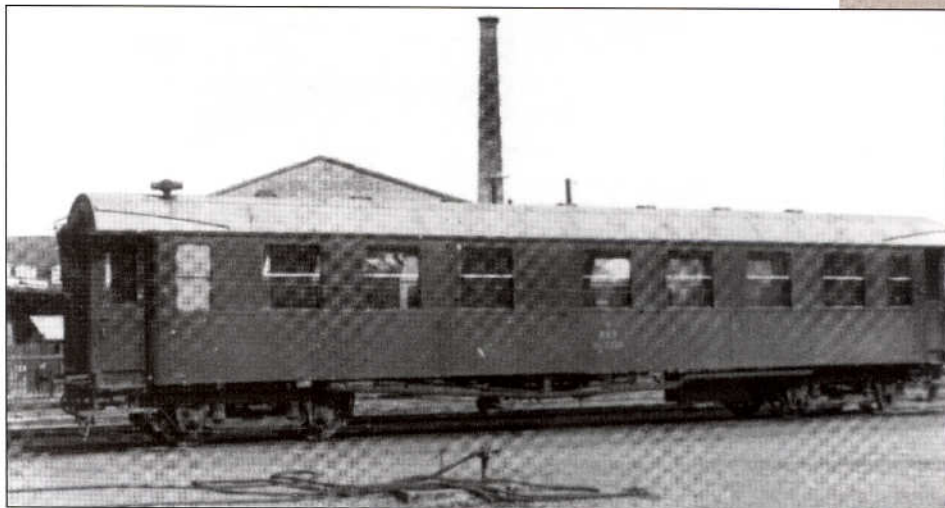
DSB litra CXMP 4593 i Odense 1954, en af flere 2-akslede vogne overtaget af DSB. CXMP 4593 blev udrangeret i 1959.
Foto: PEC/DMJK.



DSB overflyttede hurtigt nogle af sine personvogne til de Syd-fynske baner, og en af disse var CP 3253, der her hviler ud i Odense, 1952. Foto: PEC/DMJK.



En anden personvogn, der blev overflyttet var ATM 242, der fik en lang karriere på de fynske spor. Den er her ved at blive indkøbt i en stamme på Odense station, 1952. Foto: PEC/DMJK.



Vognene målte 5,6 meter over pufferne, og var indrettet med fem kupeer på III klasse med parvis anbragte vinduer med trærammer. Vognene kunne rumme 40 siddende på fællesklasse, dog var 4186 og 4187 indrettet med toilet. De havde derfor kun 32 siddepladser og 4 par vinduer og et enkelt vindue ud for toilettet i begge sider.

Vognene, der alle kun havde trykluftledning, anvendtes kun ganske lidt hos DSB, primært som forstærkningsvogne, og udrangeredes i 1951. Efter udrangeringen ophug-

over pufferne var 11.240 mm. Alle var bygget 1906 hos Scandia.

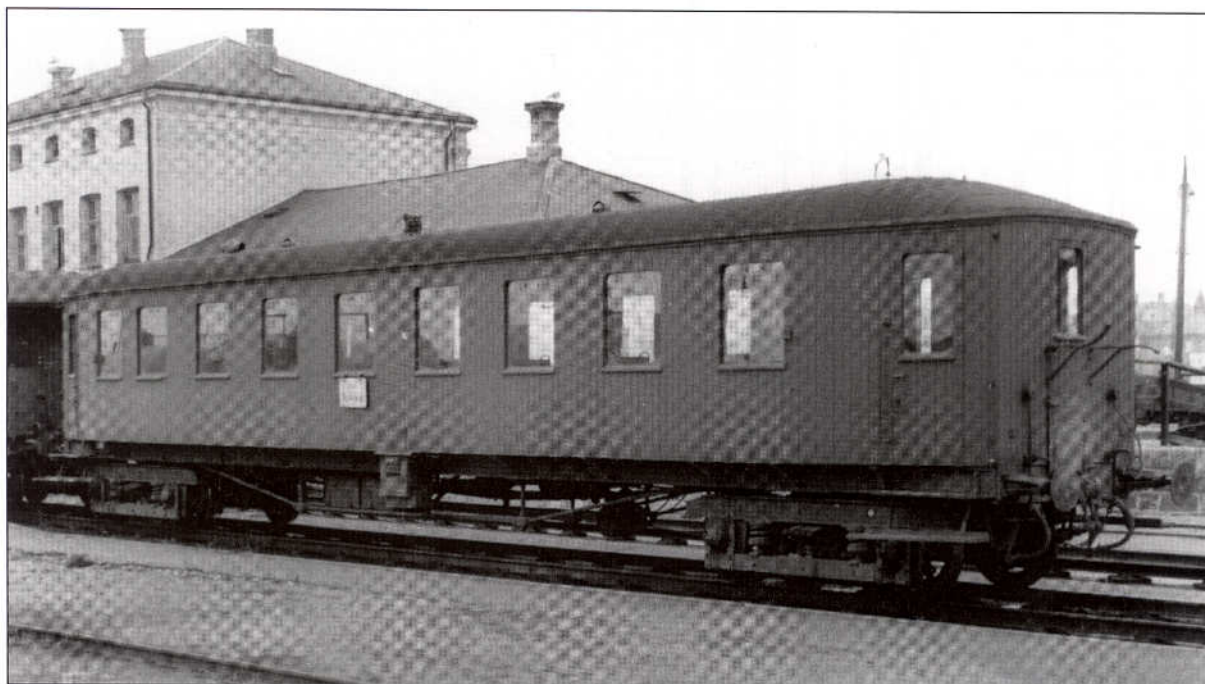
CUP 4182 og 4183 havde fem kupeer, mens CUP 4188-4191 havde fem kupeer og toilet i den ende ende. I gangsidene havde vognene fem par vinduer med trærammer, mens der i toiletsiden var fem par vinduer og et enkelt toiletvindue.

Ved overtagelsen fjernede DSB vognenes vakuumbremser, og de

blev i stedet forsynet med trykluftledning og elektrisk lys.

Søstervogne til forannævnte CUP-vogne var fire vogne fra SNB CB 41, 44-46, hos DSB litereret 4184-4187. De var ligeledes bygget i pladejern med tagrytter, men denne gik helt ud til enderne, hvor den buede ned på traditionel vis. Endeperronerne var åbne med overgangsbord.

DSB litra COMP 2796 var den "eneste" personvogn med dette litra hos DSB. Den blev bygget af SFJ som SFJ CB 39 i 1908, en fik det nævnte litra og nummer ved DSBs overtagelse i 1949. Den blev udrangeret i 1960. Foto fra Svendborg, 1954. PEC/DMJK.





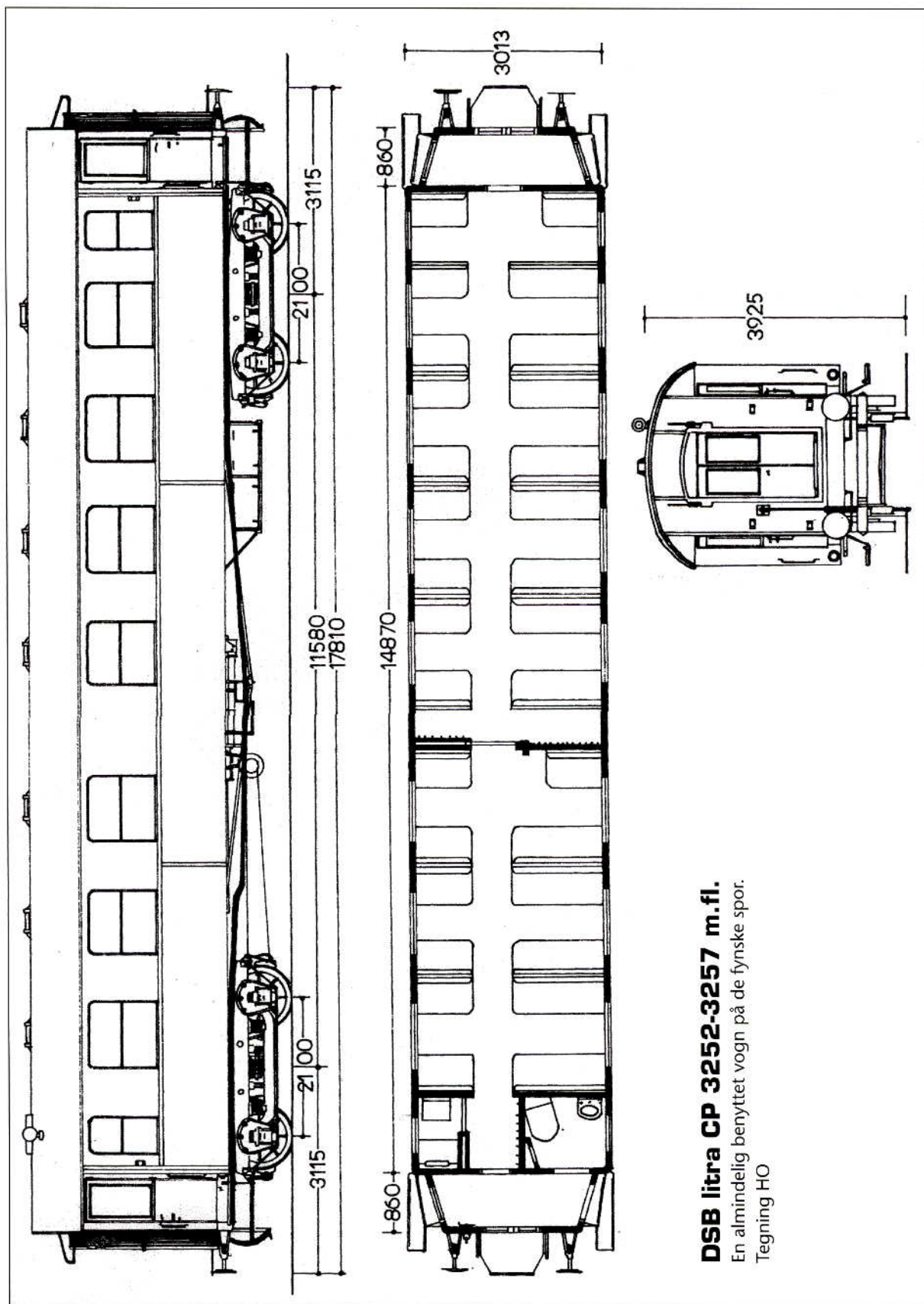
gedes de fleste straks, bortset fra CUP 4188, der stod på Faaborg station indtil 1954. Et par af vognene endte som sommerhuse (vognkasser) i Rødby, mens en vogn – CUP 4182 – blev sommerhus i Hundested. Sidstnævnte vogn er i dag genfundet, og restaureret af Nordsjællandske Jernbaneklubber.

Litra CUMP

Den mest anvendte to-akslede vogntype hos DSB blev tre litra CUMP 4261-4263, der var bygget på SFJs egenværksteder i 1919 til SFB, SFJ og ONFJ, og som brugtes til midten af 1950'erne.

Vognene mindede lidt om DSBs motorbivogne litra FE med vogn-

kasse i teaktræ, spejlglasvinduer, åbne endeperroner og nedbuet tag i enderne. De målte 12.320 mm over puffer, og havde en akselafstand på 6800 mm. Vognene var indrettet med sidegang og fire kupeer med plads til i alt 40 siddende på fællesklasse, indrettet med fjedrende lædersæder.

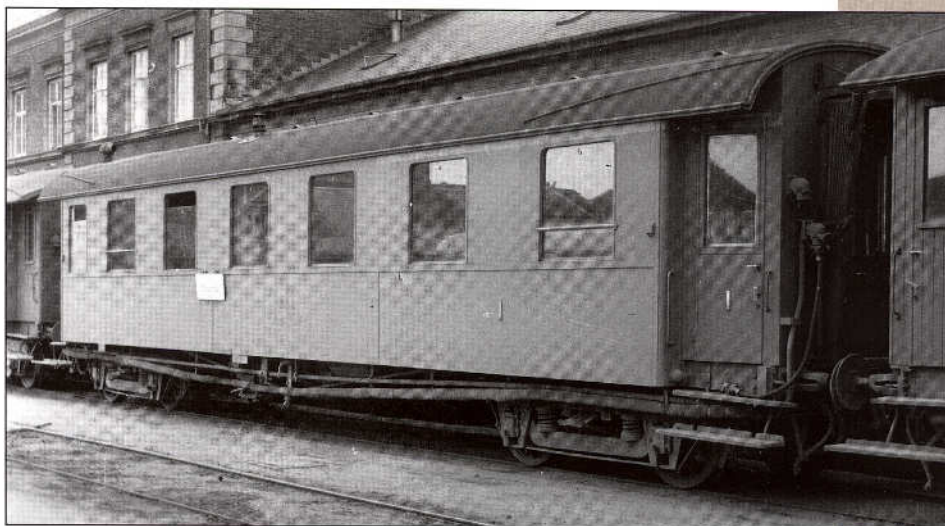


DSB litra CP 3252-3257 m.fl.

En almindelig benyttet vogn på de fynske spor.

Tegning HO

Også ATM 243 fik lov til trille på de sydfynske baners spor. Vognen blev ombygget i 1937, hvor den fik monteret styreledninger A+B til brug som mellemvogn i MO-fremførte tog. I 1963 blev den omnummereret til ATM 223. Vognen er her indrangeret i et tog, der skal til Odense fra Svendborg, 1961. Foto: HT.



I den ene vognende lå et toilet, mens der i modsat ende var bremsekupe (togførerkupe) med skruebremse. Vognens egenvægt var omkring 16 tons, og vejede dermed ca. to tons mere end DSBs FE-vogne. CUMP-vognene blev allerede i 1932 indrettet med fjedrende lædersæder, egenvarmeanlæg, trykluftbremse og elektrisk lys til benyttelse i SFJs egne motortog.

Ved DSBs overtagelse fik de nyt belysningsanlæg (dynamo), og forblev i drift helt til 1954. Derefter blev de hensat, og endelig udrangeret i 1955.

Litra CXMP

En anden lille gruppe toakslede vogne blev efter overtagelsen til litra CXMP med nummerserien 4591-4594. De mindede om de svenske Arlöf-vogne, som oprindeligt blev bygget til nogle danske privatbaner, men CXMP var bygget hos SFJ, og havde en akselafstand på 7220 mm. Vognene var teaktræbeklædte med nedbuet tag over de åbne endeperroner. De var indrettet som midtergangsvogne, og

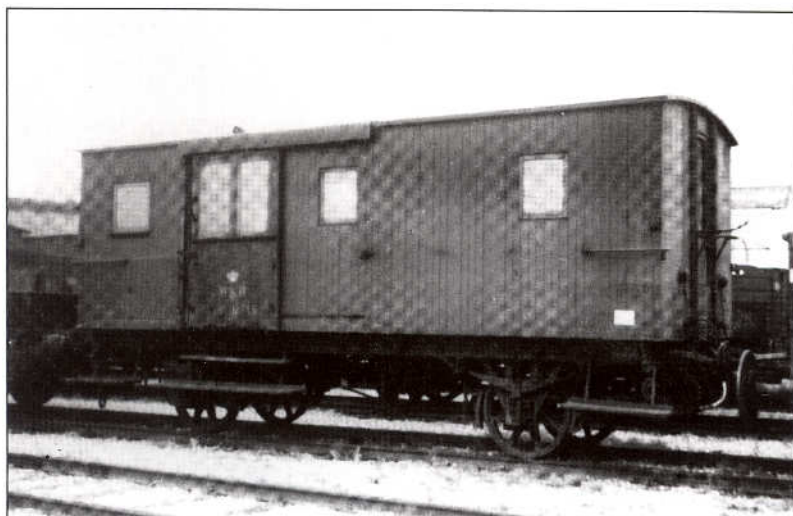
kunne rumme 44 personer på fællesklasse. De havde endvidere toilet i den ene ende. Vognene var forsynet med dynamoanlæg og trykluftbremse G&P.

CXMP anvendtes dog ikke meget i persontog efter overtagelsen, idet de på grund af den lange akselafstand havde et uroligt løb i tog med høje hastigheder. I stedet gjorde de gavn som togførervogne i godstog på de gamle SFJ-strækninger.

Litra FDP

Motorbivognen litra FDP 4812 var en ener på de sydfynske spor. Den havde midtergang, og var delt i to afdelinger med i alt 39 siddepladser med fjedrende lædersæder. Den havde tilspidsede lukkede endeperroner, og havde som noget helt specielt både almindelige sæder og klapsæder i de lukkede endeperroner.

Vognen var ideel som bivogn for benzinvognene, idet den kun vejede 11,6 tons. Den var forsynet med trykluftbremse, elektrisk lys og kakelovn. Den var 11.710 mm lang,



DSB litra EHP 6816 var en tidligere SFJ-rejsegodsvogn, bygget af Breslau i 1883. Den forblev ikke længe i drift hos DSB, idet den blev udrangeret allerede i 1953. Foto fra Odense 1951, PEC/DMJK.



En lille parade af vogne benyttet på de tidligere sydfynske spor: Fra venstre mod højre Bureauvogn litra DMP-ATM 244 og EH. Odense 1955.



og havde en akselafstand på 6000 mm.

Vognen var oprindelig en motorvogn bygget til forsøgskørsel i 1921 på SFJ, men henstilledes efter uheldige forsøg. Først da motoriseringen endelig tog fart hos SFJ i 1927, hentedes den igen frem og ombyggedes til motorbivogn. Som sådan endte den også sine dage hos DSB, idet den i 1953 knækkede en aksel når Håstrup på ONFJ, og derefter blev hensat. Den udrangeredes dog først endeligt i 1958.

Post- og rejsegodsvogne

SFJ havde en stor park af post- og rejsegodsvogne. Heraf overtog DSB syv postvogne, der hos DSB fik litra DMP, og 10 rejsegodsvogne, der fik litra EHP.

Litra DMP

To postvogne litra DMP 5561 og 5562 blev bygget på SFJs egne værksteder i 1927. De kunne bære 3000 kg i postrummet, og var begge bygget helt ens med vognkasse i jernplade og tagrytter, og havde karakteristiske åbne endeproner og indfældede midterdøre. Vognene var 10 m lange, og indrettet med stort sorteringsrum. Vognene var forholdsvis lette, de vejede ca. 9 tons, og kunne derfor fremføres i motortog med svag trækraft som litra MF og MBF. Ved overtagelsen fik de elektrisk lys og trykluftledning, mens opvarmningen fortsat skete ved hjælp af kakkelovn. Begge vogne udrangeredes i løbet af 1950'erne.

SFJ stod også selv for bygningen af en postvogn i 1917, nemlig SFJ D 98, der blev til DMP 5566 ved overtagelsen. Den var lidt mindre end de to forannævnte, men var ellers magen til med tagrytter, dog uden endeperroner. Den kunne laste 4500 kg, og blev fra 1932 forsynet med trykluftbremse. Ved overtagelsen fik den elektrisk lys. Taravægten var ca. 11 tons. Udrangeringen af DMP 5566 skete i 1954.

Der blev endvidere overtaget fire små postvogne litra DMP 5563, 5564, 5565 og 5567, som byggemæssigt daterede sig tilbage til sidst i 1800-tallet. Ved overtagelsen fik de installeret elektrisk lys og trykluftledning. Vognene var i realiteten kombinerede post- og rejsegodsvogne, d.v.s. at de var opdelt i to

Data for materiel fra SFJ overtaget af DSB 1949

Bane og nr.	Bygget og nr. 1949	DSB-litra	Udr.
Toglokomotiver			
SFJ 14	Hartmann 1896	IF 114	1951
RFB 15	Hartmann 1896	IF 115	1950
ONFJ 23	Henschel 1906	AF 123	1952
ONFJ 24	Henschel 1906	AF 124	1954
ONFJ 25	Henschel 1906	AF 125	1954
ONFJ 26	Henschel 1906	AF 126	1954
SNB 29	Henschel 1910	DF 129	1961
SFJ 31	SFJ 1914	DF 131	1963
SFB 32	Henschel 1917	DF 132	1961
SFB 33	Henschel 1917	DF 133*)	
SNB 22	SFJ 1923	AF 122	1954
SNB 21	SFJ 1923	AF 121	1952
SNB 20	SFJ 1924	AF 120	1952
SNB 19	SFJ 1924	AF 119	1952

*) til TKVJ 1960 som DF 130, 1968 OHJ 38, udr. 1986????

Rangerlokomotiver

SFJ 10	Esslingen 1889	NF 110	1950
SFJ 36	Hanomag 1917	NF 101	1950
SFJ 9	SFJ 1921	NF 109	1950

Benzinmekaniske motorvogne

SNB MB 1	Sca./Kiel 1926	MBF 481	1957 a)
SFB MB 2	Sca./Kiel 1926	MBF 482	1952 b)
ONFJ MB 3	Sca./Kiel 1927	MBF 483	1957 c)
SFJ MB 4	Sca./Kiel 1929	MBF 484	1958 d)

a) solgt til RHJ M 3, udr. 1969 - b) solgt til OMB MH 6, 1966 solgt til RHJ M 4, 1969 til DJK
c) solgt til NFJ MH 8, udr. 1966 - d) solgt til NFJ MH 9, udr. 1966

Dieselmotorvogne

SFJ MD 6	Scandia/B&W 1932	MDF 491	1957
SFJ MD 7	Scandia/B&W 1932	MDF 492	1952 e)
SFJ MD 9	Scandia/B&W 1932	MD 494	1950 f)
SFJ MD 10	Scandia/B&W 1932	CQMP 3500	1950 i)
ONFJ MD 11	Scandia/B&W 1932	MDF 49	1957 g)
SNB MD 12	Scandia/B&W 1932	MDF 495	1957
SFB MD 13	Scandia/B&W 1932	MDF 497	1952 h)

e) solgt til OKMJ, MD 13, 1966 til VLTJ

f) aldrig i drift hos DSB, solgt 1950 til OMB, MD 5, udr. 1966 - g) solgt til OKMJ, reservedele

h) solgt til OKMJ, MD 12, udr. 1966 - i) solgt til OMB 1950, MD 3, udr. 1966

Personvogne

RNB B 9 (opr. AB 9)	Scandia 1897	ARMP 142	1958
SFJ B 8 (opr. AB 8)	Scandia 1897	ATMP 246	1959
SFJ B 29	SFJ 1908	AZMP 376, 1955	AZMP 399 1959
SNB CB 40	SFJ 1921	CMMP 2411	1961
SFJ CB 47	SFJ 1911	CMMP 2412	1960
SFJ CB 48	Scandia 1897	CMMP 2413	1961
SFJ CB 39	SFJ 1908	COMP 2796	1960
RNB AB 15	SFJ 1920	CUP 4181	1954
ONFJ B 27	Scandia 1906	CUP 4182	1951
ONFJ B 28	Scandia 1906	CUP 4183	1952
SNB CB 44	Scandia 1897	CUP 4185	1951
SNB CB 45	Scandia 1897	CUP 4186	1951
SNB CB 46	Scandia 1897	CUP 4187	1951
SFJ CB 75	Scandia 1906	CUP 4188	1954
SFJ CB 76	Scandia 1906	CUP 4189	1952
SFJ CB 77	Scandia 1906	CUP 4190	1950
SFJ CB 78	Scandia 1906	CUP 4191	1951
SNB B 23	Scandia 1897	CUP 4192	1951
ONFJ CB 83	SFJ 1919	CUMP 4261	1955
SFB CB 84	SFJ 1919	CUMP 4262	1955
SFB CB 85	SFJ 1919	CUMP 4263	1955
SFJ CB 79	SFJ 1912	CXMP 4591	1958
SFJ CB 80	SFJ 1912	CXMP 4592	1959
SFJ CB 81	SFJ 1912	CXMP 4593	1959
SFJ CB 82	SFJ 1912	CXMP 4594	1958
SFJ CA 86	SFJ 1921	FDP 4812	1958

Postvogne

SNB D 91	Scandia 1897	DMP 5561	1951
SNB D 92	Scandia 1897	DMP 5562	1953
SFJ D 93	Hamburg 1876	DMP 5563	1952
SFJ D 95	Hamburg 1876	DMP 5564	1954
SFJ D 96	Scandia 1898	DMP 5565	1953
SFJ D 97	Scandia 1898	DMP 5567	1953
SFJ D 98	SFJ 1917	DMP 5566	1954

Rejsegodsvogne

SNB E 100	Scandia 1898	EHP 6811	1955
ONFJ E 102	Scandia 1906	EHP 6812	1952
SFJ E 106	Vulcan 1904	EHP 6813	1951
SFJ E 107	SFJ 1909	EHP 6814	1955
SFJ E 108	SFJ 1909	EHP 6815	1953
SFJ E 110	Scandia 1888	DSB bygningsvogn 52	1956
SFJ E 118	Breslau 1883	EHP 6816	1953
SFJ E 119	SFJ 1914	EHP 6820	1951
RFB E 121	SFJ 1915	EHP 6817	1965
RFB E 122	SFJ 1915	EHP 6818	1954
SFJ E 123	SFJ 1916	EHP 6819	1956

DSB overtog flere toakslede vogne i 1949, bl.a. denne CUP 4181, ex RNB AB 15, bygget af SFJ i 1920. Den blev udrangeret i 1954.

rum med overgangsbord i postdele på de to vogne 5563 og 5564. De to øvrige havde ikke overgang. Vognene var 8720 mm hhv 8690 mm lange over puffer, og vejede ca. 3000 kg. Vognene, der havde næsten fladt tag, forsvandt også i begyndelsen af 1950'erne.

Litra EHP

Rejsegodsvognene udgjorde to hovedgrupper, idet den ene gruppe var bygget med vognkasse med lodrette lister i teaktræ (EHP 6811-6816), mens den anden gruppe var bygget med vandrette brædder og profiljern (EHP 6817-6820). Også på andre områder adskilte de to typer sig, bl.a. i størrelse.

EHP 6811-6816 var bygget omkring 1900-århundredskiftet med senere ombygninger, og var alle – trods ligheden med DSB litra EH – forskellige i udseende og dimensioner. Den mindste type målte godt 8 meter over puffer, mens den største var 10 meter. De kunne bære 5000 kg, og foruden rum til rejsegods havde de et lille rum med reoler til postsortering. Vognene var relativt lette med en taravægt på godt 9

tons, og derfor velegnede til løb i motortog. De fik i 1949 trykluftledning, og gaslyset udskiftedes med elektrisk lys. Vognene udrangeredes hurtigt, d.v.s. i begyndelsen af 1950'erne.

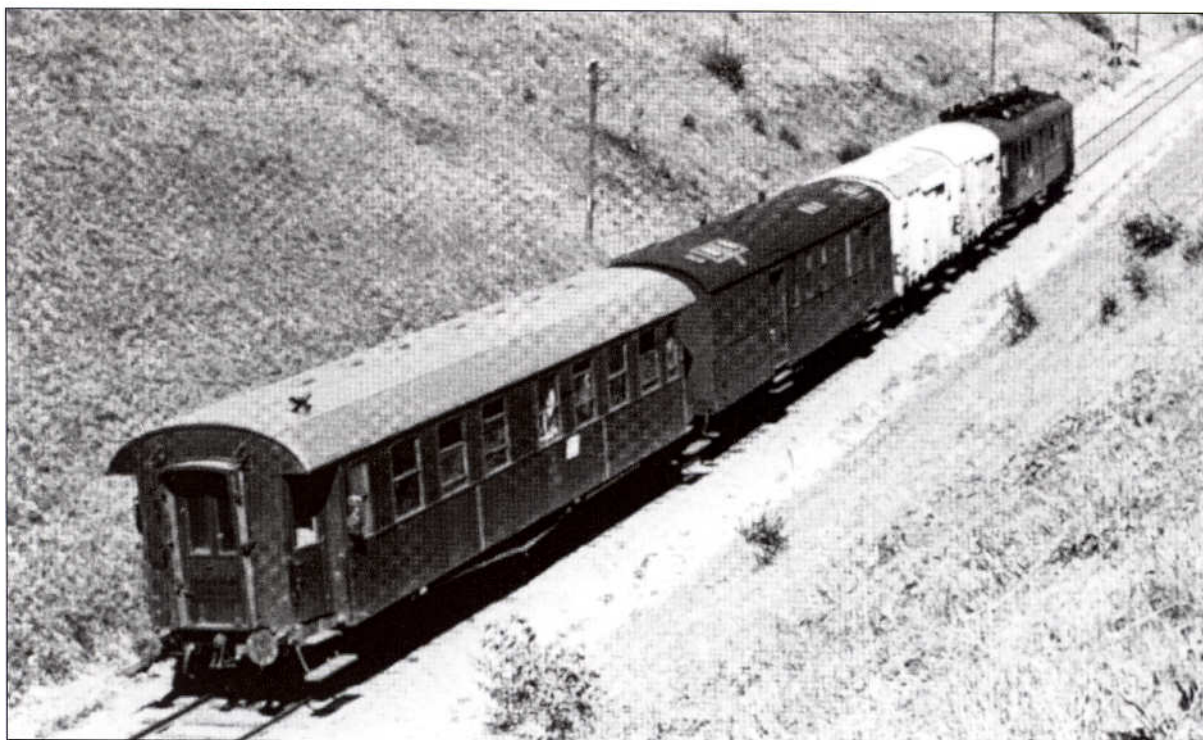
En enkelt af disse vogne – EHP 6811 – adskilte sig fra de øvrige ved at have en vognkasselængde på 8770 mm og en akselafstand på 5600 mm, d.v.s. det var en stor vogn. Den beholdt i øvrigt sin oprindelige vognkasse med vandretliggende brædder.

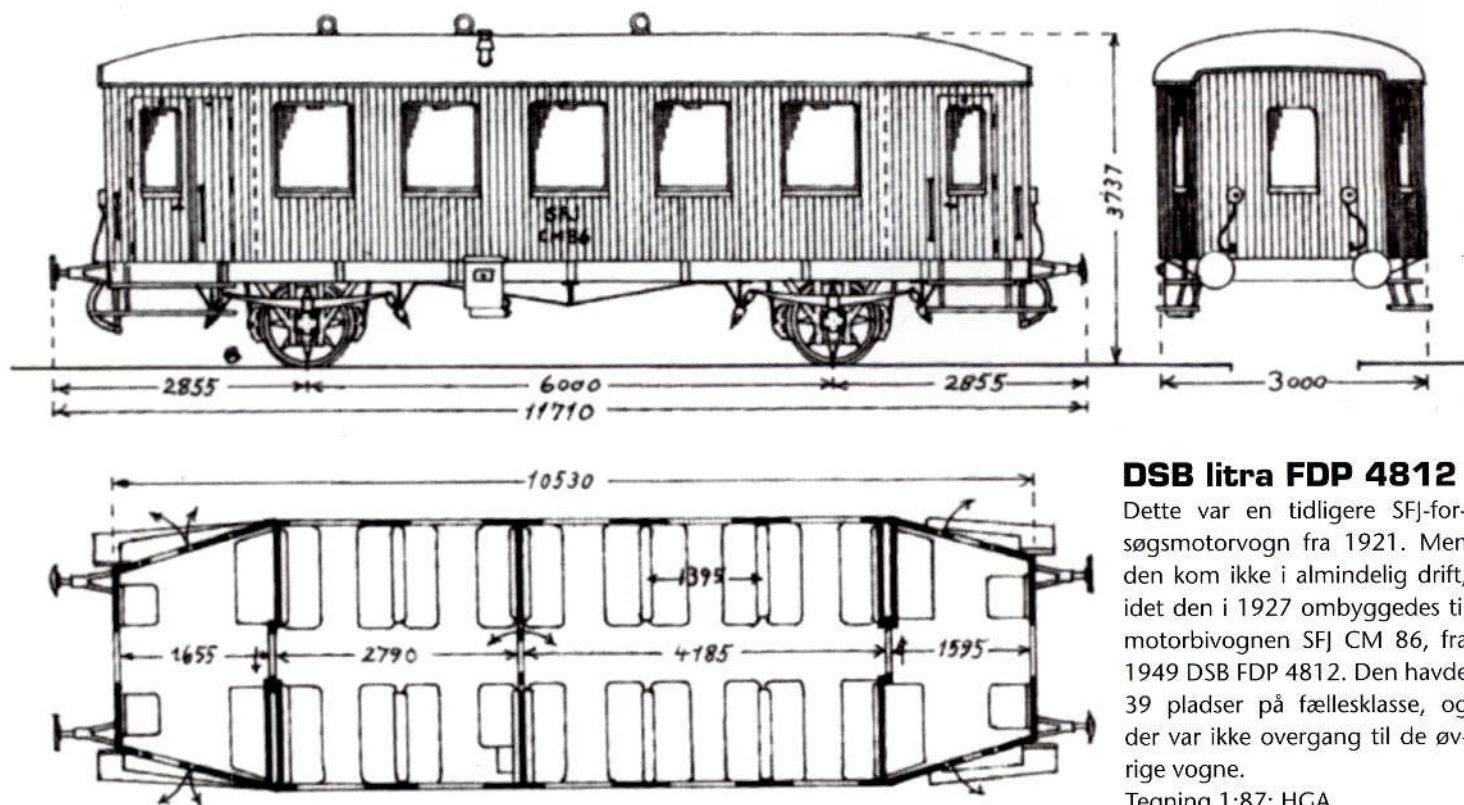
EHP 6817-6820 blev ligeledes bygget af SFJ. De kunne laste godt 4000 kg, og to af dem (EHP 6817 og 6818) var indrettet med bænke i et stort særskilt rum, hvor skruebremsen også befandt sig. Alle vogne havde den traditionelle skydedør. Taravægten udgjorde for

disse vogne godt 12 tons, d.v.s. næsten det samme som DSB EH-vogne. Ved DSB-overtagelsen fik de trykluftbremse og elektrisk lys.

I 1955 blev EHP 6817 og 6819 ikke længere benyttet i tog på de sydfynske jernbaner, idet de overflyttedes til Haderslevbanen, hvor de fremover benyttedes som lokale stykgodsvogne mellem Haderslev og Vojens. EHP 6819 udrangeredes året efter i 1956, mens 6817 forblev i lokal drift til 1963.

Et typisk DSB-tog på ex SFJ var dette, bestående af MP 545-IAL fra serien 1931-500, IAK-DJ og CP 3253. Toget er fotograferet ved Christiansminde ved Svendborg i 1960. Foto: HGC.





DSB litra FDP 4812

Dette var en tidligere SFJ-forsøgsmotorvogn fra 1921. Men den kom ikke i almindelig drift, idet den i 1927 ombyggedes til motorbivognen SFJ CM 86, fra 1949 DSB FDP 4812. Den havde 39 pladser på fællesklasse, og der var ikke overgang til de øvrige vogne.

Tegning 1:87: HGA.

Driften på strækningerne

Odense-Nørre Broby-Faaborg Jernbane (ONFJ)

Den 47,1 km lange tidligere ONFJ-strækning, der var åbnet for drift 2. oktober 1906, var lagt med 22,37 kg/m skinner.

Linien løb fra Odense til Faaborg næsten "parallelt" med Odense-Svendborg og Ringe-Faaborg-Banen linien. Den strakte sig gennem et meget smukt landskab, ikke mindst mellem Trunderup-Jordløse-Haastrup, hvor de Sydvestfynske Alper ligger. Banen havde 16 betjente stationer og et trinbræt:

(Odense) - Fruens Bøge - Dalum - Sct. Klemens - Bellinge - Fangel - Tuemose - Nørre Søby - Allested - Staaby - Brobyværk - Nørre Broby - Ernebjerg - Trunderup - Jordløse - Haastrup - Stensgård - Millinge - (Faaborg).

DSB litra FDP 4812 i togstamme i Odense, 1951. Foto: PEC/DMJK.

Efter DSB-overtagelsen brugtes næsten udelukkende motormateriel i persontogene, både seks-, fire- og to-akslede. De to-akslede var overflyttede DSB MF-vogne, bygget af Triangel i 1928-29, mens de fireakslede MBF og de seksakslede MDF var tidligere SFJ-køretøjer. DSB overtog fire tidligere maskiner fra ONFJ litra AF, men de kom aldrig i ordinær brug på deres gamle strækning, kun i visse særtog.

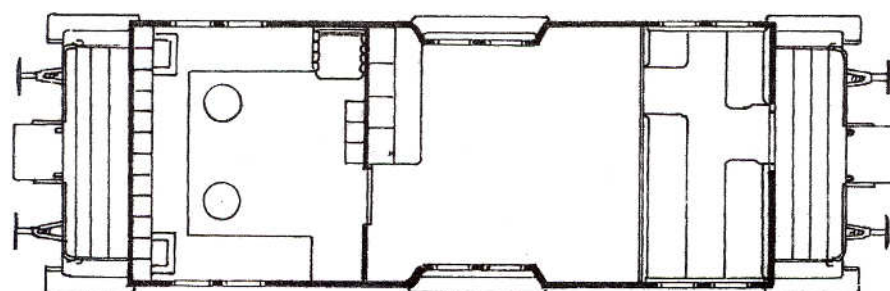
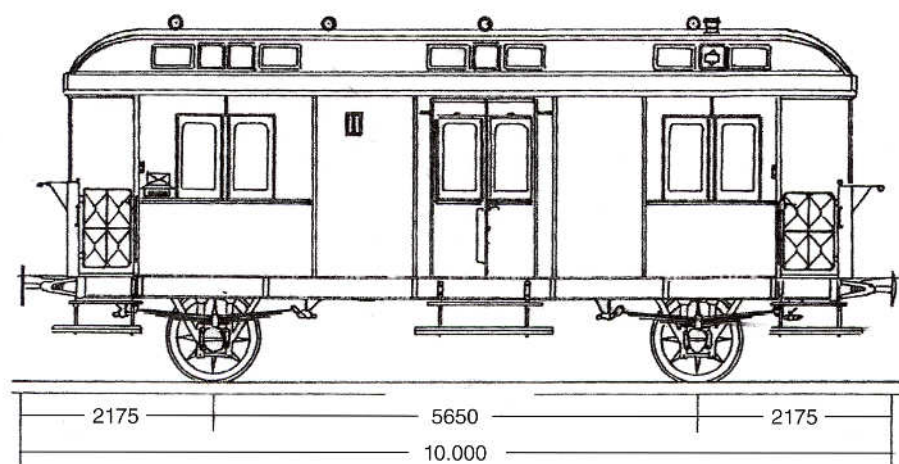
MF-vognene måtte kun fremføre en togvægt på max. 48 tons, almindeligvis var den på 36 tons, og de benyttede bivogne var næsten ude-

lukkende de to-akslede DSB motorbivogne litra FE. Kun i få tog brugtes tidligere SFJ-rumlekasser litra CXMP og CUMP, der – som nævnt i indledningen – fik lædersæder efter overtagelsen. Et enkelt togpar medbragte en rejsegodsvogn litra EHP, der også var en tidligere SFJ-vogn.

Man havde i befolkningen håbet på, at DSB ville opgradere strækningen, og indføre 1. klasse som på et par af de øvrige baner, men den kom aldrig.

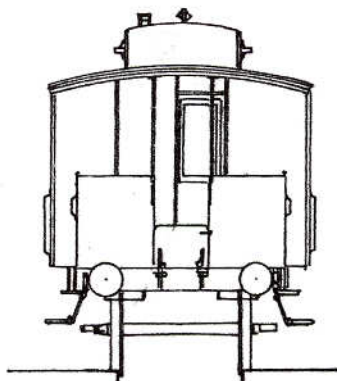
Hvert tog havde i gennemsnit ca. 100 pladser, et enkelt tog – 1265 Faaborg-Odense – havde dog





**DSB litra
DMP 5561-5562**

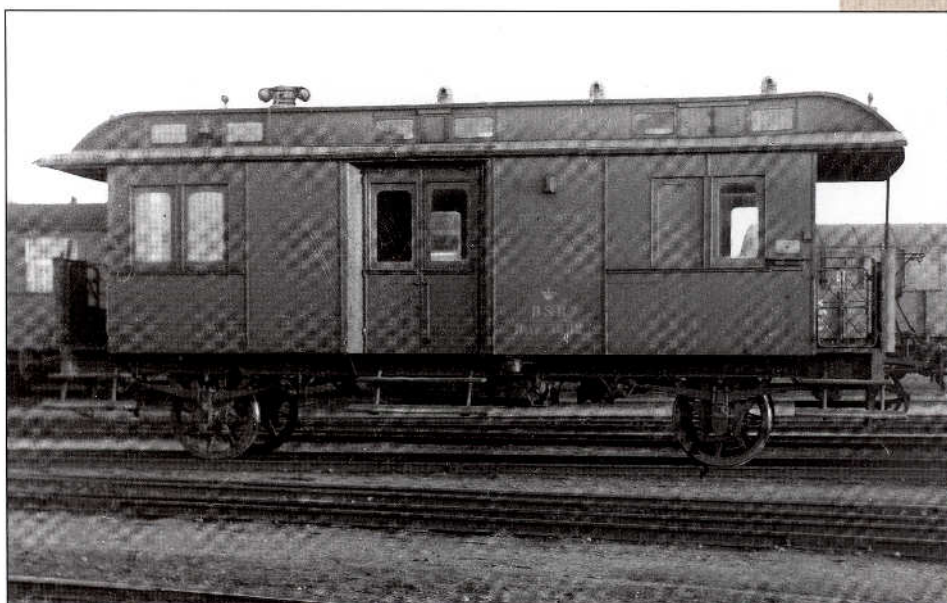
Scandia 1897
Tegning HO



over 250 pladser, og var oprangeret af MDF-FE-FE-CXMP, d.v.s. udelukkende to-akslede vogne.

Hastigheden var ikke ligefrem den allerstørste. For alle motortog gjaldt, at der kun måtte køres 45 km/t mellem Faaborg og Fruens Bøge, mens der fra Fruens Bøge til Odense måtte køres 70 km/t. Det tog ca. halvanden time at tilbage-

DSB litra DMP 5561 på Odense Syd, 1951. En lidt usædvanlig postvogn med endeperroner og indfældede døre. Bemærk brevkassen til højre på vognsiden. Foto: PEC/DMJK.



Endnu en postvogn - DMP 5567 - bygget af Scandia i 1898, men i noget andet design end DMP 5561-62. Vognen holder her på Odense Syd, 1952. Vognen blev udrangeret i 1953. PEC/DMJK.



lægge den 52,5 km lange strækning.

Til godstog på hverdage i hver retning brugtes G-maskiner. Hastigheden for disse var ligeledes 45 km/t.

Fra 1951 forsvandt FE-vognene, og blev erstattet af bivogne litra FC. Litra COMP brugtes i et enkelt togpar på søndage (1265/1268). Den benyttede trækraft var udelukkende motorvogne MF, MBF og MDF. Som rejsegodsvogn brugtes EM og EH fra DSB.

Postvognene i to togpar var de tidligere SFJ-vogne litra DMP. Eksempel på oprangering er togene 242/247 Få-Od, der begge kørtes som MF-FC-DMP. Om aftenen kørtes tilsvarende togpar med bureau-post tog 256/259. Hastigheden var den fornævnte 45 km/t.

I 1953 og 1954 var trafikmønsteret det samme, idet der benyttedes MF-vogne med en eller to FC-vogne evt. med en tilkoblet rejsegodsvogn EH eller postvogn DMP, MDF og MBF. I aftenposttogene 247, 256 og 259 brugtes en MP, og oprangeringen var MP-EM-DMP-hastervogne (tog 247, ej søndag),

MP-FC-EH (tog 256) og MP-DMP-EH-ilgodsvogne (259). Postvogne DMP medtoges dog ikke på søndage.

Et enkelt persontog på søndage kom via Nyborg-Faaborg (tog 162), og returnerede til Odense som tog 1265 med oprangeringen MP-EH-CMMP-FC, d.v.s. at COMP-vognen var blevet udskiftet. Det returnerede med samme oprangering fra Odense til Faaborg som tog 1268.

Banen blev en stor underskudsforretning. I årene 1949 til 1953 seksdobledes underskuddet fra 100.000,- kr. til 600.000,-. En medvirkende årsag til underskuddene var bl.a. bemanningen af togene, idet man f.eks. i et MF-tog med FE vogn brugte tre personer, nemlig motorvognfører, togfører og portør. Desuden indsatte DSB mange rutebiler parallelt med banen, og i flere tilfælde med bedre forbindel-

ser, så de tog mange passagerer fra banen.

Så var hastigheden langsom, så var nedlæggelsen til gengæld hurtig. Allerede den 22. maj 1954 – fem år efter overtagelsen – nedlagdes strækningen for al trafik sammen med SFB, og de sydfynske "præriebaner" blev to baner mindre. Banerne var statsdrevne, men privatejede ved forpagtningskontrakter, der var indgået for fem år ad gangen, og da der skulle handles om fornyelse i 1954, var DSBs krav så høje, at banernes bestyrelse foretrak at standse driften fra køreplansskiftet.

Med lukningen ophørte brugen af motorvognen litra MF, og de overførtes derefter til Nyborg-Faaborg-Banen som reserve. Blandt det overtagne personvogsmateriel i 1949 var - som omtalt i indledningen - en to-akslet motorbivogn litra FDP. Den nåede aldrig at opleve lukningen af banen, idet den i 1953 knækkede en aksel nær Håstrup, og derefter hensattes for reparation, der aldrig blev foretaget. Indtil da brugtes den mest i togparret 255/262 på hverdage, der bestod af MBF-FDP.

3. del fortsætter i næste nummer.



Også rejsegodsvogne overtog DSB fra SFJ, bl.a. EHP 6819, der blev bygget af SFJ i 1916. Bemærk de langsgående løbebrætter. Foto PEC/DMJK.



TRINBRÆTTET KØBENHAVN

Din & Min Hobby

Et "Elektrisk tog" kan du købe mange steder, men hvad så bagefter når anlægget skal udvides, og du har brug for saglige råd og vejledning?

Vi gør noget ekstra ud af, at du bliver tilfreds med dit køb, således at du kan få glæde af din hobby mange år frem i tiden.

Vi har over 25 års erfaring handel med modeltog og køber brugt velholdt modeltog samt tager større samlinger i kommission.

Vi fører næsten alt i modeljernbane i alle størrelser.

Vi er specielt kendt for TT og USA-modeller i spor 1 samt komplette udvalg i Tillig skinner og Auhagen huse og tilbehør

Se vores hjemmeside: www.trains-r-us.dk

Åbningstider:

mandag & fredag 16.15-18.00

lørdag 10.00-13.00

Vi gør mere for din hobby - det er vores hobby

Bagsværd Hovedgade 135 · DK-2880 Bagsværd

Tlf.: +45 21 30 91 61

e-mail: din-min@email.dk

Besøg og bliv inspireret hvor hobbyfolk mødes



Grundtvigsvej 15, DK-1864 Frederiksberg

tlf. +45 38 88 38 54, fax: +45 38 88 39 54

Onsdag - torsdag 12-18, fredag 12-19,

lørdag 10-14, søndag, mandag og tirsdag lukket

www.stoppel.dk

EKSKLUSIVE Y-TOG LOLLANDSBANEN

MEGET BEGRÆNSET OPLAG!



41331 LOLLANDSBANEN DC DIGITAL **KUN 60 stk produceret**

41332 LOLLANDSBANEN AC DIGITAL **KUN 90 stk produceret**

PRIS HOS RC KONGEN:

3.395 KR.



FACEBOOK

facebook.com/rckongen



YOUTUBE

youtube.com/user/rckwebshop



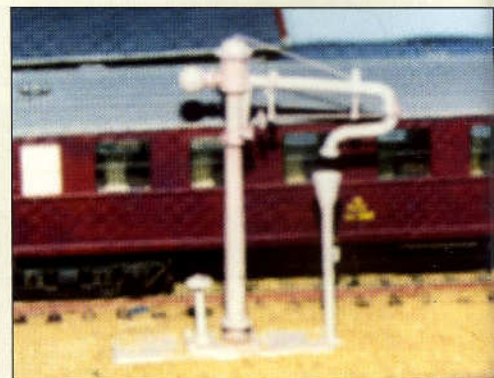
RCKONGEN.DK



Det er ikke tilstrækkeligt, at det rul-
lende materiel og det elektroniske er
i orden på et godt anlæg. Landskab
omkring materiellet skaber rammen,
og bør indeholde interessante detal-
jer, for det er netop på denne måde
at helhedsindtrykket opleves. Og
samtidig skal det være levende, så
der er noget at "gå på opdagelse ef-
ter", når andre beskuer det. Her kan
pigerne i øvrigt også være med til at
gøre en indsats for modeljernbanen
ved at give anlægget liv med fx be-
maling af fx figurer.

Her følger lidt ideer som man
kan bygge videre på, men HUSK...
for at et anlæg skal være dansk, så
skal man bruge nogle typiske danske
detaljer. Det er ikke tilstrækkeligt at
lokomotiver og vogne er danske. Et
tyrolerhus passer jo ikke ind i et dansk
landskab.

Et lille eksempel på en detalje
på stationsområdet:
En vandkran mellem sporene.



Det er detaljerne der gør det...

2. del

På stationsområdet

Her kan der være mange detaljer,
alt efter hvilken epoke man dyrker,
fx på perroner, hvor der skal være
plakater for DSB, køreplansopslag
og destinationsskilte. En passende
stander med destinationsskilte
til større danske stationer fås fra
Auhagen kat-nr. 41 637., Men el-
lers skal man pynte med perron-
vogne og -traktorer. Disse kunne
fås hos EpokeModeller (nu lukket
ned, men salget er overgået til
CMT-Hobby, Vanløse), papirkurve,
bænke, læskure, lamper og lygter...
og beplantninger. I moderne tid –
omkring 1985 – begyndte man at
fremstille beplantninger med svel-
leindramning. Men almindelige
runde blomsterkummer i beton kan
også gøre det.

Selvfølgelig må man ikke glem-
me stationsnavnet, perronangivel-
ser, billet- og drikkeautomater o.s.v.

Ved siden af stationsbygningen
må den typiske danske pølsevogn
ikke mangle. En sådan kunne på
et tidspunkt fås som samlesæt fra
HELJAN. Hosstående vises et flot ek-
sempel på Sundborg Modeljernba-
ne. Modellen er desværre udsolgt
for længe siden.

Endelig kan man på perronerne
finde telefonstandere, telefonhyt-
ter for den fungerende, højttalere,
ure, priktogrammer, fx skiltet med
den "spærrende mand" for enden
af perronen (epoke IV)-V. Tidligere
i epoke III brugte man et skilt med
"Overgang forbudt". Andre detaljer
kan være trækvogne til transport af
pakker, rejsegods m.v.

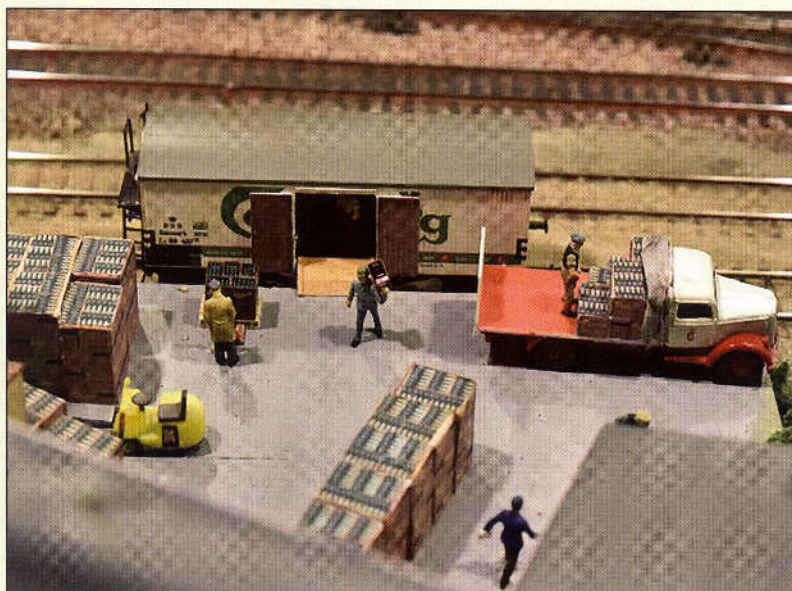
Stationsbygningen skal pyntes
med DSB-logo, vingehjul, moderne
eller det gamle, et stort ur, plaka-
ter, køreplaner og reklamer fra lo-
kale eller landsdækkende firmaer,
fx emaljeskilte. Især landstationerne
i epoke III havde mange af disse
emalje-reklamer, der var sat op på
varehuse, stationsbygningen el-
ler det omgivende plankeværk. I
bogen "Gadens Blikfang fra 2016,
Permildd&Rosengren, kan man finde
mange emaljeskilte, der kan nedfo-
tograferes til ønsket størrelse.

Ved siden af stationen skal være
cykelskure, stor eller små, og foran
stationsbygningen bør der være
holdeplads for taxa, busser og rute-
bler. Der bør selvfølgelig også være
venteskure for publikum.

Til buschaufføren skal der være
en opholdsbygning i træ eller mur-
sten. Her bør man gennemse Auha-
gens katalog (og andre kataloger)
for at finde en egnet bygning. Her
er et forslag, nemlig katalog-nr. 11
374, en landlig handelsstation, der
uden videre kan benyttes. Bussel-
skaberne købte af og til nedlagte
DSB-varehuse og andre bygninger



Ved siden af en station bør anlæg-
ges en plads for rutebiler. Dette er
et busanlæg, man finder på NMJKs
anlæg ved siden af Skælskør station.



Til venstre: Små dioramaer på anlægget tiltrækker opmærksomhed. Her man i gang med at læsse ølkasser på en ølbil. Fra NMJK.



Herunder: Sundborg Modeljernbane har mange fantastiske dioramaer på anlægget. Her læsses en Mercedes lastbil med kul fra en DSB litra PB.



Nederst: Også dette motiv er fra Sundborg Modeljernbane. Der læsses kasser på en lastbil fra en DSB godsvogn litra HD. Desværre har Sundborg MJ ikke opdateret sin hjemmeside i lang tid.

for at indrette dem som opholdsbygninger for buspersonalet.

Ved varehuset og dets rampe skal anbringes varebiler, sækkevogne, gaffeltrucks, kasser, tønder, paler og små brune DSB flybare containere. (transportbeholdere) Igen er EpokeModeller leveringsdygtig i de små containere i tre størrelser (kat.nr. 87 60 77). Sammen med disse medfølger DSB-decals.

På stationsområdet skal anbringes vandkraner, hvis man dyrker epoke III, disse fås også fra diverse fabrikater (EpokeModeller og Banetjenesten).

Man bør lave små selvstændige dioramaer ved stationen eller varehuset, fx læsning af ølvogne, hvilket gør anlægget spændende. Der findes mange muligheder for sjove scenerier, se hosstående billeder.

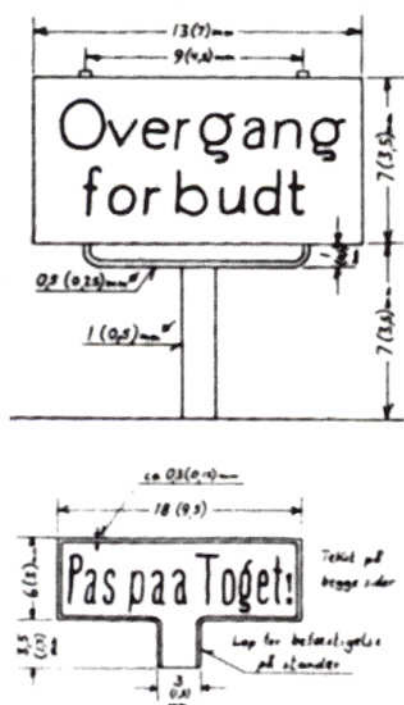
Glem ikke figurerne. Der fås et utal af figurer fra NOCH, Preiser m.fl., så der er masser af muligheder for at komponere sjove scenerier. Ved varehuset skal man naturligvis bruge arbejdende pakhusmestre m.v., og nævnte figurer findes der et utal af hos NOCH, Preiser, EpokeModeller m.fl.

På perronen kan man placere rejsende i alle mulige aldre og positioner. Her kan man også anbringe den kendte "mand med hammere" (stationsbetjent). Han fås også fra EpokeModeller, kat.-nr. 87 50 20.

På landstationer: Glem ikke skinnecyklerne. Også disse fås fra EpokeModeller.

Hvis forbilledet er en større station, så skal der også være et maskindepot. Det kan være en rundremise





Sådanne skilte så man tidligere på DSBs stationer. Skiltene kan muligvis fås i ætset messing fra en mj-producent af lasdele? Skiltene er ikke ret store i skala 1:87. Det øverste er 7 mm langt og 3,5+3,5 mm højt. Det nederste skilt måler 9,5 mm i bredden, og er 4 mm højt. Næppe noget for mj-erere med for mange tommelfingre? Det sidstnævnte skilt havde i øvrigt tekst på begge sider.

til damplokomotiver (epoke III) eller et moderne til diesellokomotiver. Sidstnævnte var aflange bygninger, men der fandtes ikke mange af denne type, idet maskinerne i epoke IV blev samlet i maskindepoter i de større byer, fx København og Århus – og på visse endestationer, fx Frederikshavn, Kalundborg og Rødby Færge. Vi skal ikke komme nærmere ind på dette emne, idet det har været udførligt beskrevet i mange ældre numre af LOKOMOTIVET, men også mange dele til maskindepoter fås hos EpokeModeler, fx en kulkran med tilhørende kulvogne.

Uden for stationen

Bevæger vi os uden for stationsområdet til den omkringliggende by,

Flere tilbehørfabrikanter kan levere dyr af alle arter i skala 1:87. Her er vi på besøg på en gård hos MJK H0-Aalborg, hvor en gase hidser sig op, og basker med vingerne.

er der mange småting, der omgiver det.

Bænke, telefonbokse, plakater kan vi nemt finde på anlæggene, men hvad med brønddæksler, brandhaner, papirkurve, blomsterbede eller malede reklamer på husgavle?

Hvad med en lille statue i byens park? En rytterstatue kan fremstilles af militærfigurer i skala 1:72. Anbringes på en plade eller klods i plastic eller træ. Males kobbergrøn (og sort i skyggerne) med lidt hvide mågeklatter. På gadehjørner og på gader kan anbringe sen grøn telefonboks (epoke III).

Byens park skal forresten også have en flot smedjernsport; den kan man sagtens finde hos producenterne af tilbehør.

Cykelskure og cykelstativer og henslængte cykler er et almindeligt syn i virkeligheden, men et sjældent syn på modeljernbanen.

Vejbælægningen glemmes ofte eller bliver ensformig med asfalterede veje over det hele. Hvad med grusfortove? Brosten? Torvepladser med romerske klinker eller bornholmsk granit? Hvad med fortove med betonfliser? Alt fås om selvkøbende plademateriale fra bl.a. Kibri, Vollmer, Auhagen m.fl. Forskellige vej- og fortovsbælægninger ændrer anlæggets helhedsindtryk, og gør det mere interessant at betragte.

Husk også vejskilte og -striber. Pas på epoken! Skiltene udformning og design varierer efter denne. Striber kan fremstilles med selvkøbende hvide labels, der skæres ud i tynde strimler og trykkes på plads. Husk, at striber er mere almindelige



Detalje fra virkeligheden: En DSB bæk med flot bronceret vingehjul i støbejern. Ukendt sted og fotograf.

i epoke IV-V end epoke III. Men de var der. Se på billeder eller postkort fra den tid, man ønsker at eftergøre.

Ældre færdselsskilte til epoke III kan fås fra Politikens Hvem-Hvad-Hvor, og kopieres på farvekopimaskine. Mere moderne skilte kan købes hos mj-forhandlerne.

Og husk – at næst efter træer, buske og andet grønt – så er skilte og hegn, stakitter m.fl. nogle af de vigtigste elementer på en dansk modeljernbane.

Skilte og reklamer ses over alt, på stativer, hængende på husmure, o.s.v.

Hegn og skel kan være raftehegn, flettehegn, planke-, stolpe- eller hønsehegn, mursten, levende hegn o.s.v., og der skal – som



nævnt – være masser af det. Der findes et utal af indhegningstyper i tilbehørkatalogerne.

Figurer og biler

Ingen anlæg uden figurer – og biler. Som allerede nævnt fås mange figurer fra EpokeModeller, men NOCH, Preiser m.fl. har et utal af figurer i alle positurer, børn, unge, gamle (seniorer hedder det vist?), siddende, stående, rejsende, arbejdende, frække o.s.v.

Perroner bør befolkes med rejsende, og det samme gælder personvogne, der skal have rejsende i kupeerne o.s.v.

Og glem ikke dyrene. Især på landet skal der være et godt udvalg af husdyr. Har man et hestestutteri eller rideskole er der rig lejlighed til at få fyldt op med heste og ridende personer. Et gartneri eller planteskole kan live op på en farverig måde med masser af kulørte planter, buske og træer...og her skal der også være personale, der tilser planterne.

Også små sommer- og feriehus med grønne områder ved sporet vil pynte. Her har NOCH m.fl. udgivet herlige små efterligninger af mange typer planter og afgrøder, der passer fint til at detaljere haverne. Om planter og urter til disse scenerier, se venligst LOKOMOTIVET nr. 126, side 31.

I skovbrynet skal man kunne se hjorte m.v., og evt. en jæger i et jagtårn.

Sundborg Modeljernbane

Vi er ikke helt klar over, hvem (Jørgen Steffensen?) der står bag den flotte hjemmeside om Sundborg Modeljernbane, hvorfra vi har tyvstjålet nogle af artiklens billeder, og derfor har vi ikke kunnet indhente tilladelse til benyttelse af illustrationerne. Men vi håber at vedkommende tilgiver os "tyverierne". Kender læserne vedkommende, er man velkommen til at rette henvendelse til os.

Sundborg Modeljernbane findes på:

www.sundborg.wordpress.com, desværre er hjemmesiden ikke opdateret siden august 2014. Hvorfor ikke?



Øverst: Endnu et lokalt diorama fra Sundborg Modeljernbane. Der arbejdes med DSB-containere ved varehuset.



I midten: I Sundborg by finder man denne lokale pølsevogn "Sundbypølser". Grundmodellen blev i sin tid udgivet af HELJAN i skala 1:87.

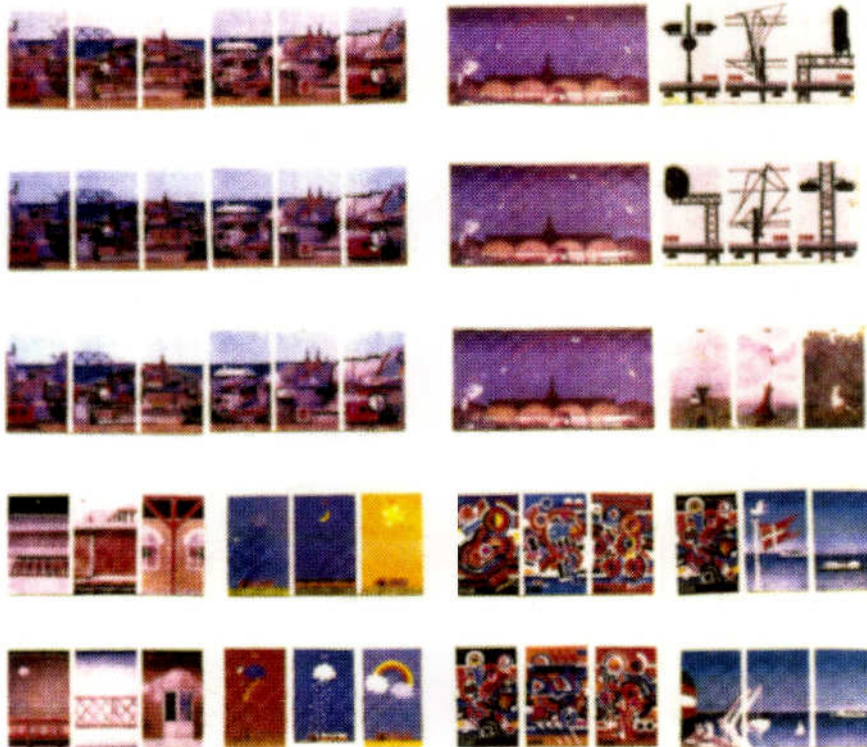


Nederst: Her er man i gang med at læsse mælkejuger på en hvid vogn fra DSB. Også et herligt lokalt diorama på anlægget. Se mere på www.sundborg.wordpress.com. Hjemmesiden om Sundborg er skrevet og opbygget af Jørgen Steffensen. (?)





EPOKE IV



EPOKE III



DSB plakater i skala 1:87 til epoke III og IV, oprindelig udgivet af Trinbrættet Århus.

Øverst: Plakatfriser, der var almindelige i epoke IV.

Til venstre: Plakater til epoke III.

Tag kopi af plakaterne på selvklæbende labels, og skær dem fri til montage.



EPOKE II og EPOKE III

Reklameskilte i metal, der var almindelige i epoke II og III.

Tag kopi på blankt fotopapir, skær ud og lim dem på varehusenes vægge, plankværker m.v.

Med figurer kan der fremstilles små sjove scenerier, fx øldrikkende personer ved havnen, lapning af cykel, elskende i skovkanten, lystfiskere ved søen, badende ved stranden o.s.v.

Og så nævnte vi biler. Disse skal naturligvis have danske forbilleder. Men det vender vi tilbage til i en kommende artikel.

Vi har i tidligere numre givet inspiration til både huse på anlægget og figurer. Alt det finder man mere om i LOKOMOTIVET, således:

- Danske huse på anlægget, nr. 79, side 14
- Brugen af figurer, nr. 80, side 14
- Se også vort index over LOKOMOTIVETs numre 1-100 under "Sceneri".

Forhandler af EpokeModeller er nu CMT-Hobby, Jernbane Allé 97, 2720 Vanløse, tlf. 38 74 11 51.

E-mail: mail@cmthobby.dk

Fotonostalgi:

DSB trækkraft i farvefotos

- i 1950'erne og 60'erne

Del 2

Fotos af DSB i farve fra 1950- og 1960'erne er ikke så almindelige. Det var kostbart at investere i farvefilm, så lagt størsteparten af fotos fra den tid er i sort-hvid. Men takket være Henning Orlowics, Jan Niemann og Peter Roland Hansen har vi fået adgang til tusindvis af fotos taget i 1950'erne og 60'erne af Svend Jørgensen, Helsingør. Nogle af disse fotos synes vi, at vore læsere skal nyde godt af. 1. del blev bragt i nr. 128.

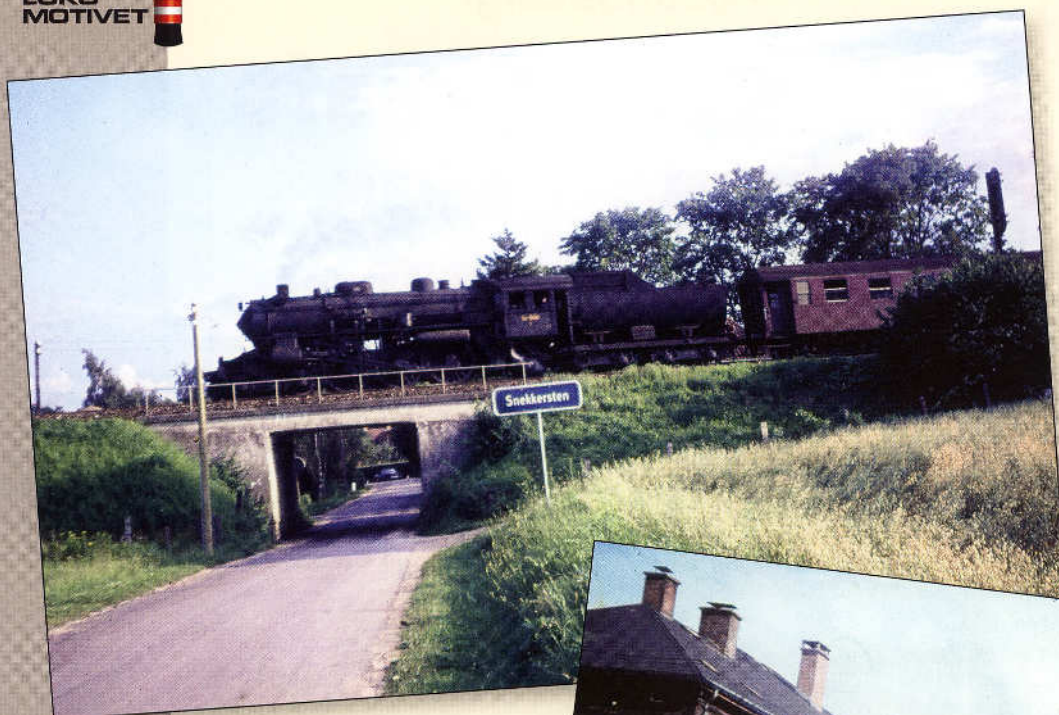
F 495 er her fotograferet under rangering på Københavns Hovedbanegård, sommer 1963. Normalt var det Sv. Jørgensen, der tog billeder af damplokomotiverne, men her er han selv fyrbøder på maskinen, så det var en kollega, der tog billedet. F 495 blev leveret af den italienske fabrik Saronno i 1898, og forblev i drift til 1964, hvor den på dette tidspunkt var i drift i København. Maskinen havde høj kulkasse, hvilket den fik i 1951. Et fint billede af de meget smukke damprangerlokomotiver i fuld vigør. I baggrunden ses Post 6, der var kommandopost for nærtrafikken.



Så er vi kommet en tur til Faaborg, hvor DSBs motorvogne litra MP var flittige arbejdsheste på de tidligere Sydfynske strækninger. Svend Jørgensen tog mange fotos af det rullende materiel på netop disse strækninger. Her har han fanget MP 547 under hvil på stationen i 1964. Litra MP var forløber for MO-vognene, og nr. 547 blev leveret af FRICHS/Scandia i 1934. Den tilbragte de sidste år på de Sydfynske spor, indtil den blev udrangeret i 1966, og derefter ombyggedes til undervisningsvogn litra ZU 99 984.

Damplokomotiverne litra D blev flittigt benyttet i det jyske, og "Den skæve Bane" var ingen undtagelse. Året er 1958, og vi er i nærheden af Funder, hvor D 894 fremfører et særtog (hvid særtogsplade) med åbne vogne gennem den jyske hede. Et anderledes landskab end det sjællandske, og en smuk baggrund for motiver med damplokomotiver. D 894 var en D II-maskine, der blev leveret af Berliner Maschinenbau i 1920. Den forblev i drift til 1961, og kørte hele sin drifttid i 2. Distrikt.





Igen et motiv med en D-maskine, denne gang med persontog bestående af en EC-rejsegodsvogn og diverse trævogne, nemlig en vogn med tagrytter (litra CM?) og en CP. Maskinen er D 845, og billedet er taget i 1960 kort tid før Skive station blev totalt ombygget (se LOKOMOTIVET nr. 124). D 845 var en type D I, men ombyggedes til D IV i 1931. Den blev leveret af Berliner Maschinenbau i 1909. Den forblev i drift indtil 1961, og kørte som de fleste D-maskiner i 2. Distrikt hele sin drifttid.



Nogle kan lide designet på DSB damplokomotiv litra P, mens andre synes den er uskøn. Men uanset hvad, så tog Sv: Jørgensen også mange fotos af denne hurtigløber. Det er her den legendariske P 917, som holder hvil på den gamle Kalundborg station, 1958.

I baggrunden anes en E-maskine, der også anvendtes i de hurtige tog på Kalundborgbanen (Den vest-sjællandske Jernbane), bl.a. i båd-togene til og fra København.

Litra P 917 benyttedes i sin sidste tid især på strækningen mellem Næstved-Slagelse (1960-1964), og var stationeret i Næstved. Den blev senere "veteranmaskine", og stationeredes i nogle år i Næstved. Den blev leveret af Hanomag i 1909, og forblev i ordinær drift indtil 1964. Maskinen blev overført til Roskilde i 1988, men kom i 2016 til Randers,





D-maskiner i forspand tager vand i Silkeborg, 1958. Det er D 898 og D 897 (forrest), som fremfører et særtog med ballast. Begge er D II-maskiner. Lige efter maskinen følger en rejsegodsvogn litra ECO, der fungerer som togførervogn (ses ikke på billedet). Fotoet er et enkelt fra en billedsekvens, der viser toget under ophold og kørsel fra Silkeborg, og vidner om den gyldne tid, hvor der virkelig var jernbaner til.

Et af Svend Jørgens yndlingssteder til fotografering var ved det mangearmede indkørselssignal (kaldet redekammen) ved indkørslen til København Gb. Her er en ukendt litra E under fuld damp på vej ud ad sporet på vej til Vigerslev, og i baggrunden over lokomotivets tag anes armsignalet, der er hejst for udkørsel.



Svend Jørgensen har også fotograferet jernbanefærgerne, og da Glyngøre var stedfortræderfærge i Helsingør i 1959, blev dette foto taget. Det var en lille jernbanefærge, der normalt klarede overfarten mellem Glyngøre og Nykøbing Mors. Færgen blev bygget af Helsingør Skibsværft i 1902, og brugtes på mange overfarter som afløserfærge, bl.a. mellem Mørmø og Faaborg. Den sidste tur blev sejlet i 1964, hvorefter færgen blev ophugget i 1965.



HOBBY TRADEs

produktioner 2006 - 2016

■ Af Torben Andersen

Vi bringer her en liste over Hobby Trades danske produkter af rullende materiel udgivet i perioden 2006-2016. I nr. 122 bragte vi en liste over HELJANs frembringelser i årene 2005-2015, så mj-erne har nu mulighed for at se, hvad de mangler i samlingerne. Senere laver vi en opsamling af DWAs og McKs udgivelser.

Kort om HOBBY TRADE

Hobby Trade blev grundlagt af Karsten Ebert Pedersen i 1999. I første omgang var det kun en fritidsbeskæftigelse.

Den første model af en DSB-vogn var den spidse CM som Karsten fik ideen til ved at studere LOKOMO-

TIVETs analyse af læsernes ønsker i nr. 54. Vognen kom på markedet i år 2000.

Derefter gik han i gang med at udvikle en model af DSB diesellokomotivet litra ME, der udkom i år 2002. Samme år dannede han selskabet Hobby Trade sammen med sin bror Flemming. Næsten samtidig fik han Kasper Bang Jensen tilknyttet som konsulent.

Den første udgivelse fra Hobby Trade blev - som allerede nævnt - en personvogn DSB litra CM (spids), der udkom i 2000. Desværre var førsteudgaven ikke så vellignende, idet den havde flere fejl, bl.a. manglende tagudhæng i siderne, den havde 'forkerte' trin, for grove markeringer af teaktrælisters o.s.v.

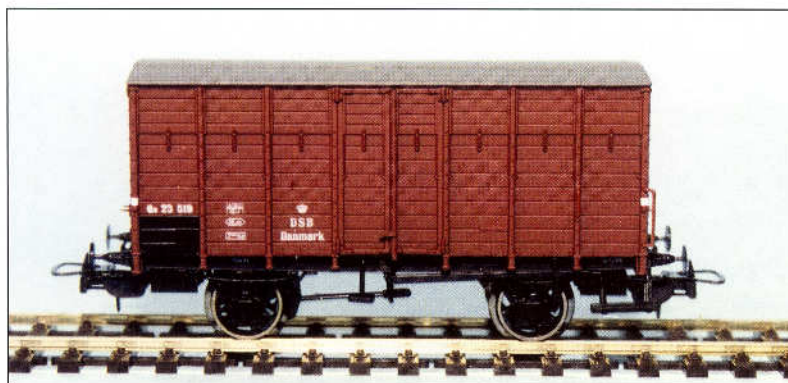
Men i tiden efter forbedrede man modellen, så den blev meget lig sit forbillede, bl.a. med korrekt tagudhæng, khakifarvede harmonikaer, fastmonterede trin o.s.v.

De første produktioner blev styret fra Fredericia, hvor selskabet også var hjemmehørende.

DSB litra ME

Modellen af DSBs diesellokomotiv litra ME blev produceret i Ungarn på fabrikken DEAK, Den sendtes på markedet i år 2002, men desværre kom den også til at lide af nogle fejl, udseende såvel som driftmæssigt. Man flyttede derefter produktionen til Kina, hvor det lykkedes at producere fine modeller, bl.a. blev ME'erne nu forsynet med en driftsikker 5-polet motor fra Mashima, to svinghjul, der trak på 4 aksler og med lysskift i køreretningen. Den udkom i 2004, hvor forbilledet var ME 1505. Den kørte rigtig godt, og med den rigtige dekoder kørte den fantastisk langsomt.

Der blev desuden fremstillet litra ME i blå og rød, nemlig ME 1509 (rød) og ME 1521 (blå). Modellerne havde dekoderstik, lysskift rød-hvid i køreretningen, 5-polet motor, træk på fire aksler og svinghjul.



Den lille Q-vogn fra DSB blev udgivet i 2006, og var blot en enkelt af en helt stribe modeller af litra Q. Her er det QD 23 519, der havde katalognr. 31 004.

I årenes løb producerede man ikke mindre end 23 forskellige ME-modeller.

Samarbejdspartnere

Undervejs indledte man samarbejde med flere mj-forhandlere, der ønskede andre typer modeller på markedet. Det gjaldt således et par udgaver af diesellokomotivet litra ME, der blev til i samarbejde med Tåstrup Togkælder ved Johnny Juhl.

Derefter kom Tikøb Hobby ved Kim Møller ind i billedet, og man fremstillede rangerlokomotivet DSB litra MT, endda i to udgaver, nemlig i grøn til epoke III og rød/sort til epoke IV. Sidstnævnte fik nogle fine varierende detaljer som fx rotorblink og forlænget udstødning over førerhus.

MJ-forhandleren OKT-Modelimport (Ove Kirk Thomsen) havde i et par år puslet med egne småproduktioner, men gik derefter ind i et samarbejde med Hobby Trade om at fremstille de specielle selvtømmende sukkervogne fra De Danske Sukkerfabrikker, DSB litra U. Det blev nogle herlige modeller, som i dag desværre er vanskelige at opdrive.

Sluttelig indledte man et samarbejde med mj-forretningen Kystbanen (Søren og Christian Graversen), der fik fremstillet de to farverige personvogne fra HFHJ 60 og 61 (CL-lignende vogne). Der blev også plads til en kølevogn DSB litra IKG fra Premier Is og moderne maskinkølevogne fra MAYO og Danefrost. Senere blev det til DSBs dobbeltdækkervogne. Alle disse blev nøjagtigt gengivet som forbillederne i skala 1:87.

Mere trækraft

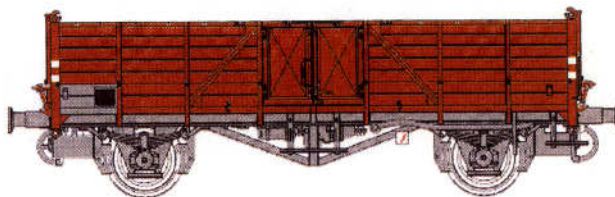
Året efter i 2005 udsendtes en model af DSB litra MZ IV, der på samme måde var meget tro mod forbilledet, og også den var forsynet med 5-polet motor og svinghul m.v. De blev i første omgang udgivet med to numre, nemlig 1448 og 1459. MZ 1448 svarede til sit forbillede med skørte og runde puffere, hvori mod MZ 1459 desværre manglede

Modeller udgivet af Hobby Trade:

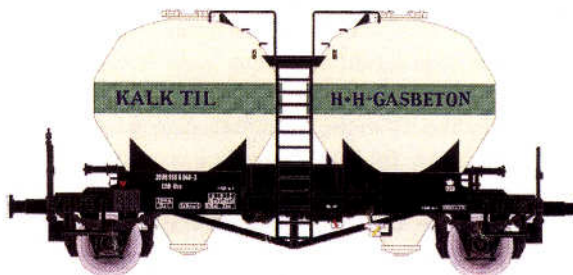
(tegninger Hobby Trade)



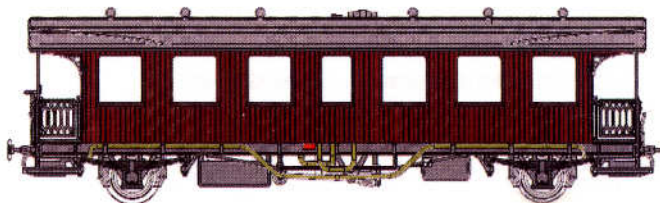
DSB litra U sukkerbeholdervogn var en usædvanlig model.



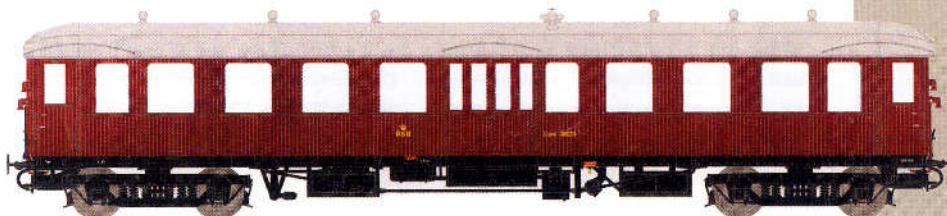
DSB litra PB – der udsendtes en hel stribe af disse fine vogne.



Keglebeholdervognen litra Ucs kom i udgaver fra flere selskaber. Her fra H+H Gasbeton.



En af de første personvogne i model var DSB litra CU.



Et stort mj-ønske var de gamle københavnske nærtrafikvogne litra CR. CRS m.fl. der også udsendtes i flere udgaver. Det var fantastiske smukke og præcise modeller.

Herunder: Det blev også til et sæt med fire kølevogne. Her fra Premier Is, DSB litra IKT, IB og svensk kølevogn. Vognen fra Premier Is blev kun udsendt i dette sæt.





Kølevogne fra DSB, til venstre litra IB. Til højre en vogn fra bryggeriet Albani.



de typiske håndbøjler på fronterne. Men i 2009 udsendte man MZ 1461, der havde de korrekte håndbøjler m.v. på fronterne. Modellen blev hurtigt udsolgt, men siden da har man desværre ikke haft MZ IV i programmet. Det forlyder dog, at der kommer nye udgaver og numre i år 2017, i øvrigt med helt nye og forbedrede gearkasser.

Tid til Q-vogne

Hobby Trade eksperimenterede også med godsvogne, og udsendte i år 2006 nogle fine modeller af de ældre små kortakslede QD-vogne og de lidt større QHL og QR. De små Q-vogne var ikke så heldige, idet koblingerne slaskede, og der var nogle småfejl på vognkasserne, bl.a. manglede den typiske vognramme under taget.

I 2006 begyndte man også at producere modeller til udlandet, bl.a. diesellokomotiver til NSB og CFL med forbillede i MAK/Siemens maskiner.

Her skal lige tilføjes, at Hobby Trade i 2007 udgav tilbehør til modeljernbanen, bl.a. små kolonhuse med forbillede hos DSB. De kunne fås i flere størrelser, og var fremstillet således, at mj-eren havde flere muligheder for at samle husene i forskelligt udseende. Husene blev udsendt både som røde

og sorttjærede, og de var nogle fantastiske bygninger på modeljernbanen. Desværre har man ikke senere set meget til disse små romantiske huse, der kunne fås i otte udgaver.

Som tilbehør kunne man også få apparatskabe, relæhytter og signalklokker, sidstnævnte de såkaldte "bimle-bamle". På et tidspunkt udgav man også en model af en kvægfold. Disse modeller har aldrig været opført i katalogerne, kun i produktoversigter ved mj-arrangementer m.v.

DSB damplokomotiver og vogne med stafferinger

Undervejs fremstillede firmaet DSBs damplokomotiv litra D IV med varierende numre, og det var indtil da noget af det bedste dansk damptrækkraft, som blev produceret. Ikke alene var modellen meget tro mod sit forbillede, den havde også en god trækkraft, og var meget sikker i drift.

Man eksperimenterede fortsat med at forbedre modellerne. Hidtil havde det fx ikke været teknisk muligt at påtrykke gule stafferinger i acceptabel kvalitet, men ved hjælp af en forfinet trykteknik kunne man i år 2009 udsende de første modeller med fine gule stafferinger, nemlig den toakslede pladebeklædte personvogn litra CU. Det gav nye mu-

ligheder for at variere modellernes udseende, og senere i 2011 kom således en nærtrafikvogn litra CL med flotte stafferinger.

DSB litra CR

I mange år sukkede danske mj-ere efter en model af DSBs romantiske nærtrafikvogne litra CR og CRS fra epoke III, idet disse var vanskelige, ja, næsten umulige at gennemføre som selvbyg. Men i 2011 blev mj-ernes bønner hørt, idet Hobby Trade lancerede nogle smukke modeller af netop disse vogne, både som CR, CRM og CRS. De fulgte deres forbillede meget nøje, og var helt igennem med mange detaljer bl.a. med frontgitter på litra CRS.

Samme år annoncerede man en produktion af DSBs kølevogn litra IKA, Ics (Danefrost) og åbne lavsidede vogne litra PF/PFR, men disse modeller blev første omgang ikke til noget, idet man dette år måtte erklære sig konkurs.

Det blev også til en flot model af DSBs nærtrafiklokomotiv litra S, der endda udsendtes med flere numre. På mærkelig vis ser eller hører man aldrig længere noget til de flotte S-maskiner.

Undervejs indledte man – som allerede nævnt – et samarbejde med mj-forretningen KYSTBANEN, der bestilte to vogne fra privatbanen HFHJ baseret på litra CL, nemlig HFHJ C 60 og C 61. Disse vogne udsendtes i smukke HFHJ-husfarver, og blev en solid succes, hvilket medførte at samme KYSTBANEN bestilte modeller af DSB lbg's MAYO-vogne med korrugerede sider...og DANEFROST-kølevogne, sidstnævnte i nøjagtig gengivelse med kølemaskine, dimensioner og rigtige påtryk.

I efteråret 2011 udtrådte Kasper Bang Jensen af firmaet, og opstartede eget firma med tilbehør til modeljernbanen, nemlig DEKAS. Her er



Undervejs blev der også plads til et diesellokomotiv litra MZ IV, her MZ 1461, der blev udgivet i 2008. Den havde skorte, firkantede puffer, og håndtag m.v. på fronterne. I dag en sjælden model, men Hobby Trade annoncerer at man udsender to nye serie IV med nye numre i løbet af året. Den bliver forsynet med en helt ny gearkasse.

Grå specialvogne fra DSB kom også i sortimentet fra 2007. Her katalog-nummer 33 007, Specialvogn 782 baseret på en HJ med håndbremse. På samme grundmodel fremstillede man en brunmalet Tuborg-ølvogn med påsatte Tuborg-paraplyer på vognsiderne, katalog-nr. 33 008. Nummeret var HJ 111 8 503.

senere udgivet specialserier af vogne baseret på MCKs grundmodeller.

Ny konstruktion af firmaet

I 2013 måtte Hobby Trade lukke, da firmaet blev erklæret konkurs, men samme år overtog arkitekt Claus Riber resterne, og genskabte firmaet under navnet Hobby Trade/F 2010 (Claus Riber Holding A/S). Derefter kom der atter langsomt gang i produktionerne, hvor Karsten Pedersen fortsat var medarbejder, og stadig er det. Også den tidligere producent af DWA, nemlig Viggo Falkenstrøm indtrådte som hjælper i firmaet.

Man var på lukningstidspunktet midt i udviklingsarbejdet med DSBs rangerdamplokomotiv litra F, og dette arbejde måtte derfor indstilles. Men det nye selskab F 2010 overtog værktøjerne og videreudviklede modellen, der så endelig kom på markedet i 2014. Det blev en supermodel, der kunne fås både med og uden høj kulkasse. Den havde et superdetaljeret arbejds-gangtøj magen til forbilledet, altså Allan-Trick-styring. Det virkede meget skrøbeligt og usikkert, men det var slet ikke tilfældet. Modellen kørte som en drøm, og havde en fin trækraft.

(En lille sidebemærkning: En fin ting ved Hobby Trades udgivelser af godsvogne var, at man også fremstillede disse i varianter som fx specialvogne i grå. Disse vogne kan altid anvendes på en modeljernbane for at give anlægget stemning og miljø, når de henstår på et sidespor el.lign.)

To meget sjældne modeller er DSB litra IKT og IKG, udgivet i 2011. Billedet viser IKT 24 751 og IKG 24 700 (katalog-nr. 34 053 og 34 054). De er i dag slet ikke til opdrive, hverken på loppemarkeder eller hos forhandlere.



DSB litra HJ 37 105 med lavtsidende ranger-skruebremse blev udgivet i 2007.

Desuden begyndte man også at fremstille modeller til epoke II; hvilket var lidt dristigt, men det er tilsyneladende gået godt, for i sommeren 2016 udgav firmaet DSB diesellokomotivet litra MT til denne epoke, ligesom man fremstillede toakslede personvogne litra FC til samme epoke, uheldigvis med numre til epoke III – men det kan man vel nok godt leve med?

Disse modeller af litra MT og personvognen litra FC blev udviklet efter nye produktionsmetoder, idet vognkassen blev fremstillet i pertinaxplade med pålimede teaktræsider og gavle i laserskåret materiale.

Det gav modellerne en ekstra fin detaljeringsgrad. Undervognen blev fremstillet efter den traditionelle metode.

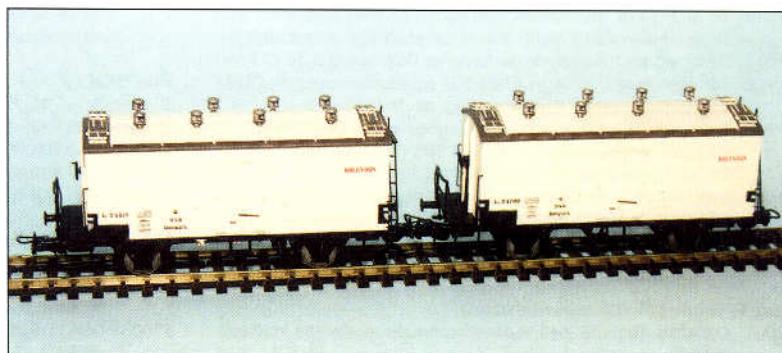
Denne metode er også anvendt til de nyeste modeller af DSBs postvogne litra DO og DQ, der udkom i januar 2017.

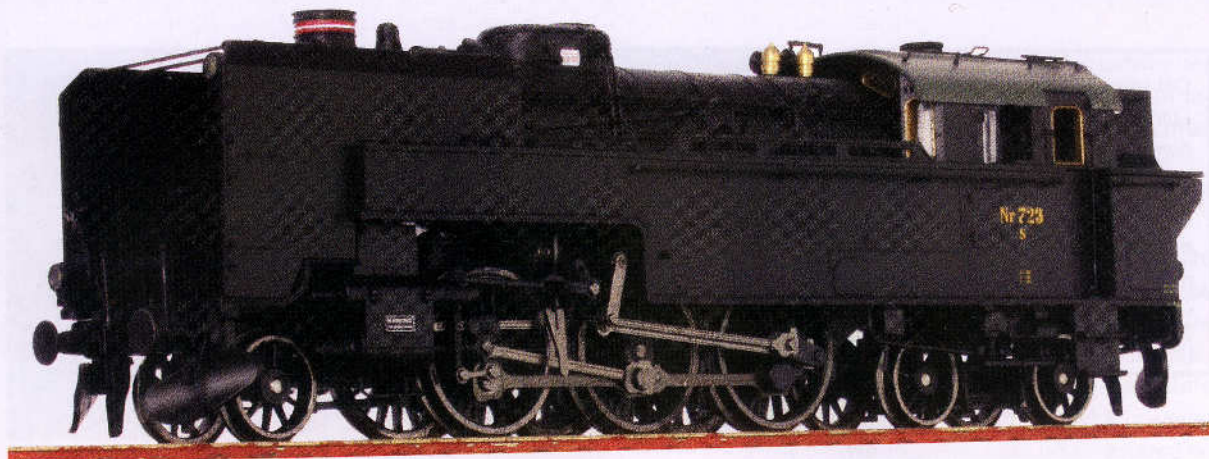
Beklageligvis er det i dag meget vanskeligt at opdrive Hobby Trade ældre modeller i forretningerne, men man kan finde dem på jernbaneloppemarkeder, byttemarkeder eller på auktioner. Også hos visse mj-forretninger kan de evt. findes som brugtmodeller.

De nyere udgivelser kan endnu stadig købes hos forhandlerne, men da man kun fremstiller modellerne i begrænset oplag, skal man ikke vente med at anskaffe sig dem.

Kataloger

I år 2006 udgav Hobby Trade sit første hovedkatalog, og for en god ordens skyld begynder vi oplistningen af produktioner fra dette katalog. d.v.s. også med numre, der udkom i 2004-2005. Katalog-numrene herunder gælder for DC, men trækraftmodellerne kunne også fås til AC, og havde da prefix 25/26 i stedet for 15/16.





En fin model var DSB litra S, der også blev udgivet med flere numre. Den kan af og til findes på loppemarkeder eller auktionshuse, men ellers en sjælden model. Her er det S 723 af 1. serie.

Hobby Trades produktionsliste for årene 2006-2016

År 2006

Trækkraft

- 151505: DSB litra ME 1505, rød/sort, epoke IV, 8-pin dekoderstik.
- 151509: DSB litra ME 1509, helrød, epoke IV, 8-pin dekoderstik.
- 151521: DSB litra ME 1521, helblå, epoke IV, 8-pin dekoderstik.
- 151448: DSB litra MZ 1448, sort-rød, m/underhængte plove og firkantede puffere, epoke IV, 21 pin-dekoderstik.
- 161448: DSB litra MZ 1448, sort-rød, m/underhængte plove og firkantede puffere, epoke IV, 21 pin-dekoderstik og Loksound.
- 151459: DSB litra MZ 1459, sort-rød, med skærte og runde puffere, epoke IV, 21 pin-dekoderstik.
- 161459: DSB litra MZ 1459, sort-rød, med skærte og runde puffere, epoke IV, 21 pin-dekoderstik og Loksound.

Personvogne

- 6201: DSB litra CM 2131, (spids) vinrød, epoke III, forbedret udgave.
- 6202: DSB litra CM 2148, (spids) vinrød, epoke III, forbedret udgave.
- 6203: DSB litra CM 2160, (spids) vinrød, epoke III, forbedret udgave.
- 6204: DSB litra CM 2173, (spids) vinrød, epoke III, forbedret udgave.

Godsvogne

Små Q-vogne (3660 mm akselafstand)

- 31001: DSB litra QG 33 626, lukket hvidmalet godsvogn m/håndbremse, epoke II.
- 31002: DSB litra QG 33 676, lukket hvidmalet godsvogn m/håndbremse, epoke II.
- 31003: DSB litra QG 33 676, lukket hvidmalet godsvogn m/bremsehus, epoke II, (alle forannævnte med højrevendt litrering).
- 31004: DSB litra QD 23 519, lukket brunmalet godsvogn m/håndbremse, epoke III.
- 31005: DSB litra QD 23 590, lukket brunmalet godsvogn m/håndbremse, epoke III.
- 31006: DSB litra QE 34 382, lukket brunmalet godsvogn m/ lavtsiddende rangerskruebremse (platform) og bremsebuk, epoke III.
- 31007: DSB litra QE 34 413, lukket brunmalet godsvogn m/lavtsiddende rangerskruebremse (platform), epoke III.
- 31008: ??
- 31009: ??
- 31010: DSB specialvogn 496, lukket gråmalet specialvogn m/håndbremse, epoke III.
- 31011: AHJ litra QF 4351, lukket blåmalet godsvogn m/håndbremse, epoke III.
- 31012: LJ litra LF 253, lukket brunmalet godsvogn m/bremsehus og bremsebuk, epoke II.
- 31013: HFJ litra Q 108, hvidmalet lukket godsvogn med bremsehus (planlagt, men er vist aldrig udkommet?).
- 31014: HP litra Q 119, lukket brunmalet godsvogn med bremsehus (kun få eksemplarer udgivet, derefter trukket tilbage grundet fejl).
- 31015: Sæt med tre hvidmalede godsvogne: DSB litra QD 23 772 (m/håndbremse), DSB litra QD 23 803 (m/håndbremse) og QF 23 858 (m/bremsehus og bremsebuk), epoke II.
- 31016: Sæt med tre lukkede brunmalede godsvogne, DSB litra QD 23 772 (m/håndbremse), litra QD 23 803 (m/håndbremse) og QF 23 858 (m/bremsetårn), epoke III.
- 31017: Sæt med fire lukkede brunmalede godsvogne, DSB litra QD 23 633 (m/håndbremse), QD 23 749 (m/håndbremse), QF 34 437 (m/bremsehus) og QF 23 955 (m/lavtsiddende rangerskruebremse og bremsebuk, epoke III).

Store Q-vogne (4500 mm akselafstand)

- 32001: DSB litra QHL 32 643, lukket brunmalet godsvogn m/håndbremse, epoke III.

- 32002: DSB litra QHL 32 265, lukket brunmalet godsvogn m/håndbremse, epoke III.
- 32003: DSB litra QR 35 973, lukket brunmalet godsvogn m/lavtsiddende rangerskruebremse, epoke III.
- 32004: DSB litra QR 36 147, lukket brunmalet godsvogn m/lavtsiddende rangerskruebremse, epoke III.
- 32005: DSB litra QRV 36 543, lukket brunmalet godsvogn m/bremsetårn, epoke III.
- 32006: DSB litra QRV 36 147, lukket brunmalet godsvogn m/bremsetårn, epoke III.
- 32007: DSB litra QH 32 081, lukket hvidmalet godsvogn m/håndbremse, epoke II.
- 32008: DSB litra QH 32 007, lukket hvidmalet godsvogn m/håndbremse, epoke II.
- 32007: DSB litra QR 36 027, lukket hvidmalet godsvogn m/bremsetårn, epoke II.
- 32008: DSB specialvogn 495, lukket gråmalet vogn m/lavtsiddende rangerskruebremse, epoke III.
- 32011: Sæt med fire lukkede brunmalede godsvogne: QHL 36 661 (m/håndbremse), QHL 32 303 (m/håndbremse), QR 36 170 (m/lavtsiddende rangerskruebremse) og QR 36 218 (m/lavtsiddende rangerskruebremse), epoke III.
- 32012: Sæt med tre hvidmalede lukkede vogne: DSB litra QH 31 963 (m/håndbremse), QH 31 975 (m/håndbremse) og QR 36 070 (m/bremsetårn), epoke II.

Kølevogne

- 34001: Lukket hvidmalet kølevogn DSB litra IB 18 955 m/lavtsiddende rangerskruebremse. Påmalet KØDVOGN med store røde bogstaver, epoke III.
- 34002: Lukket hvidmalet ex. kølevogn, DSB litra IBU 18 964 m/ lavtsiddende rangerskruebremse. epoke III.
- 34003: Lukket hvidmalet kølevogn m/bremsetårn, DSB litra IB 18 992, påmalet KØDVOGN med store røde bogstaver, epoke III.
- 34004: Lukket hvidmalet kølevogn m/bremsetårn, DSB litra IB 18 997 påmalet KØDVOGN med store røde bogstaver, epoke III.
- 34005: Sæt med fire hvidmalede lukkede kølevogne: DSB litra IB 18 905, IB 18 942, IB 18 960 og IB 18 974, alle med lavtsiddende bremseplatform, heraf to påmalet KØDVOGN med store røde bogstaver, epoke III.
- 34006: Sæt med tre hvidmalede lukkede kølevogne: DSB litra IB 18 930, IB 18 923 og IB 18 944 med lavtsiddende rangerskruebremse. Alle påmalede INTERFRIGO i blå, og KØDVOGN med lille rød versalskrift, epoke III.
- 34007: Sæt med tre lukkede hvidmalede vogne fra bryggeriet Albani: DSB litra ZB 99 687, ZB 99 688 og ZB 99 689, alle med lavtsiddende rangerskruebremse. Med Albani-logo og rød hhv. orange reklamefrise, epoke III.

År 2007

Trækkraft

- 151401: DSB litra MZ I 1401 i vinrød, analog, epoke IIIc/IVa.
- 161401: DSB litra MZ I 1401 i vinrød, loksound, epoke IIIc/IVa.
- 151405: DSB litra MZ I 1405 i vinrød, analog, epoke IIIc/IVa.
- 161405: DSB litra MZ I 1405 i vinrød, loksound, epoke IIIc/IVa.
- 51001: DSB to-akslet personvogn litra CU 4123, teaktræklister, vinrød, epoke III.
- 51002: DSB to-akslet personvogn litra CU 4136, teaktræklister, vinrød, epoke III.
- 51003: DSB to-akslet personvogn litra CU 4138, teaktræklister, vinrød, epoke III.

DSB litra PFR og PF



På et tidspunkt annoncerede Hobby Trade, at man ville udsende den meget universelle åbne vogn DSB litra PF både uden og med bremsetårn (PFR). Der var lagt om til nogle flotte modeller med varierende numre, men desværre blev det ikke til noget, da selskabet gik konkurs. Tegning Hobby Trade.

- 51004: DSB to-akslet gråmalet specialvogn 703 (litra CU), epoke IV.
51005: DSB to-akslet personvogn litra CU 4157, teaktræfarve, vinrød, epoke III.
51006: DSB to-akslet personvogn litra CU 4164, teaktræfarve, vinrød, epoke III.
51007: DSB to-akslet personvogn litra CU 4169, teaktræfarve, vinrød, epoke III.

Rejsegodsvogne

- 51051: DSB to-akslet rejsegodsvogn litra EH 6773, teaktræfarve, epoke III.
51052: DSB to-akslet rejsegodsvogn litra EH 6777, teaktræfarve, epoke III.
51053: DSB to-akslet rejsegodsvogn litra EH 6764, vinrød, epoke III.
51054: DSB to-akslet rejsegodsvogn litra EH 6775, vinrød, epoke III.

Godsvogne

Åbne

- 41001: Åben højsidet godsvogn DSB litra PB 10 126, brunmalet, epoke III.
41002: Åben højsidet godsvogn DSB litra PB 10 131, brunmalet, epoke III.
41003: Åben højsidet godsvogn DSB litra PB 10 454, brunmalet, epoke III.
41004: Åben højsidet godsvogn DSB litra PB 10 203, brunmalet, EUROP-mærket, epoke III.
41005: Åben højsidet godsvogn DSB litra PB 10 222, brunmalet, EUROP-mærket epoke III.
41006: Åben højsidet godsvogn DSB litra PB 10 399, brunmalet, RIV-EUROP, epoke III.
41007: Åben højsidet godsvogn DSB litra Elo 511 0 134-6, brunmalet, epoke IV.
41008: Åben højsidet godsvogn DSB litra Elo 511 0 377-8, brunmalet, epoke IV.
41009: Åben højsidet godsvogn DSB litra Elo 511 0 490-2, brunmalet, epoke IV.
41010: Åben højsidet godsvogn LJ litra PB 201, rødorange, epoke III.

Lukkede

- 33001: Sæt med fire lukkede brunmalede godsvogne DSB litra HJ 37 796, 37 907, 3702 og 37 676, epoke III.
33002: Sæt med fire lukkede brunmalede godsvogne DSB litra Gklm 111 8 021, 111 8 133, 111 7 269 og 111 7 341, epoke IIIc.
33003: Sæt med tre blåmalede lukkede godsvogne fra firmaet FAF, DSB litra Gklm 111 7 252, 111 7 506 og 111 8 179. Med stort hvidt FAF-logo, epoke IVa. Med interne numre: Nr. 14 m/håndbremse, nr. 4 og 10 m/bremseplatform.
33004: Lukket brunmalet godsvogn DSB litra HJ med TUBORG-paraboler på vognsiderne, DSB litra HJ 111 8 199, epoke IVa.
33005: Lukket rødmalet godsvogn, LJ HJ 127, epoke IV.
33006: Lukket brunmalet godsvogn, HP Q 90, epoke III.
33007: Lukket gråmalet DSB specialvogn 782 (ex HJ), epoke III/IV.
33008: Lukket brunmalet godsvogn DSB litra HJ med TUBORG-paraboler på vognsiderne, DSB litra HJ 111 8 503, epoke IVa.
33009: Lukket brunmalet godsvogn DSB litra HJ 37 777, epoke III.
33 010: Lukket brunmalet godsvogn DSB litra HJ 37 105, epoke III.

År 2008

Trækraft

- 150804: DSB litra DIV, 3-koblet damplokomotiv nr. 804, epoke III (160 804: D 804 m/DC Lokpilot; 170 804 m/DC Loksound).
150826: DSB litra DIV, 3-koblet damplokomotiv nr. 826, epoke III (160 826: D 826 m/DC Lokpilot; 170 826 m/DC Loksound).
150839: DSB litra DIV, 3-koblet damplokomotiv nr. 839, epoke III (160 839: D 839 m/DC Lokpilot; 170 839 m/DC Loksound).
150846: DSB litra DIV, 3-koblet damplokomotiv nr. 846, epoke III (160 846: D 846 m/DC Lokpilot; 170 846 m/DC Loksound). (alle forannævnte forsynet med Mashima-motor og træk på de tre koblingsaksler, svinghjul, lysskift og 21 pin-dekoderstik).
151412: DSB litra MZ I 1412 i vinrød, analog, epoke IIIc/IVa.
161412: DSB litra MZ I 1412 i vinrød, loksound, epoke IIIc/IVa.
151418: DSB litra MZ I 1418 i rød/sort, analog, epoke IVa.

- 161418: DSB litra MZ I 1412 i rød/sort, loksound, epoke IVa.
151425: DSB litra MZ I 1425 i rød/sort, analog, epoke IVa.
161425: DSB litra MZ I 1425 i rød/sort, loksound, epoke IVa. (alle forannævnte med 5-polet Mashima-motor, svinghjul, træk på fire aksler og 21-pin dekoderstik).
151461: DSB litra MZ IV 1461, m/håndlister på fronterne, sort-rød m, epoke IV, 21 pin-dekoderstik.
161461: DSB litra MZ IV 1461, sort-rød, /håndlister på fronterne, epoke IV, 21 pin-dekoderstik og lyd, (begge forannævnte med 5-polet Mashima-motor og træk på fire aksler, lysskift i køreretningen).

Personvogne

- 51008: DSB to-akslet personvogn litra CU 4113, teaktræfarve, epoke III.
51009: DSB to-akslet personvogn litra CU 4121, teaktræfarve, epoke III.
51010: DSB to-akslet personvogn litra CU 4126, teaktræfarve, epoke III.
51011: DSB to-akslet personvogn litra CU 4148, teaktræfarve, epoke III.

- 63001: Sæt med fire DSB dobbeltdækkerpersonvogne: Litra ABs 7904, Bk 7804, B 7737 og B 7704 m/grønne dørstriber, epoke V.
61002: Sæt med to DSB dobbeltdækkerpersonvogne: B 7705 og 7725 m/grønne dørstriber, epoke V.
63003: DSB dobbeltdækkervogn, styrevogn 1. og 2. klasse, DSB litra ABs 7909, grå-blå, destination København H-Østerport, m/ grønne dørstriber, epoke V. (med 21-dekoderstik og diverse lysskift i køreretning).
63004: DSB dobbeltdækkervogn med 'kiosk', 2. klasse, DSB litra Bk 7802, grå-blå med grønne dørstriber, epoke V.
63005: DSB dobbeltdækkervogn, 2. klasse, DSB litra B 7715, grå-blå med grønne dørstriber, epoke V.
63006: DSB dobbeltdækkervogn, 2. klasse, DSB litra B 7731, grå-blå med grønne dørstriber, epoke V.

Godsvogne

- 31030: Lukket godsvogn fra NFJ F 28 m/bremsetårn, resedagrøn, epoke III.
31031: Lukket godsvogn fra NFJ QD 33 m/håndbremse, resedagrøn, epoke III.
31032: Lukket godsvogn fra NFJ QD 33 m/rangerskruebremse, resedagrøn, epoke III.
33051: Selvtømmende beholdervogn DSB litra U 39 613 fra DDS, lysegrå m/blå logo, epoke III.
33052: Selvtømmende beholdervogn DSB litra U 39 674 fra DDS, lysegrå m/blå logo, epoke III.
33053: Selvtømmende beholdervogn DSB litra U 39 657 fra DDS, lysegrå m/blå logo, epoke III.
33054: ?
33055: Selvtømmende beholdervogn DSB litra U 39 667 fra DDS, lysegrå m/blå logo, epoke III.
33056: Selvtømmende beholdervogn DSB litra U 39 603 fra DDS, lysegrå m/blå logo, epoke III. (alle forannævnte beholdervogne i samarbejde med OKT. Modelimport).

År 2009-2010

Damplokomotiver

- 150723: DSB tenderdamplokomotiv litra S 723, med 21 pin-dekoderstik, epoke III.
150736: DSB tenderdamplokomotiv litra S 736, med 21 pin -dekoderstik, epoke III.
150738: DSB tenderdamplokomotiv litra S 738, med 21 pin-dekoderstik, epoke III.
150740: DSB tenderdamplokomotiv litra S 740, med 21 pin-dekoderstik, epoke III.
150811: DSB litra D IV, 3-koblet damplokomotiv nr. 811, epoke III.
150825: DSB litra D IV, 3-koblet damplokomotiv nr. 825, epoke III. (begge forannævnte forsynet med Mashima-motor og træk på de tre koblingsaksler, svinghjul, lysskift, lok-sound og 21 pin-dekoderstik - begrænset oplag på 250 stk.).

Diesellokomotiver

- 150152: DSB rangerlokomotiv litra MT 152, grøn, epoke III/IV.
150157: DSB rangerlokomotiv litra MT 157, grøn, epoke III/IV.



I årene 2002-2012 udsendte Hobby Trade ikke mindre end 23 modeller af DSBs diesellokomotiv litra ME i rød/sort, helrød og blå. Her nogle repræsentative eksemplarer i de tre hovedudførelser.

DSB litra ME

- 150160: DSB rangerlokomotiv litra MT 160, rød/sort, m/ekstra udstødning og gult roterblink, epoke IV/V.
150167: DSB rangerlokomotiv litra MT 167, rød/sort, m/ekstra udstødning og gult roterblink, epoke IV. (Alle forannævnte med metalstøbt underdel, lysskift i køreretning og 21 pin-dekoderstik).
171401: DSB litra MZ I 1401 i rød/sort, epoke IV.
151418: DSB litra MZ II 1418 i rød/sort, epoke IV/V.
151425: DSB litra MZ II 1425 i rød/sort, epoke IV/V. (Alle forannævnte med 5-polet Mashima-motor, lysskift i køreretningen, loksound og 21 pin-dekoderstik).
171410: DSB litra MZ I 1401 i vinrød, epoke III.
171411: DSB litra MZ II 1411 i vinrød, epoke III/IVa.
151426: DSB litra MZ II 1426 i rød/sort, epoke III/IVa. (Alle forannævnte med 5-polet Mashima-motor, lysskift i køreretningen, loksound og 21 pin-dekoderstik).

Personvogne

- 61001: DSB nærtrafikvogn litra CL 1585, vinrød m/gråt tag epoke III.
61002: DSB nærtrafikvogn litra CL 1597, vinrød m/gråt tag, epoke III.
61003: DSB nærtrafikvogn litra CL 1601, vinrød m/gråt tag, epoke III.
61004: DSB nærtrafikvogn litra CL 50 86 29-25 600-4, vinrød m/sølvtag, epoke IIIc/IVa.
61005: DSB nærtrafikvogn litra CL 50 86 29-25 603-5, vinrød med sølvtag, epoke IIIc/IVa.
61051: DSB nærtrafikvogn litra CLL 1635, vinrød m/sølvtag, epoke III (kun lille oplag).
61005: DSB nærtrafikvogn litra CL 50 86 29-26 636-4, vinrød med sølvtag, epoke IIIc/IVa (kun lille oplag).
71071: DSB styrevogn til nærtrafik litra CLS 1709, m/lysegråt tag, epoke III.
71072: DSB styrevogn til nærtrafik litra CLS 50 86 29-27 702-3, m/lysegråt tag, epoke IVa.
51012: Sæt med 4 "rysteovne" DSB litra CU 4101, 4105, 4119 og 4112, teaktræ, vinrød, epoke III.
51013: DSB "rysteovne" litra CU 4104, plade, vinrød m/gule stafferinger, epoke III.
51014: DSB "rysteovne" litra CU 4109, plade, vinrød m/gule stafferinger, epoke III.
51015: DSB "rysteovne" litra CU 4108, plade, vinrød m/gule stafferinger, epoke III.
51016: DSB "rysteovne" litra CU 4111, plade, vinrød m/gule stafferinger, epoke III.

Rejsegodsvogne

- 61071: DSB litra ECO 6242 m/rammeindfattede ruder, vinrød, epoke III.
61072: DSB litra ECO 6306 m/rammeindfattede ruder, vinrød, epoke III.
61073: DSB litra ECO 6220 m/spejlglasruder, vinrød, epoke III.
61074: DSB litra ECO 6207 m/spejlglasruder, vinrød, epoke III.

Godsvogne

- 41051: Sæt med tre ballastvogne DSB litra TH 9008, 9012 og 9144, brunmalede, epoke III.
41052: Sæt med tre ballastvogne DSB litra TH 9006, 9010 og 9148, brunmalede, epoke III.
41053: DSB ballastvogn litra TH 9064, brunmalet, epoke III.
41054: DSB ballastvogn litra TH 9092, brunmalet, epoke III.
41055: OHJ ballastvogn litra TH 496, rødmalet, epoke III.
41054: HP ballastvogn litra TH 9064, brunmalet, epoke III (alle TH-vogne har metalstøbt vognkasse).

- 33057: Sukkerbeholdervogn fra DDS, DSB litra U 39 654, grå med oprindelig gråt navneskilt med sort skrift (DE DANSKE SUKKERFABRIKKER), epoke III.

- 33058: Sukkerbeholdervogn fra DDS, DSB litra U 39 656, grå med oprindelig gråt navneskilt med sort skrift (DE DANSKE SUKKERFABRIKKER), epoke III.
33059: Sukkerbeholdervogn fra DDS, DSB litra U 39 614, grå med blåt navneskilt, epoke III.
33060: Sukkerbeholdervogn fra DDS, DSB litra U 39 679, grå med blåt navneskilt, epoke III.
33101: Pulvertransportvogn DSB litra Ucs 42 86 910 6 015-9, med to keglebeholdere, hvid med rødt båndlogo, Vejle Dampmølle, epoke IV.
33102: Pulvertransportvogn DSB litra Ucs 42 86 910 6 046-4, med to keglebeholdere, hvid med rødt båndlogo, Vejle Dampmølle, epoke IV.
33103: Pulvertransportvogn DSB litra Ucs 42 86 910 6 058-9, med to keglebeholdere, hvid, LUMINO i grøn, epoke IVb.
33104: Pulvertransportvogne DSB litra Ucs 42 86 910 6 042-8, med to keglebeholdere, gul, Lumino Sildepulp i grøn, epoke IVa.
33105: Pulvertransportvogn DSB litra Ucs 42 86 910 6 018-6, med to keglebeholdere, rød, PNØNIX, epoke IV.
33106: Pulvertransportvogn DSB litra Ucs 42 86 910 6 105-6, med to keglebeholdere, rød, PHØNIX, epoke IV.
33107: Pulvertransportvogn DSB litra Upps-t 42 86 914 1 513-0, med to keglebeholdere, hvid, Dansukker i blå, epoke IVb.
33108: Pulvertransportvogne DSB litra Upps-t 42 86 914 1 555-1, med to keglebeholdere, hvid, Dansukker i blå, epoke IVb.
33109: Pulvertransportvogn DSB litra Ucs 42 86 910 6 040-3, med to keglebeholdere, hvid med grønt båndlogo, H+H Gasbeton, epoke IV.
33110: Pulvertransportvogn DSB litra Ucs 42 86 910 6 033-8, med to keglebeholdere, hvid med grønt båndlogo, H+H Gasbeton, epoke IV.
33151: Lukket godsvogn DSB litra Hbikks 42 86 237 8 540-2 fra DSB gods, DSB gods design, epoke V.
33152: Lukket godsvogn DSB litra Hbikks 42 86 237 8 640-0 fra DSB gods, DSB gods design, epoke V.
33153: Lukket godsvogn DSB litra Hbikks 42 86 237 8 642-6 fra DSB gods, DSB gods design, epoke V.
33154: Lukket godsvogn DSB litra Hbikks 42 86 237 8 667-3 fra DSB gods, DSB gods design, epoke V.
31027: Lukket godsvogn fra OHJ, QC 324, m/håndbremse, orangerød, epoke III.
31028: Lukket godsvogn fra OHJ, QC 328, m/bremsetårn, orangerød, epoke III.
31029: Lukket godsvogn fra HTJ, QC 76, m/lavtsiddende rangerskruebremse, orangerød, epoke III.

År 2011

Personvogne

- 61006: DSB nærtrafikvogn litra CL 1557, vinrød m/gule stafferinger, epoke IIIb.
61007: DSB nærtrafikvogn litra CL 1563, vinrød m/gule stafferinger, epoke IIIb.
61053: DSB nærtrafikvogn litra CLL 1495, vinrød, epoke IIIb.
61054: DSB nærtrafikvogn litra CL 50 86 29-26 500-2, vinrød, epoke IV.
61061: Kombineret person- og rejsegodsvogn DSB litra CLE 1678, vinrød, epoke III.
61062: Kombineret person- og rejsegodsvogn DSB litra CLE 1684, vinrød, epoke III.
61063: Kombineret person- og rejsegodsvogn DSB litra Cle 50 86 82-25 678-1, vinrød, epoke IV.
61064: Kombineret person- og rejsegodsvogn DSB litra Cle 50 86 82-85 685-6, vinrød, epoke IV.
61073: DSB styrevogn til nærtrafik litra CLS 1704 m/gråt tag, epoke III (DC).
71073: DSB styrevogn til nærtrafik litra CLS 1704 m/gråt tag, epoke III (AC).

- 61101: DSB nærtrafikvogn litra CRM 3619, vinrød, lukkede endeperroner, epoke III.
 61102: DSB nærtrafikvogn litra CRM 3624, vinrød, lukkede endeperroner, epoke III.
 61103: DSB nærtrafikvogn litra CRM 3651, vinrød, lukkede endeperroner, epoke III.
 61104: DSB nærtrafikvogn litra CRM 3628, vinrød, lukkede endeperroner, styreledning, epoke III.
 61105: DSB nærtrafikvogn litra CRM 3647, vinrød, lukkede endeperroner, styreledning, epoke III.
 61106: DSB nærtrafikvogn litra CRS 3602, vinrød, styrevogn, lukkede endeperroner, styreledning, epoke III.
 61107: DSB nærtrafikvogn litra CRS 3615, vinrød, styrevogn, lukkede endeperroner, styreledning, epoke III.

Rejsegodsvogne

- 51059: DSB to-akslet rejsegodsvogn litra EH 6743, pladebeklædt, vinrød, epoke III.
 51060: DSB to-akslet rejsegodsvogn litra EH 6682, pladebeklædt, vinrød, epoke III.
 51061: DSB to-akslet rejsegodsvogn litra EH 6689, pladebeklædt, vinrød m/gule stafferinger, epoke III.
 51062: DSB to-akslet specialvogn 405 (ex EH 6682), pladebeklædt, lysgrå, epoke III.

Godsvogne

- 34053: Lukket hvidmalet godsvogn, DSB litra IKT 24 751 med wienerstige og Flettnerrotorer, epoke III.
 34054: Lukket hvidmalet godsvogn, DSB litra IKG 24 700 med wienerstige og Flettnerrotorer, epoke III. *(det var også planen at udsende to vognsæt med litra IKT hhv. IKG med tre vogne i hvert sæt, men det blev aldrig realiseret).*
 33114: Pulvertransportvogn DSB litra Ucs 20 86 910 6 006-4, med to keglebeholdere, hvid med blåt fabeldyr-logo, NOVO, epoke IV.
 39011: Lukket vogn til øltransport, DSB litra ZB 99 681, STJERNEN, i den sene udsmykning, epoke III.
 39001: Sæt med fire godsvogne: DSB litra PB 10 621, SJ litra O 36 444, DSB litra QRB 36 627 og litra HJ 37 652, epoke III.
 39002: Sæt med fire godsvogne: DSB litra ZM 99 449, DSB litra IKT 24 577, DSB litra IB 18 860 og SJ H 64 093, epoke III.

2012

Godsvogne

- 34055: DSB 20 86 0 080 449-4, privat kølevogn til iscreme fra PREMIER IS, baseret på litra IKP, epoke IIIc (i samarbejde med Kystbanen, Ordруп) (selskabet erklæret konkurs).

2013

(Selskabet genopstået som hobby trade/F2010)

Damplokomotiver

- 150470: DSB trekoblet damplokomotiv litra F 470, lav kulkasse, epoke III.
 150666: DSB trekoblet damplokomotiv litra F 666, lav kulkasse, epoke III.
 150694: DSB trekoblet damplokomotiv litra F 694, lav kulkasse, epoke III.

2014

Damplokomotiver

- 150477: DSB trekoblet damplokomotiv litra F 477, høj kulkasse, epoke III. (alle F-maskiner forsynet med 5-polet motor med svinghjul, lysskift og 21-polet digitaldekoder).

Personvogne

- 52050: DSB to-akslet personvogn litra FC 4754, teaktræ, epoke III.
 52051: DSB to-akslet personvogn litra FC 4757, teaktræ, epoke III.
 52052: DSB to-akslet personvogn litra FC 4758, teaktræ, epoke III.
 52053: DSB to-akslet personvogn litra FC 4760, teaktræ, epoke III.

2015

Personvogne

- 63008: Sæt med fire DSB dobbeltdækker-personvogne: Litra ABs 7903, B 7703, B 7710 og Bk 7813 m/røde dørstriber, destination Kallundborg, epoke V.

Doppeltdækkersæt i samarbejde med Kystbanen, Ordруп

- 63011: Sæt med fire DSB dobbeltdækker-personvogne: Litra ABs 7901, B 7708, B 7701 og Bk 7809 m/røde dørstriber, destination Nykøbing F, epoke V.

Godsvogne

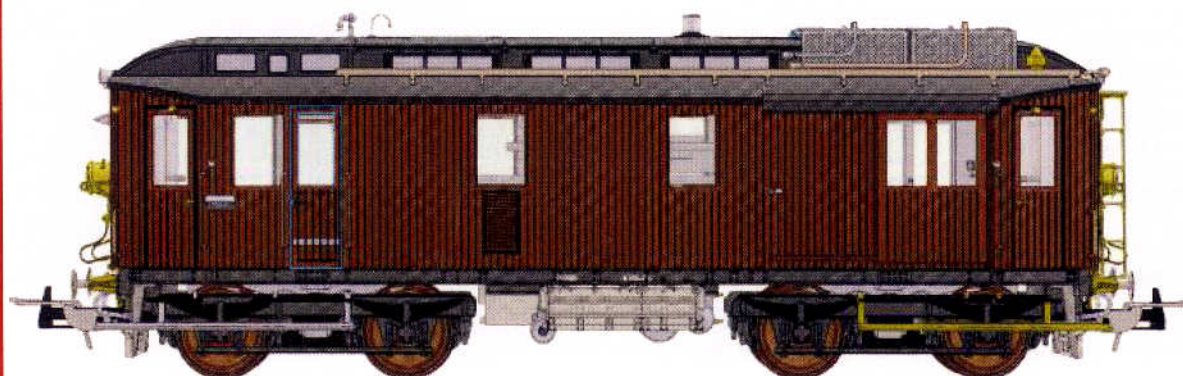
- 34071: DSB litra IKA 25 188, hvidmalet lukket kølevogn, epoke IIIb.
 34072: DSB litra IKA 25 141, hvidmalet lukket kølevogn, INTERFRIGO, epoke IIIb.
 34073: DSB litra IKA 25 165, hvidmalet lukket kølevogn, INTERFRIGO, epoke IIIb.
 34074: DSB litra IKA 25 162, hvidmalet lukket kølevogn, INTERFRIGO, epoke IIIb.
 34075: DSB litra Ics 807 7 136-7, hvidmalet lukket kølevogn, INTERFRIGO, epoke IIIc.
 34076: DSB litra Ics 807 7 166-4, hvidmalet lukket kølevogn, INTERFRIGO, epoke IIIc.
 34077: DSB litra Ics 084 4 000-2, hvidmalet lukket maskinkølevogn, Danefrost/BRUGSEN, epoke IV.
 34077: DSB litra Ics 084 4 001-0, hvidmalet lukket maskinkølevogn, Danefrost/BRUGSEN, epoke IV. (begge forannævnte fremstillet i samarbejde med Kystbanen, Ordруп).
 34109: DSB litra Ibgps 807 4 109-3, hvidmalet lukket maskinkølevogn fra MAYO, epoke IVb.
 34112: DSB litra Ibgps 807 4 112-7, hvidmalet lukket maskinkølevogn fra MAYO, epoke IVb. (begge forannævnte fremstillet i samarbejde med Kystbanen, Ordруп).

2016

Motorlokomotiver

- HT 101: DSB motorlokomotiv litra MT 101, teaktræ, epoke II.
 HT 104: DSB motorlokomotiv litra MT 104, teaktræ, epoke II.
 HT 106: DSB motorlokomotiv litra MT 106, teaktræ, epoke II. (de forannævnte litra MT er forsynet med 5-polet Mashima-motor, svinghjul og lys).

DSB litra MT



I 2016 udsendte Hobby Trade en helt ny serie modeller, der adskilte sig fra tidligere, idet disse nu blev fremstillet med vognkasse i pertinax beklædt med laserskårede sider. De første modeller var af personvognen litra FC, og derefter blev det til det ældre DSB-motorlokomotiv litra MT. Senere (2017) har Hobby Trade udsendt smukke modeller af DSB postvogne fremstillet på samme måde. Tegning Hobby Trade.

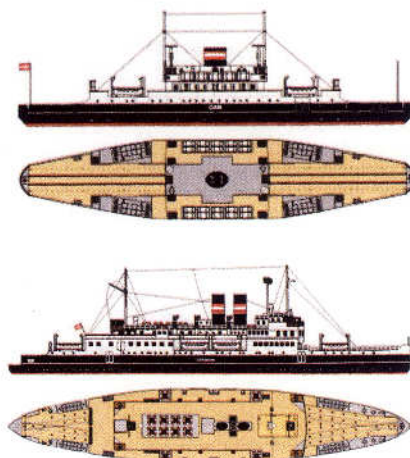


• Læserservice •

PAP-FÆRGER

Vi har i tidligere numre fortalt om diverse tilbehør til modeljbaner i form af paphuse m.v. Men interesserer man sig også for danske jernbanefærger, findes der firmaer, der sælger flotte pap(karton)modeller af DSBs jernbanefærger. De er i skala 1:250 hhv. 1:160, og fremtræder i utrolig flotte og detaljerede udgaver. Det er det tyske firma Cony's Kartonmodellbau, der kan tilbyde disse herlige modeller til en rimelig pris. Der medfølger en udførlig samlevejledning til hver model. Og der er flere danske færgemodeller at vælge imellem.

- **MS DAN**
Helsingør-Helsingborg (1921-1973)
- **SS DANMARK**
Gedser-Warnemünde (1922-1968)
- **MS Kong Frederik IX**
Gedser-Grossenbrode og Rødby-Puttgarten (1954-1997)
- **MS Knudshoved** (ombygget)
Nyborg-Korsør (1961-1995)
- **MS FREIA**
Nyborg-Korsør (1936-19??)
Byggesæt i udgave fra 1950'erne



Der fås også færger fra Tyskland, Sverige og Norge. Man kan gå ind på hjemmesiden conysmodellbau.de og få mere at vide. Her er det i øvrigt muligt helt gratis at downloade færgen DAN i skala 1:250 eller 1:160, så man kan prøvebygge en model. Der fås også færgenhavn med færgeklapp og galger i begge skalaer. I øvrigt fås også modeller af DSBs MS-lyntog i begge skalaer, også til fri download.

Så kommer 3. bind i vor serie om "Det rullende Materiel" hos DSB. Det er denne gang

DSB personvogne 1945-1969

Litra A til F

Bogen beskriver det rullende persontogsmateriel, som var i drift i ovennævnte år, undtagen materiel til lyntog og S-tog.

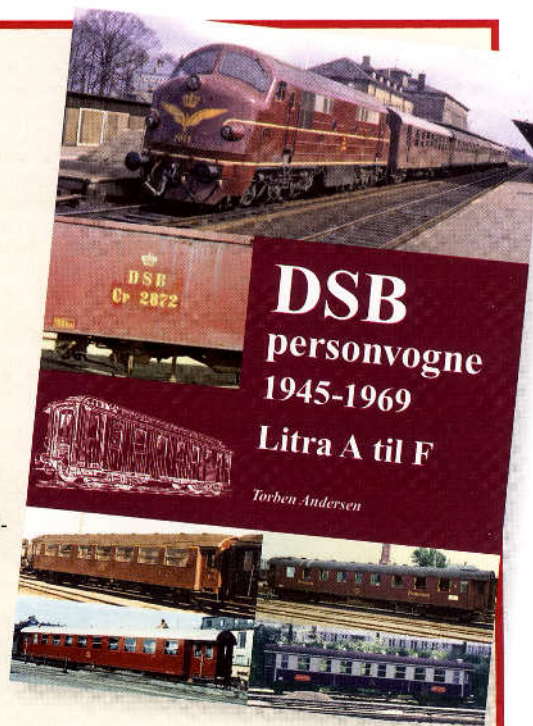
Af indholdet kan nævnes:

- Vognenes anskaffelse, byggeår og sted
- Vognenes anvendelse – bl.a. med eksempler på oprangeringer
- Datatabeller med byggeår, udrangeringer, skæbne m.v.
- Tekster om DSBs projekter med ombygninger
- Ordbog over teknik (med tegninger)
- Vognenes bemaling og påskrifter
- Betydning af litra
- Tabeller med opgørelser over beholdning af personvogne pr. 31. marts 1952, 1957, 1963, 1965 og 1969.
- Togførervogne
- Personvogne overtaget fra Slangerupbanen (KSB) og De sydfynske Jernbaner (SFJ).

Bogen indeholder over 80 skalategninger 1:87 af det omtalte materiel, udført af vore bedste tegnere: Steffen Dresler, Henning Orłowicz, Allan Hansen, m.fl., ligesom der bringes mange fotos taget af vore dygtigste jernbanefotografer. Bogen bliver i format A4 med stift omslag, og trykkes på 140 gram papir. Den påregnes at få et sideantal på omkring 200.

Bogen udsendes i marts-april 2018. Vejledende pris bliver kr. 550,00. Fås ved at indbetale beløbet på konto 9570 - 10 25 16 05 TpT, 4700 Næstved. Indbetaling skal ske senest 1. marts 2018.

Der trykkes kun det antal bøger, der forudbestilles af abonnenter og forhandlere.



Med venlig hilsen

LOKO
MOTIVET



SPOR 1



■ Af Steffen Dresler

Efter min mening befinder spor 1 sig herhjemme, med hensyn til at køre dansk, hvor spor H0 befandt sig i begyndelsen og midten af 1950'erne. Hvis ikke man var tilfreds med det udenlandske forbillede man kunne købe i butikkerne, fortrinsvis Märklin, senere Fleischmann og Rivarossi, var man henvist til selvbyg som EGC, samt selvfølgelig det lille udbud, der var i køreklart dansk fra Bodan, D.S.B. m.fl. Men da Long kom til, blev det jo faktisk rigtigt godt. M.h.t. spor 0 var det udelukkende selvbyg, vognene blev ofte fremstillet af cigarkassetræ og motorerne til lokomotiverne kom fra små tyske elektriske motorer fra flyvemaskiner. Hjul og andre ting støbtes selv i klubberne.

At spor 1 har fået den udbredelse herhjemme det har, skyldes nok udelukkende at Märklin introducere denne størrelse år tilbage. Og alene størrelsen af modellerne har jo en fascination over sig. Og da man kan købe næsten alt tilbehør fra samme firma, har det jo med-

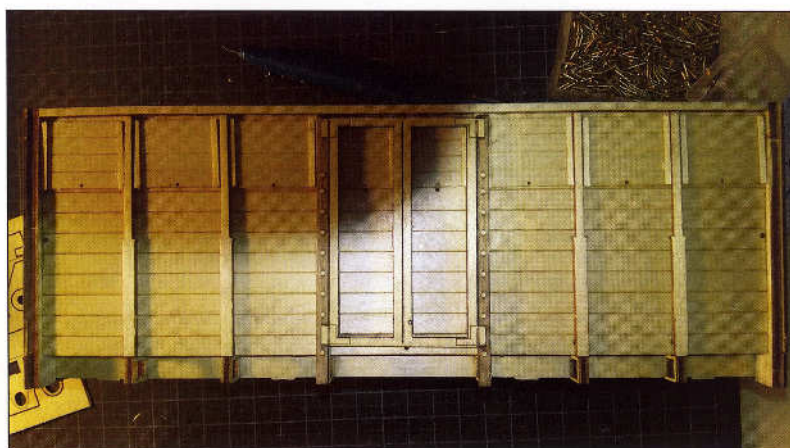
ført et stort opsving af trofaste spor 1 entusiaster. Vores "egen" Heljan har også fremstillet – ind nu da – et litra MY lokomotiv i spor 1 (og spor 0), men det er blevet ved det. Altså ikke noget at "hænge på krogen".

Men hvis man er til "dansk" spor 1, har man hidtil udelukkede været henvist til det "udenlandske" i epoke IV og en åben godsvogn eller tankvogn i epoke III, der har kunnet fordanskes ved lidt ommaling og anden litrering, sådan meget groft. Heldigvis har Kim Møller fra Tikøb-hobby fremstillet nogle modeller i spor 1. Men da det er håndlavet og kun i få eksemplarer, er salget og udbredelsen til at få øje på. Det samme gælder for trækraften fra Tikøb. Men her har køberne nok meget svært ved at forstå og ikke mindst acceptere, at håndlavede modeller i meget begrænset antal koster kassen, hvorfor det er blevet til det udenlandske udbud fra Märklin. Men vil man have dansk kvalitet koster det.

Men nu synes det som om, at der for danske epoke III entusiaster er kommet noget rigtigt godt og

Den færdige vogn, klar til indsættelse. Da jeg ikke kunne få den korrekte størrelse kæder til lemmene, er disse undladt. Fandt senere ud af, at kæderne kunne fås gennem "Modelskibet". Men på min model er åbning af lemmene altså "annulleret". Den skal nemlig ikke køre med levende dyr, kun stykgods!! Trinholderne er ikke fra sættet, da jeg synes de er for store (og lettere forkerte) og har derfor anvendt "Tritthalter" fra "Hübner". De originale kan sagtens anvendes, men jeg ønskede det så korrekt som muligt.

tilmed yderst rimeligt i pris. Men for modeljernbaneentusiasten, skal den gode gamle metode med selv at samle og bygge, nok lige "genopfindes" igen. Men er man istand til at samle sine børns eller børnebørns julekalender, er der altså ingen undskyldning for, IKKE at gå i gang og erhverve sig nogle ægte danske epoke III person- og godsvogne.



Vognkassen næsten færdig-samlet, bund og gavle består af to emner hver, nemt og lige-til, samlet med hvid trælim.



Vognkassen næsten færdig, her besluttet at lemmene skal være lukkede. Kunne også sættes som åbne, hvilket jo så også kræver at den indvendige vognkasse males "træfarvet". Kunne muligvis bibeholdes som den er.

Det er den gode nordmand Arild Tangerud (<https://proinor.no/danske-togmodeller-spor-1-132/>), som bor på Langeland, der fremstiller de fantastiske flotte og modelkorrekte danske epoke III modeller, alle i laserudskåret træ til selvbyg. Altså bliver modellerne næsten helt som i virkeligheden. Der er nok ikke tvivl om, at især Langelandsbanens materiel har inspireret. Men blandt godsvogsmaterialet finder gode gamle danske DSB godsvogne af litra Q, IS og PC serierne. Meget forenklet er det faktisk skær ud og "klik sammen" fastholdt af trælim for at samle de forskellige litra.

Vognkassen færdig minus tag. Bemærk at der er boret og isat 0.9mm stifter i "beslagene" ved døren samt i nederste træliste i siden og ind i bunden. Kan undværes, men giver bedre detaljer.

Jeg skal ikke her forklare, hvordan de forskellige Proinor modeller er at samle/bygge, men henvise til "Spor 1 Fyn" (<http://spor1nyt.dk/>) hvor Arne Nielsen viser og forklarer, hvordan det skal gøres og hvordan man kan tilføje yderligere detaljer.

Men da jeg selv er blevet bidt af størrelsen, har jeg prøvet at bygge (en kombination af et samle- og

byggesæt) den gode danske lukkede godsvogn litra QD, se billederne. Og når jeg kan gøre det er jeg sikker på, at det kan andre også. Og så hyggede jeg mig gevaldigt under hele processen.

Problemet eller rettere sagt opgaven i spor 1 er dog, at der bortset fra noget dansk resttilbehør fra Epokemodeller, ikke kan købes



Den næsten færdige vogn minus
litrering og anden beskriftning.
Vognen udstyret med rigtig skrue-
kobling og har trykluftbremseled-
ning (det hvide hjørnemærke).
Taget har fået pålagt (limet med
trælim) sandpapir med korn i ønsket
størrelse. Det buler lidt under tørring,
men bliver glat når tørt. Herefter
malet med ønsket tagfarve, her en
grå tone. Man kan også anvende
"tagpap" i flere langsgående baner.



noget i Danmark. Man skal altså
til udlandet, hvis ikke man er hel-
dig og kan købe nogle enkeltdele
som puffere mv. hos Tikøb. F. eks.
kan stjernehjul for gods- og person-
vognsmateriellet købes hos "Sla-
ters" (<https://slatersplastikard.com/wheels/gauge1/10mmWheels.php>) og pladehjul og rigtige kob-
linger hos Märklin. Alle de andre
smådele kan fås hos f.eks. "Spur1
Werkstatt" (<http://spur1-werkstatt.de.fc-host52.de/>) i Tyskland. Her
fås bl.a. alle løsdele til damploko-
motiver (f.eks. til ændring af Mär-
klin BR 38 til DSB litra T eller Kiss BR
50 til litra N), gods- og passager-
vogne som trin- og rørholdere, puf-
fere, overgangsplader etc. Påskrifter
kan dog heldigvis fås hos det gode
danske firma KM-Text (<http://www.km-text.dk/>), der efter aftale leverer

lige den påskrift man ønsker i spor
1! Nemmere kan det ikke være.

Ønsker man at vide mere om
spor 1 i Danmark (klubber og for-
handlere) kan man finde yderligere
information i det tidligere nævnte
Spor 1 nyt.

Herunder mit første forsøg på
en model i spor 1, DSB litra QD
fra Proinor. Næste projekt bliver
DSB litra IS med bremsehus. Jeg
skal tilføje, at foruden selve byg-
gesættet fra Proinor kategori 32-
209, er der anvendt stjernehjul fra
Slaters kategori S9116, kurvepuffer
(Spur1 Werkstatt) Länderbahn ka-
tegori 103029 (Dingler) samt fra
samme forretning trinholdere ka-
tegori 143037 (Hübner). Maling på
vognkassen er en ½ liter vandba-

seret købt hos farvehandleren "Rot-
braun" RAL 8012, der passer lige
på netop DSB godsvognsmateriel
omkring 1955. Fra Panduro hobby
sort maling (201128) og matlak
201126). Påskrifter er selvfølgelig
fra KM-Text. Desuden er anvendt
(som illusion) 0,9 mm stifter som
bolthoveder ved døre mv.

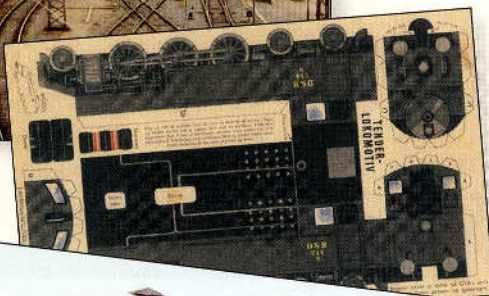
God fornøjelse

Den færdige vogn med litrering og
andre påskrifter (KM-Text). Der er
ændret lidt på teksternes udseende
således at vognen fremstår som ca.
1955 - 1961 udgaven. Revisions-
datoen er 1954. Her ses tydeligt
at en Q-vogn har trævognkasse,
også i model. Illusionen er god.



Her er lidt om indholdet i 33. årgang nr. 131-34:

Som det fremgår af lederen side 4, så fortsætter vi ufortrødent med at udgive LOKOMOTIVET, og vil derfor bringe en masse nye og spændende tekster om de danske jernbaner i virkelighed og model – og få helt nye emner frem i lyset. Her er lidt indformation om, hvad vi har tænkt os at bringe i bladet. Vi håber, der er noget som kan friste, så I vil forny abonnement?



• Nyt rullende materiel

Model: Tips og tricks til nem fremstilling og forbedring af godsvogne fra privatbanerne og DSB - og forbedringer af personvogne fra DSB, epoke III og IV.

• Tilbehør til modeljernbanen:

NYT: Biler i virkelighed og model

Noget om biler på danske veje i 1950'erne og 60'erne, både person- og lastbiler. Forslag til ombygning af Wiking lastvogne.

• Mogenstrup Stengrav

Om den sydsjællandske virksomhed, dens rullende materiel og transporterne til og fra stengraven. Omtale af smalspormateriel fra virksomheden, og DSBs materiel til transporterne. (Hvem ligger inde med fotos af stengravens udseende, materiel m.v.?)

• Tips og tricks til anlægget

Spor- og sporplaner, tjekliste for opbygning af et godt anlæg, spor for realistiske køreplaner, undgå faldgrupperne o.m.m.

• NYT: Nostalgi-hjørnet

PAPTOG

Noget om datiden paptog fra OTA-solgryn og andre klippearb. fra 1950'erne. Det er gensyn med barndommens glade "husmandstog". Modelhuse i pap fra ugebladene og meget mere.

• Til sidesporet

DSBs specialvogne i virkelighed og model

Spændende forslag til specialvogne på sidesporet, bl.a. forvarmningsvogne, mandskabsvogne, værkstedvogne m.v. Her er mange muligheder ved nemme ombygninger af industrimateriel og diverse løsdele.

• Anlæg en stationsby

Noget typisk dansk er stationsbyerne. I denne artikel får man alt at vide om, hvordan man anlægger en fin lille stationsby med huse, baggrunde o.s.v. Med forslag til brug af industrihuse.

• Andre emner:

"Grønt er godt for øjet": Nogle klubber og private sjuksker med landskabet, så her gives forslag til, hvordan man "opbygger alt det grønne", så det ser realistisk ud – brotyper på anlægget – en stationsby på anlægget: Aalestrup station – det rullende materiel hos Køge-Ringsted-Jernbane – DSB liggevogne litra Bcm (epoke IV) - store trævogne hos privatbanerne – digitale emner – IC4-toget – driften på ex SFJ – figurer – og naturligvis SPORSKIFTET og danske nyheder.

...OG HUSK: DET ER KUN DANSKE JERNBANEFORHOLD, VI BESKRIVER

Vil du være med og få ny inspiration til din modeljernbane og anlægget, så indbetal allerede nu beløbet
kr. 700,00 til konto 9570 - 10 25 16 05 til TpT, 4700 Næstved
– jo før, jo bedre, så vi ved, hvor stort oplaget skal være.

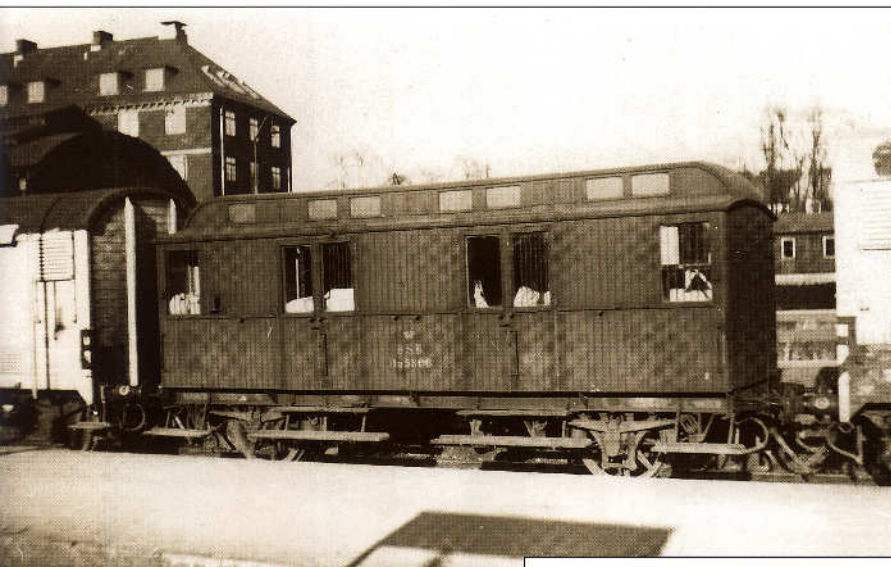
Med venlig hilsen

LOKOMOTIVET



Forbillederne for Hobby Trades

POSTVOGNE



DSB litra DQ 5805

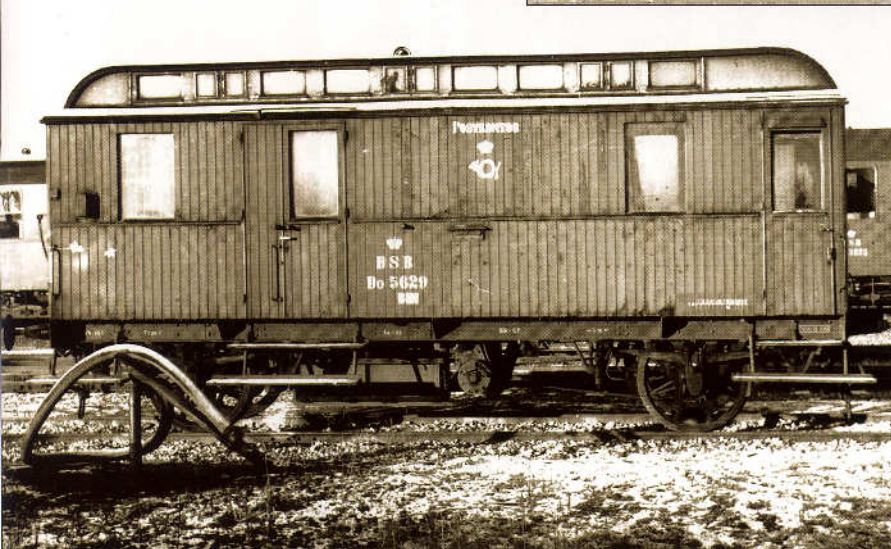
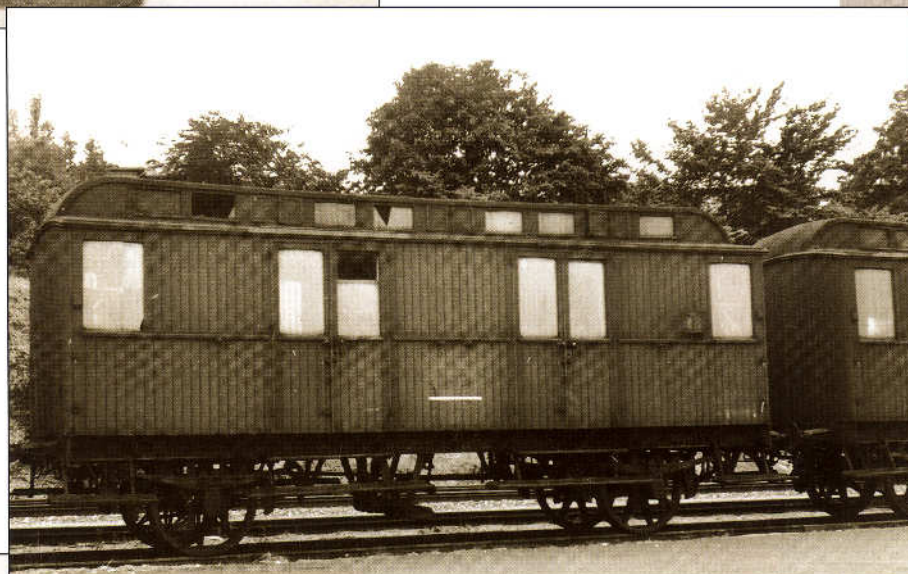
Der findes ikke mange fotos af litra DQ i drift, men her er nr. 5805 fotograferet ved perron på København H i 1959. Den blev oprindeligt leveret af Scandia i 1932. Foto: HT/JB-P.



DSB litra DQ 5806

Der var ti pakvogne litra Q i DSBs vognpark, men kun tre – nr. 5805-5807 – havde teaktræbeklædning. Resten havde plade. De tre vogne blev leveret i 1932, og brugtes bl.a. sammen med litra DO og DP.

DQ 5806 blev udrangeret i 1961 og hensat i Skanderborg. Her er den fotograferet lige efter udrangeringen. Foto PT/JBP.

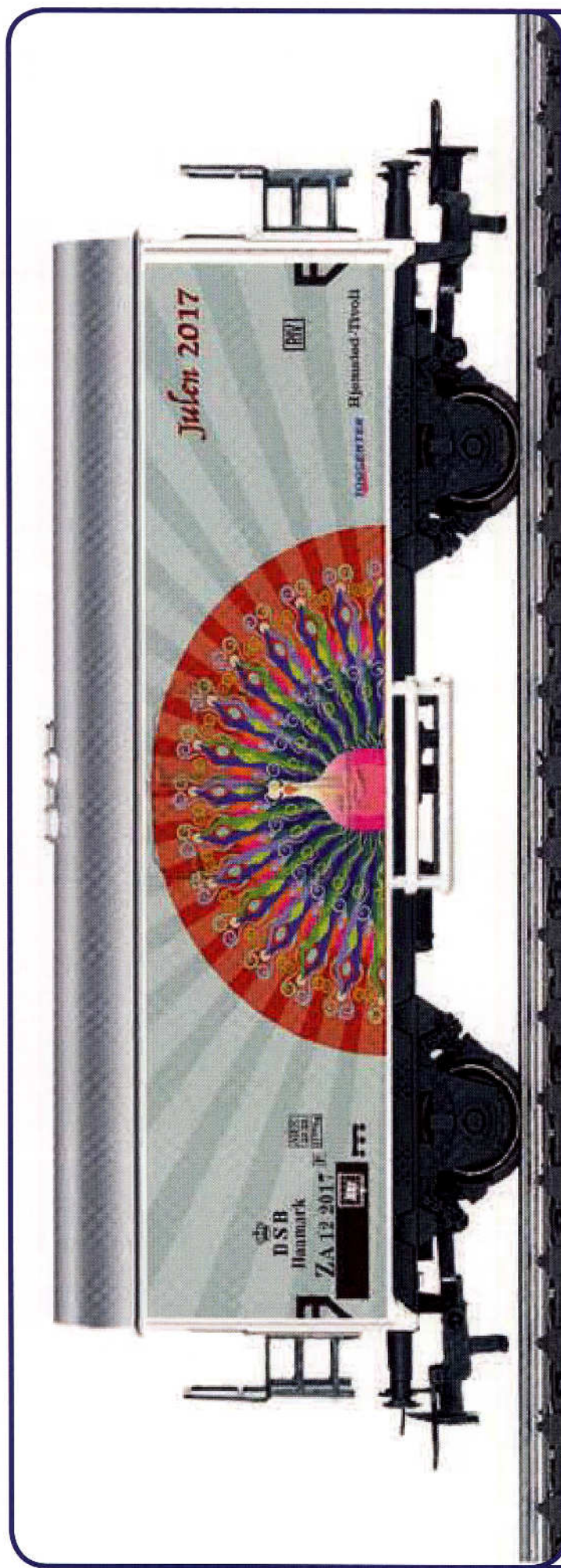


DSB litra DO 5629

En søstervogn til litra DQ – i hvert fald udeendemæssigt – var bureauvognen litra DO som var indrettet med postkontor til bl.a. sortering breve og pakker. Der blev leveret 32 vogne med dette litra. Heraf var de tre første fra 1917 beklædt med plade, mens resten – leveret i 1926 til 1932 var med teaktræ. De blev udrangeret i årene 1960 til 1966, Den viste DO 5629 forsvandt i 1965. Den er her fotograferet i Tønder 1965. Foto: JGC/TA

Kan kun købes i vores julebod i Tivoli

Eksklusiv julevogn fra Märklin



I anledningen af at Togcenter Gentofte deltager med en bod på dette års Julemarked i Tivoli har vi fået produceret denne eksklusive julevogn hos Märklin. Vognen bliver kun produceret i 499 eksemplarer, og kan kun købes i vores bod i Tivoli på årets julemarked. Prisen bliver kr. 399,-

www.togcenter.dk • www.modeltog.nu

Togcenter - Blåmunkvej 1 - 2400 København NV - Tlf: 39 65 13 61 - Mail: togcenter@togcenter.dk

Åbningstider: Mandag, onsdag, torsdag, fredag 12:00 - 17:30 - Lørdag 10:00 - 14:00 - Tirsdag lukket.

Alle priser er i DKK incl. moms. Der tages forbehold for trykfejl, prisændringer, lager og leveringstider. Tilbudene i denne reklame gælder kun så længe lager haves.

Spor til to-skinne DC - PIKO A-Gleis

Af Hans-Otto Wrang-Andersen

I LOKOMOTIVET nr 125, er der en ganske udmærket artikel vedrørende diverse fabrikater af skinnemateriel til to-skinne DC.

Dog er omtalen af PIKO's A-Gleis meget overfladisk og absolut hverken fyldestgørende eller ærlig overfor det ganske udmærkede produkt.

Da jeg, for ca fem år siden, begyndte at bygge moduler, undersøgte jeg markedet for brugbare alternativer til de ellers kendte fabrikater. Jeg havde opstillet en række krav til skinnematerialet, bl.a. skulle det være robust, da det jo skulle kunne tåle transport (monteret på moduler) og billigt at udskifte, hvis der skulle ske skader (hvilket der unægtelig gør, når det transporteres og samles/adskilles flere gange om året).

Ingen tvivl om at ROCO og PECO er flot og robust, men prisen er absolut også derefter. Så efter nogen overvejelse kiggede jeg atter på PIKO's skinner, som jeg havde stiftet bekendtskab med. da jeg ca 10 år tidligere, havde bygget et fast anlæg.

Jeg fandt nogle rester og begyndte at sammenligne og fandt ud af, at der faktisk ikke var den store forskel på PECO's og PIKO's skinner, ud over at PIKO's skinner (efter min mening) var pænere og virkede slankere og finere i opbygning og udseende.

PIKO's A-Gleis er bygget op over et CNC-beregnet modul på 47 cm, hvilket betyder at man skulle undgå irriterende udligningsstykker. Disse beregninger er foretaget på grundlag af et samarbejde mellem en flok modeljernbaneentusiaster og PIKO's ingeniører og tager udgangspunkt i hvad man formodes at have behov for som almindelig modeljernbanemand. Det kan man læse meget mere om i PIKO's hovedkatalog.

Skinneprogrammet indeholder at antal lige skinner, fra 62 mm op til 940 mm (flex-skinne), sporskifte (h+v), to størrelser kurveskifte, nemlig fra radius 3 til 4 og fra radius 3 til 2, et tre-vejs-skifte, et y-skifte, en englænder og 2 størrelser sporkryds på hhv 15 gr og 30 gr.

Der findes fem forskellige kurver, nemlig R1 – R4, som går fra 360 mm til 546 mm, hvor parallelafstanden er 61,9mm samt en modkurve til sporskifter, R9. Denne kan også bruges som selvstændig kurve med en radius på 908,88 mm.

Herudover kan man købe diverse tilbehør, så som løse stopbomme, lige til at klemme fast på skinnerne, løse svellestykker til brug ved afklip af flex-skinner, så man kan sætte lasker på og alligevel have fuld svellelængde, lasker med niveauforskel ved overgang mellem forskellige sporcoder, lasker med forskellig skinnefod-bredde, og meget mere.

Spolet er opbygget som et traditionelt modelspor, med støbte plastsveller i mørkt brunt plast med træstruktur og svellebåndet ligger med en afstand på 7,5 mm mellem svellerne. Selve skinnen er udført som korrekt Vignole-skinne, code 100, med et 0,8mm bredt skinnehoved, en slank krop og en 2 mm bred skinnefod. Sporvidden overholder 16,5 mm uden afvigelser.

Vinklen for sporskiftets afvigelse er 15 gr, men da det er et relativt slankt sporskifte, syner det ikke af meget. Dette giver en indbyrdes sporafstand på 61mm fra midte til midte.

Der findes ikke ballastmætter til PIKO A-gleis. PIKO A-gleis fås hos velassorterede modeljernbaneforhandlere i Danmark, bl.a. Hobbykæden og Nettog.

PIKO A-Gleis

Fabrikationsland: Tyskland

Sporcode: 100

Materiale: Nysølv, let bruneret

Skinnehoved: Vignole, 0,8mm

Ballastbredde: Ingen ballast, svellebredde 30 mm

Svelletype: Træ

Svelleafstand: 7,5 mm

Svellefarve: mørk brun

Flex-skinne, længde: 940mm

Kurver:

Største radius: 908,88mm (R9)

Mindste radius: 360 mm (R2)

Sporskifter:

Største/mindste afvigelse: 15 grader

Egnet som håndskifte: Ja

Parallelafstand: 61,9mm

Dette er læsernes rubrik om alle emner omkring jernbanernes væsen i model såvel som virkelighed. Her kan man komme med rettelser, kritik, ros, spørgsmål, rettelser o.s.v. til tidligere bragte artikler m.v.
Har du kommentarer, rettelser, tilføjelser m.v. omkring danske jernbaner, så send en mail til:
www.lokomotivet@lokomotivet.dk

Rettelser til Lokomotivet nr. 129

Tak til Niels-Henrik Lund og Kai Willadsen for kommentarer.

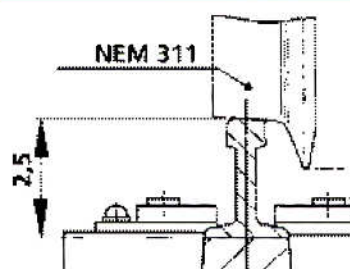
Side 7: Teksten til det øverste billede hævder, at litra A var en forminsket udgave af litra K, men eftersom A-maskinerne var bygget tidligere end K-maskinerne, kan det ikke rigtig passe. K-maskinerne var jo en forbedret, større og kraftigere version af A-maskinerne.

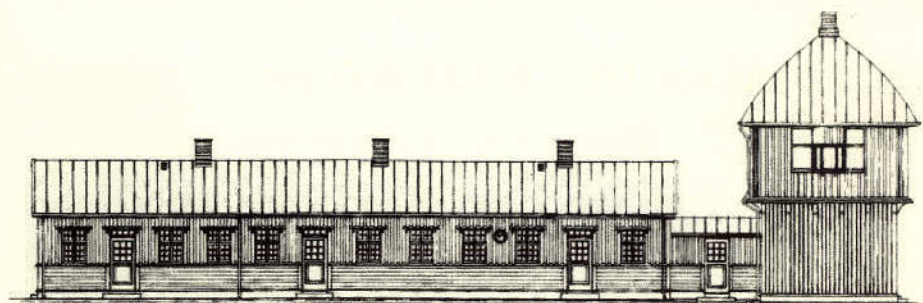
Side 15: 3. spalte, næstsidsste afsnit: Egenvægten er angivet til 60 tons, men det skal være tjenestevægt 55 tons.

Side 31: En åben godsvogn kan være højsidet, men at MA-lyntogets styrevogn litra BS omtalt i midter-spalten på side 31 var højsidet, er jo lidt sprogligt forkert, derimod var førerkabinen højt placeret af hensyn til gennemgangsmuligheden.

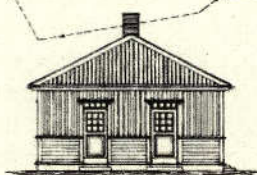
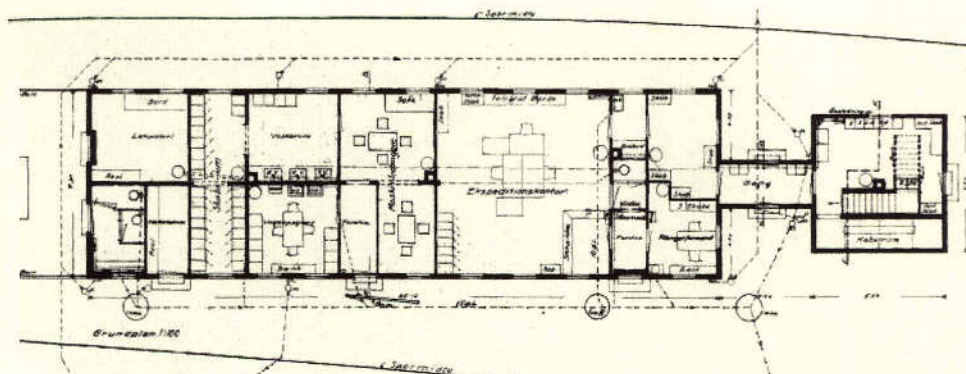
Side 32: Her påstås det, at halvdel af to-vognsættene på MR blev ombygget med rejsegodsrum, men det er forkert. MRD-vognene var en selvstændigt udviklet motorvogn, der efterhånden, som leveringerne fandt sted, blev "parret" med MR-MR-vognsæt, som blev delt og blev til MR-MRD.

Side 33: DSB's to sovevogne af typen T2S blev leveret af Schlieren i 1975, men de har intet at gøre med U-Hansa-vogne, som er en helt anden type bygget til CIWL i 1956-57.

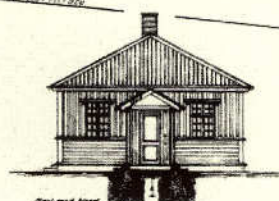




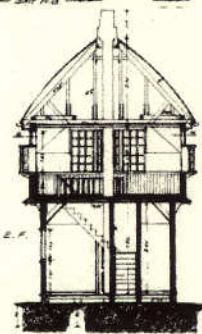
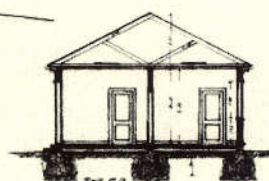
Palæet mod Øst



Palæet mod Vest



Palæet mod Nord



Palæet mod Øst

Det gule Palæ

Ejner Sørensen, Holbæk, har set vort billede af DSBs Gule Palæ i nr. 128 (Svend Jørgensens foto), og spørger derfor:

"Jeg synes det er en spændende og nostalgisk bygning, og kunne godt tænke mig at bygge den i skala 1:87. Findes der tegninger, og hvorfra kan man evt. skaffe dem?"

LOKOMOTIVET Kort og godt! Du behøver ikke selvbygge modellen, idet den kan fås som byggesæt fra EpokeModeller i skala 1:87. Den er omtalt LOKOMOTIVET nr. 122, side 45. For en god ordens skyld bringer vi dog her en tegning af hele komplekset. Bemærk, den er ikke i skala. Tegning: DSB.

Industribaner

Peter Eilskov skriver i en mail:

"Jeg savner lidt inspiration til min modeljernbane, især i form af en industribane el.lign. Jeg tænker her især på normalsporede baner, ikke smalsporede industribaner. Har LOKOMOTIVET i nogle blade beskrevet danske industribaner, og evt. hvornår?"

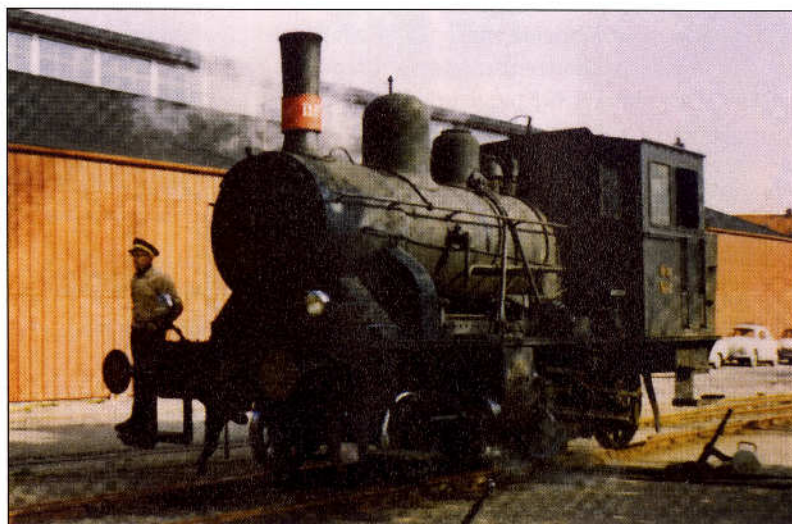
LOKOMOTIVET: Ja, det har vi. Her kan man finde disse artikler:

- Valby Gasværk, nr. 65, side 27
- Sakskøbing Sukkerfabrik, nr. 55, side 33
- Magle Mølle Papirfabrik, nr. 64, side 3
- Faxe Kalkbrud, nr. 34, side 16 og nr.108, side 29.

Vi vil i kommende numre forsøge at beskrive følgende virksomheder med industribaner.

- Stålvalseværket i Frederiksværk
- Mogenstrup Stengrav.

Har læserne andre forslag er man velkommen til at maile ideerne til os på lokomotivet@lokomotivet.dk MM2 på havnesporet i Næstved, 1963. Foto: Ej.



DSB kørekraner

Ole Grønholt skriver i en mail:

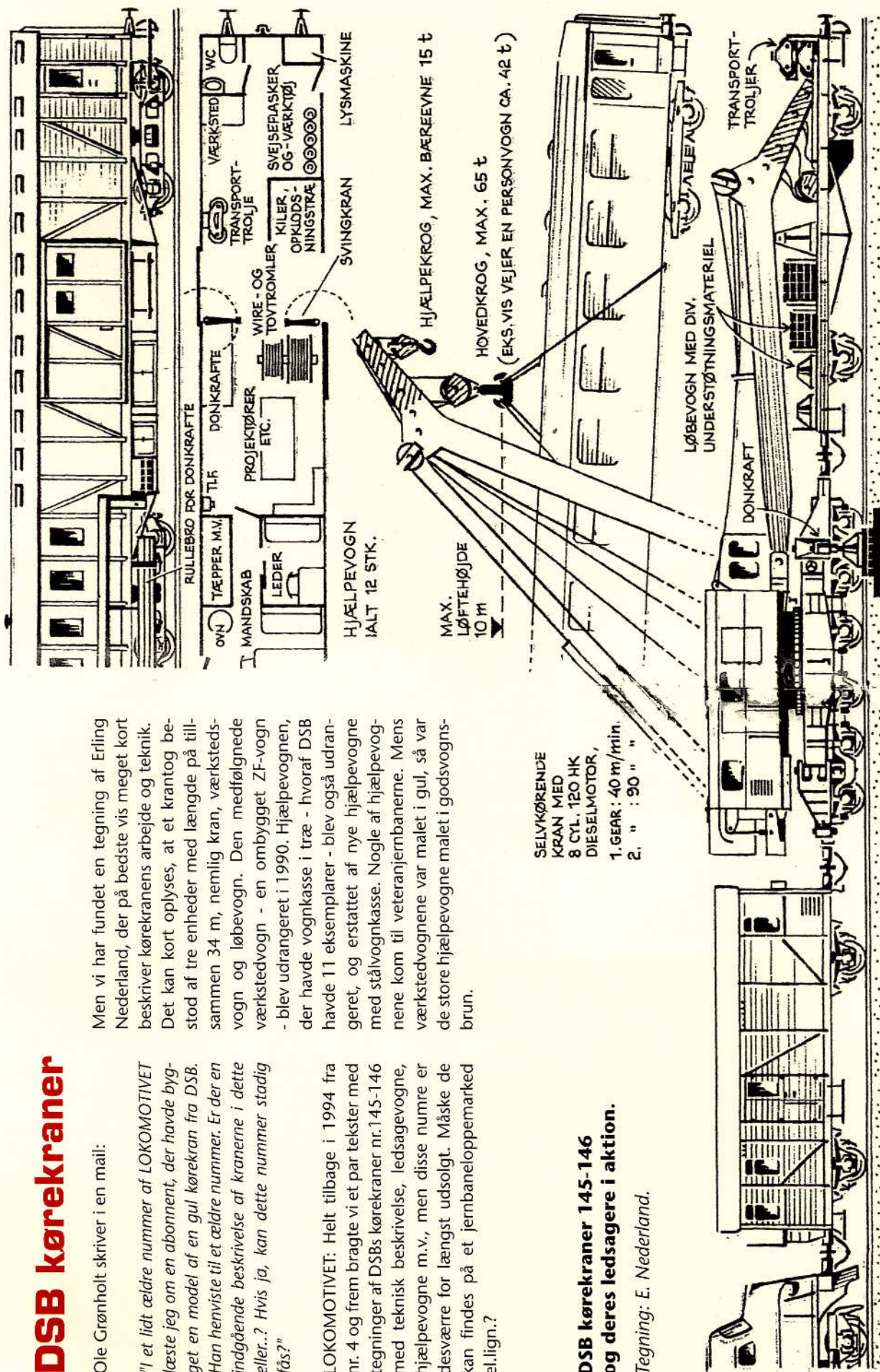
"I et lidt ældre nummer af LOKOMOTIVET læste jeg om en abonnent, der havde bygget en model af en gul kørekran fra DSB. Han henviste til et ældre nummer. Er der en mindgående beskrivelse af kranerne i dette eller..? Hvis ja, kan dette nummer stadig fås?"

LOKOMOTIVET: Helt tilbage i 1994 fra nr. 4 og frem bragte vi et par tekster med tegninger af DSBs kørekraner nr.145-146 med teknisk beskrivelse, ledsagevogne, hjælpevogne m.v., men disse numre er desværre for længst udsolgt. Måske de kan findes på et jernbaneloppemarked el.lign.?

DSB kørekraner 145-146
og deres ledsagere i aktion.

Tegning: E. Nederland.

Men vi har fundet en tegning af Erling Nederland, der på bedste vis meget kort beskriver kørerkranens arbejde og teknik. Det kan kort oplyses, at et krantog bestod af tre enheder med længde på tilsammen 34 m, nemlig kran, værkstedsvogn og løbevogn. Den medfølgende værkstedsvogn - en ombygget ZF-vogn - blev udrangeret i 1990. Hjælpevognen, der havde vognkasse i træ - hvoraf DSB havde 11 eksemplarer - blev også udrangeret, og erstattet af nye hjælpevogne med stål vognkasse. Nogle af hjælpevognene kom til veteranjernbanerne. Mens værkstedsvognene var malet i gul, så var de store hjælpevogne malet i godsvognsbrun.





SET

HØRT



McK DSB regionaltog litra MR-MRD

Epoke IV/V/VI

Så kom den længe ventede model af DSBs regionaltogetsæt litra MR-MRD. De første udgaver, der kom i handelen i august, var i den klassiske røde farve til epoke IVa og IVb, men senere har McK udsendt andre udgaver.

Atter har McK lavet et mesterstykke, også selv om der har været et par småfejl på MRD-vognen (kat.-nr. 1201), der nu skulle være rettet.

Undervogn og vognkasse er støbt i metal, og modellen har fjedrende puffere, ætsede riste, viskere og frontbøjler m.v. Det er en meget detaljeret model med bl.a. indretninger i førerrum og passagerafdelinger.

Alle modeller leveres med åben hhv. lukket plov og leddelt skruekobling, der kan monteres efter ønske.

Begge vogne er i midter-enderne forsynet med gummivulster i blød gummi; de er som sædvanlig hule som hos forbilledet. Ved hjælp af vulsterne kobler sættet pænt tæt, og tilpasser sig ved kørsel gennem kurver.

Sættet er udstyret med elektronik udviklet i samarbejde med ESU, og har bl.a. front-og slutlys, individuelt lys i førerrum og pas-



sagerafdelinger, fungerende bremseindikatorer ved bogierne og lys i destinationsskiltene. Det oplyste sæt ser flot ud ved 'natkørsel', hvilket fremgår af hosstående foto.

Togsættet trækker på alle fire aksler på litra MR, mens litra MRD kun fungerer som bivogn.

Sættet leveres med litra MR og MRD adskilt, idet enhederne nemt samles og adskilles ved at klikke den 10-polede strømførende kobling sammen eller trække den fra hinanden.

Koblingen leverer strøm til alle lys- og lydfunktioner i MRD, og det virker upåklageligt.

Alle sættene leveres med deko-der fra ESU, powerpacks og to stk. 8 ohms højttalere, og de kan leveres med lyd inklusive kurvelyd. Modellen er gennemtestet, og drives af en kraftfuld 5-polet motor. Kørslen foregår uden problemer, men det



Øverst: Fronten af McKs MR-togsæt med lysene tændt. Modellen fremtræder utrolig flot med mange detaljer.



I midten: Nærbillede af MRD 4201 med fine markeringer af døre m.v. Interiøret kan skimtes gennem det ene vindue. Interiøret er noget som McK gør meget ud af; det ser godt ud og fuldender billedet af en perfekt model.



Nederst: MR-togsættet kobler fint og tæt, og gummivulsterne er som sædvanlig i blød hul gummi ligesom forbilledet. Det er fremragende.



anbefales at undgå de skarpe kurver og sporskifter.

Der fremstilles 200 eksemplarer af hver model, der alle er markeret med destinationer, som dækker over de mest almindelige byer, hvor MR-togene var i drift.

Som bekendt er flere sæt i år 2017 erstattet af Desiro-sættene på alle tidligere MR-strækninger.

Foreløbig oversigt over modeller:

McK 1201: MR 4001-MRD 4201, rød med plove, destination: Fredericia, ca. 1982-1995.

McK 1202: MR 4025-MRD 4225, rød med plove, destination: Århus H, ca. 1982-1995.

McK 1203: MR 4016-MRD 4216, hvid/rød, afblændede døre, destination: Roskilde ca. 1995-2003.

McK 1204: MR 4032-MRD 4232, hvid/rød, afblændede døre, destination: Struer, ca. 1995-2003.

McK 1205: MR 4050-MRD 4250, blå/lys grå, TRIT-antenne, røde dørmarkeringer, destination: Næstved, ca. 2012-2017.

McK 1206: MR 4082-MRD 4282, blå/lysegrå, TRIT-antenne, grønne dørmarkeringer, destination: Aalborg, ca. 2007-2012.



McK

DSB rejsegodsvogn litra EA/Dh

Serie I og II



MAGELØST!

Herover: DSB litra EA 6001 fra serie I med harmonikaer i fin efterligning af forbilledet med fine tagdetaljer, undervogn m.v.



Nederst til venstre: Nærbillede af harmonika på EA 6001. Harmonikaerne har en fin grå-grøn farve som hos forbilledet, og låsetøjet er virkende med krog og hage. På vangen ses de flotte gule RIC-påskrifter.



Nederst: DSB litra EA 6007 med overgangsbøjler og -plade. Tagdetaljerne er naturligvis som hos forbilledet.

Jamen, man kan da ikke blive ved? Jo, det kan man, når man hedder McK/Dekas. Igen har man udsendt supermodeller af dansk rullende materiel, denne gang af rejsegodsvognen litra EA, fra 1969 litra Dh.

Det er meget fine modeller af både serie I og serie II, hvor der indbyrdes var flere forskelligheder med hensyn til undervogn, tag m.v. Alt dette er gengivet præcist som hos forbillederne.

Undervognen er støbt i metal med, vognkassen i plast, og modellerne har fjedrende puffere, trin i ætset metal, og håndbøjlerne er formet i tynd metaltråd.

Modellerne er forsynet med virkende harmonikaer i blødt gummi, og de detaljerede bogier er fremstillet i flere separate dele.

Undervognen har fine detaljer med batterikasser, luftbeholdere o.s.v., og indretningen er med reol, bord, stol og toilet samt kakkelovn.



SET
HØRT

Vogne med vinrød vognkasse har fine gule litreringer, og de har også fine skygger som forbilledet. Og jo – kongekronen er såmænd i 4-farvetryk. Super! Taget er i grå hhv. sølv. På pufferne finder man fine påtryk i gul, der angiver at de kan tåle 32 tons tryk.

På gavlene er medtaget alle detaljer, og der er også den lille oplysning, hvor vognen er malet, altså Ar for Århus eller Kh for København. Påskriften har intet at gøre med, hvor vognene var hjemmehørende, selv om de som regel hørte hjemme i de nævnte distrikter.

Dh-rejsegodsvognene med rød vognkasse har samme detaljer og egenskaber som øvrige serie II-vogne, men er naturligvis litreret i hvid svarende til forbillederne.

Med hensyn til kørsel er der – trods de korte bogier – umiddelbart ingen problemer. Man kunne frygte bogierne ville støde mod trinene i kurver og sporskifter, men benytter man en radius på minimum 400 mm, så skulle der næppe ske noget. Modellen er ikke velegnet til kurver, der svarer til mærklins R1.

Der er fremstillet 120 stk. af hver model, og de første modeller af serie I er allerede udsolgt fra firmaet, når dette skrives (november).

Oversigt over modeller: Serie I

McK 2701: EA 6001, vinrød med harmonikaer, ca. 1951 til 1964.

McK 2702: EA 6002, vinrød med harmonikaer, ca. 1951 til 1964.

McK 2703: EA 6007, vinrød med overgangsbøjler, ca. 1951 til 1964.

McK 2704: EA 6011, vinrød med overgangsbøjler, ca. 1951 til 1964.

Serie II

McK 2705: EA 6016, vinrød med harmonikaer, ca. 1964 til 1967.

McK 2706: EA 6030, vinrød med harmonikaer, ca. 1964 til 1967.

Serie II - UIC

McK 2707: Dh 50 86 92-68 026-9, vinrød med harmonikaer, ca. 1970 til 1980.

McK 2708: Dh 50 86 92-68 031-9, vinrød med harmonikaer, ca. 1970 til 1980.



McK 2709: Dh 50 86 92-68 017-8, rød med harmonikaer og røde slutlys, ca. 1980 til 1984.

McK 2710: Dh 50 86 92-68 031-9, rød med harmonikaer og røde slutlys, ca. 1980 til 1984.

McK 2711: Dh 50 86 92-68 025-1, rød med harmonikaer og røde slutlys, ca. 1980 til 1985.

McK 2712: Dh 50 86 92-68 032-7, rød med harmonikaer og røde slutlys, ca. 1980 til 1985.

Læs mere om forbilledet i LOKO-MOTIVET nr. 128. ■



Hobby Trade F2010 Flere postvogne litra DO og DQ

Modellerne er fremstillet på samme måde som de hidtil udsendte postvogne af samme litra, men har naturligvis fået nye numre og bemalinger, bl.a. en noget usædvanlig model af en DO-postvogn som grå specialvogn. Det er en god idé af Hobby Trade også at fremstille grå specialvogne. De pynter jo på vores sidespor.

Modellerne er igen fremstillet med sider i pertinax med påsatte laserfremstillede vognsider i teaktræ, hvor de smalle teaktræklister er fint gengivet. Vogne med teaktræbeklædning er gengivet i veltillende nuancer af teaktræfarve, noget som ellers er vanskeligt i model.

Der er igen monteret fine detaljer som håndgreb og overgangs-

bøjler i ætset messing; undervognen er fremstillet i metaltrykstøbning, mens hjulsættene er i Ampco-Bronze, en særlig slidstærk og rustfri metallegering. Det giver også modellerne en solid vægt og fine løbeegenskaber.

Et par af modellerne har det fine postskjold, der tidligere var almindeligt på postvæsenets vogne, men



Til venstre: DSB bureauvogn litra DO 5609 med vinrød vognkasse og gult posthorn, typisk for epoke III. Midt i vognen ses det hvidmalede toiletvindue og skorsten på taget. Undervognen har naturligvis den gamle type bremsebuk.



Midten: DSB litra DO 5605 i teaktræ med det fine postskjold og brevsprække. I gavlen ses bremse-svingskassen, hvor betjeningen af bremsen skete fra den lille bremsekupe. Bemærk, at der ikke var overgang i denne ende af vognen, så overgangspladen bør fjernes.



Nederst: DSB litra DQ 5807 med vognkasse i teaktræ og postskjold. Også her er undervognen fint detaljeret med bremsebuk, batterikasse o.s.v.

som desværre senere forsvandt grundet store omkostninger til vedligeholdelse. De blev derfor erstattet af et gult posthorn, hvilket en af modellerne har fået.

Alle vogne er forsynet med smukke stjernehjul, hvilket fulden-der det fine indtryk.

Desværre er litreringerne ikke trykt så tydeligt som man kunne ønske, og det er svært at læse litra og nummer. Synd! Men KM Text har nogle dekal-sæt med både DO og DQ, så på den måde kan man måske forbedre påskrifterne? Vi har dog ikke prøvet.

Modellerne er med fjedrende puffere.

Hobby Trade har sjovt nok gentaget fejlen med at montere en overgangsplade i enderne uden døre, så husk at fjerne dem. Det er ganske problemfrit.

Der er udsendt følgende modeller:

HT 52 082: DO, 5609 vinrød med gult posthorn (epoke III).

HT 52 087: DO som specialvogn 725, grå (epoke III/IV).

HT 52 090: DQ 5807, teaktræ med postskjold (epoke III).

HT 52 091: DO 5605, teaktræ med postskjold (epoke III).

Læs om forbillederne i tidligere numre af LOKOMOTIVET.





studerer danske anlæg, og det er synd, for de grå vogne giver miljø og variation. Hobby Trade har således også udgivet en DO som grå specialvogn, nemlig nr. 725, og den er en dejlig afveksling sammen med de øvrige modeller.

Farven er fint ramt, og skriftsnittet passer godt med forbilledets typografi, så her er intet at komme efter. Dog bør vi lige nævne, at de fine stjernehjul desværre har en tendens til at løsne sig, når man løfter vognen (det samme gælder selvfølgelig de øvrige modeller). Men det er forhåbentlig til at leve med? Vognen er under alle omstændigheder en velkommen model. ■

...og så en specialvogn

Hobby Trade har altid forsøgt at fremstille specialvogne på de givne basismodeller (litra Q, EH m.fl.), og det er et skønt princip, så vi på denne måde får lidt anderledes vogne, der kan pynte på anlæggenes sidespor.

De grå specialvogne i mange udgaver og typer, var tidligere meget almindelige ved remiseområder, på blindspor, o.s.v., og det skal vi naturligvis efterligne på vore anlæg. Desværre er der lidt langt imellem specialvognene, når man



Nyheder fra Epoke Modeller

EpokeModeller er – trods nedlukningen af firmaet – i fuld sving med udviklingen af nye modeller for andet firma, og det er der kommet en hel del nyt ud af. Man har således fremstillet en række baggrundskulisser til opstilling langs små bygader. Disse kulisser er kun omkring 2,5 cm brede, og fylder på denne måde ganske lidt på anlægget. Husene har alle forskelligt udeende, og giver dermed en fin variation

i bybilledet. De er atter fremstillet i laserskåret pap i forskellige kulører, heraf nogle i en ny type karton med ru overflade, der giver indtryk af kalkede vægge.

Dernæst er der også blevet plads til at genfremstille et par nye biler, bl.a. den navnkundige fisketransportbil fra DSB-Skagensbanen.



Forbilledet var ganske vist en 2-akslet vogn med kasse, men det var ikke en Ford TK som modellen. Førerhuset var helt anderledes udformet, så modellen er en tilsnigelse som man må leve med... eller lade være. Også et "fejlblad" fra Falck er det blevet til.

Der er andre nyheder, hvilke man kan se, hvis man går ind på CMTs hjemmeside eller på forrettningens facebook-side. ■



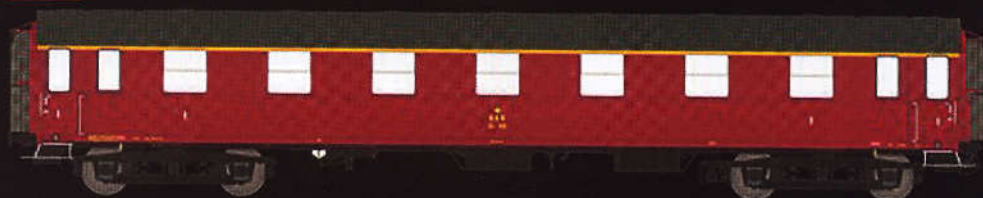
LES

HØRT

Velkommen
hos

 **Kystbanen**

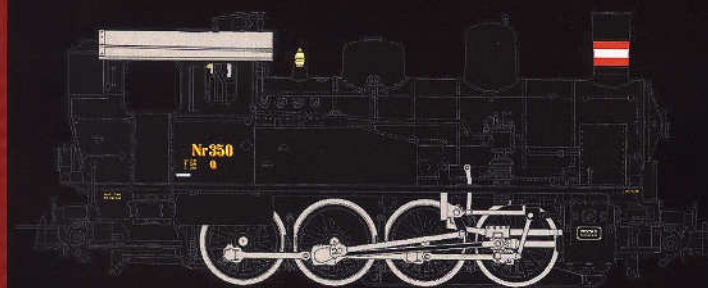
McK Premium Partner



DSB litra AC

Personvogn til 1. klasse. Fås i to hovedudgaver med flere numre, en vigtig personvogn for mj-rere, der oprangerer landsdelstog, internationale tog m.fl. i epoke III. Modellen er i den sædvanlige fine McK-kvalitet med komplet interiør, detaljerede bogier, harmonikaer o.s.v.

Pris kr. **675,-**



– og så er Q-maskinen på vej...

Modellen af det ikoniske tunge rangerlokomotiv forventes at være i handelen i 1. kvartal 2018. En supermodel i høj kvalitet med driftssikker motor, stor trækkeevne – og fyldt med detaljer lige fra fløjte til "ild i fyret". Kommer i flere udgaver og numre. Bestil nu, og vær sikker på at få en model. Pris kendes endnu ikke.

Vi ønsker alle vore kunder

**EN GLÆDELIG JUL
OG ET GODT
NYTÅR**



Åbningstider omkring jul og nytår:

Mandag-fredag den 11. - 15. december: 12,00 - 18,00
Lørdag den 16. december: 10,00 - 14,00
Søndag den 17. december: 12,0 - 16,00
Mandag-fredag den 18. - 22. december: 12,00 - 18,00
Lørdag den 23. december: 10,00 - 17,00
Søndag-tirsdag den 24. - 26. december: Lukket
Onsdag-fredag den 27. - 29. december: 12,00 - 18,00
Lørdag den 30. december: 10,00 - 16,00
Søndag den 31. december: Lukket

 **Kystbanen**

- fordi vi har det!

Ordrupvej 101 · 2920 Charlottenlund · Tel/fax 39 61 20 31 · E-mail post@kystbanen.dk · www.kystbanen.dk
Tirsdag-fredag kl. 12.00-18.00 · Lørdag kl. 10.00-14.00 · Mandag lukket

ISSN 0108-9307

