

JERNBANEHISTORISK TIDSSKRIFT OM
DANSKE JERNBANER I VIRKELIGHED OG MODEL

LOKO MOTIVET

OPHØR



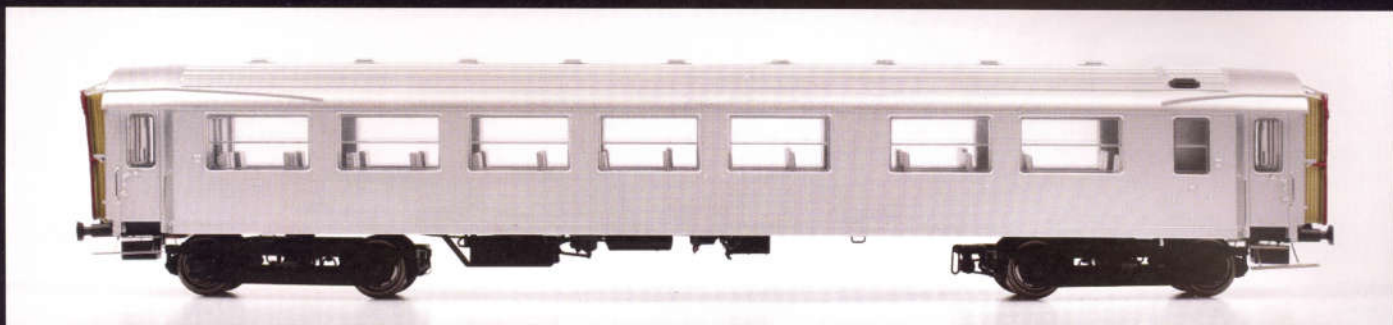
134

DECEMBER 2018

33. ÅRGANG

- En populær rundsnude i model
- DSB signaler og faste mærker
- Forny vognparken i en fart
- Sandby station – en inspirerende sporplan

DSB AL/Bfh



DSB Litra F



www.mck-h0.dk



Dekas

Exact-train
Classic HO1:87®



Klagenfurt / Duisburg fra Exact-train

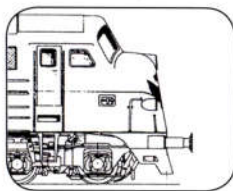


vejl. udsalgspris

Enkelt vogn **365,-**

3-vognssæt **1095,-**

Se vognene hos din Dekas forhandler



En populær rundsnude

Lidt opdatering af litra MY i model, udgivet i de sidste flere år.

6



Forbedring af McKs røde MR/MRD

11

En jernbanefærges anatomi

Hvordan er en jernbanefærgе indrettet? Tegnings-eksempel med M/F Knudshoved.

13



Forny vognparken i en fart

Nem selvbyg af vogne fra DSB og privatbanerne.

14



DSB signaler og faste mærker

Epoke III og I V. Genoptryk af en populær oversigtstavle i farver.

19

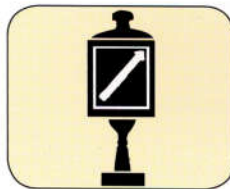
SANDBY STATION

En inspirerende sporplan til anlægget.

25

Lille sjov bygning til modeljernbanen Smedebolig og smedevæksted

28



SPORSKIFTET

Læsernes kommentarer m.v. til LOKOMOTIVET nr. 133 - og nogle svar.

30

Tips til anlægget

Skure og Kommunekemi

35

OPHØRSTALE

36

Vi har hørt og set

De sidste anmeldelser fra vor side.

38

Forsiden: Der var noget dynamisk over diesellokomotivet litra MY, når det suste gennem landskabet. Og det har betallet mange jernbane-entusiaster, ikke mindst i model. Inde i blader har vi en lille opdatering af forholdsvis nyudkomne modeller. Billedet viser MY 1154, der en sommeraften suser gennem Roskilde station, 1983. 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 danske jernbaner i virkelighed og model ved hjælp af tidsskriftet LOKOMOTIVET, bøger m.v. Arbejdet i redaktionen er rent fritidsarbejde, og evt. overskud skal ifølge vedtægterne gå til fremme af jernbanehistorisk forskning og modeljernbaneinteresserne.

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

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 Vallensbæk

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

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

Abonnement incl. forsendelse og porto:
Danmark kr. 700,- incl. porto og forsendelse. Fås ved at indbetale beløbet på vor girokonto eller man kan skrive/maile efter girokort på lokomotivet@lokomotivet.dk

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

OPHØR!

Ja, det er en temmelig sørgelig meddelelse, vi her bringer vore trofaste læsere, for dette bliver det sidste nummer af LOKOMOTIVET.

Vi havde det lidt på fornemmelsen da vi tilrettelagde nr. 133, hvor vi annoncerede de kommende tekster i 34. årgang. Her var vi håbefulde optimister, men desværre holdt optimismen ikke. Grundene er simple:

Annoncemængden er faldet til et kritisk niveau. Selv om mange mj-forhandlere har lukket, så har vi heldigvis stadig nogle tilbage i Danmark. Men de bruger mere og mere nettet til at reklamere for produkterne, og det er naturligvis fair nok. Man benytter de muligheder, som er til rådighed. Tidligere var man meget flittig til at annoncere, hvilket fx også gjaldt ROCO og Danmarks Jernbanemuseum – men det er desværre en saga blot.

Abonnementsantallet og løssalget er på samme måde stærkt faldet, bl.a. har et par mj-forhandlere sagt bladet op i protest mod at vi nu kan downloades fra nettet. Og de mistede abonnenter er desværre ikke dukket op på anden måde.

Lidt statistik:

I år 2000 havde vi 25 forhandlere svarende til et salg på 375 stk. og 695 abonnenter, altså et samlet oplag på 1070 eksemplarer. Undervejs er nogle mj-forhandlere – som allerede nævnt – desværre lukket, mens andre har sagt bladet op m.v.

I dag har vi 11 forhandlere med et salg på 148 eksemplarer og 367 abonnenter svarende til et samlet oplag på i alt 515 eksemplarer.

Også bibliotekerne har været faste støtter, men her er antallet nu faldet til 21 mod 39 for år tilbage.

Ironisk nok har flere abonnenter (bl.a. 5 biblioteker) skrevet til os her i sommer og efteråret med ønske om at genoptage abonnementet, idet man har "glemt" at forny det. Det er fint nok, men hvad nytter det, når vi kun trykker hvad der er forudbestilt? Alt er udsolgt!



Kostprisen for fremstilling af bladet er stigende, bl.a. til tryk, og selv om kvaliteten i de sidste numre er steget, så var den i et stykke tid ret ringe, hvilket flere læsere

bemærkede. Vi har i nogle numre bl.a. haft nogle sorte tjærefotos, hvor man ikke kunne se detaljer – og det har også kostet et par abonnenter.



...og sidst, men *sandelig ikke mindst*: Postnord har uheldigvis de sidste par år været utrolig kostbar at fodre med kroner – uden at servicen er fulgt med. Det er simpelthen håbløst. Vi skrev i sidste nummer, at vi havde mistet 21 bøger af DSBs personvogne – det tal er i efteråret steget til 32. Et stort tab for os, og vi har derfor måttet foretage et dyrt genoptryk for at kunne svare enhver sit.



Så derfor allesammen, er der lavvande i kassen, og dette nummer er desværre kun på 40 sider. Vi beklager rigtig meget!



Når vi nu hensætter LOKOMOTIVET (men ikke på ophugger-sporet), så gør vi det med god samvittighed. Bladet blev ikke et økonomisk eventyr med "anskaffelse af Rolls Royce og fine rejser" som redaktionen havde "håbet". Men vi har til gengæld inspireret mange mj-rere, og beskrevet et utal af emner inden for dansk jernbanehistorie, omtalt fine byggerier af modeller, ligesom vi har udgivet ikke mindre end 41 bøger om jernbaner i skala 1:1 og diverse mj-bøger i årene fra 1983 indtil nu.

Vi har også bistået danske mj-fabrikanter med hjælp til modeller, bl.a. HELJAN – og vi stod helt og holdent for DWAs fine produktion af DSB tankvogne, åbne og lukkede vogne m.fl. til DSB og privatbanerne.



Sluttelig:

Foreningen er ikke nedlagt. Selv om vi ophører med udgivelsen af LOKOMOTIVET, så udsender vi bogen om DSBs post- og rejsegodsvogne som planlag i maj-juni 2019. Se annoncen side 37. Og flere bøger vil følge.



Vi vil her gerne takke alle bidragydere for den store hjælp, der er tilflydt os gennem årene, både med hensyn til korrektur, oplysninger, artikler, fotos o.s.v. Det gælder naturligvis også trofaste abonnenter, annoncører og forhandlere. Også tak til vort trykkeri for udvist tålmodighed, fint samarbejde og hjælp til produktionen.

Kort og godt: **Stor tak til alle for støtten gennem årene**, ikke mindst tak til læsere, der undervejs har støttet os med ekstra kroner.



Ha' det godt alle sammen!
Farvel til jer alle. Vi vil savne jer,
Men trods dette, så rigtig

GLÆDELIG JUL og GODT NYTÅR



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

Rigtig god jul og et godt nytår...

Redaktionen af **LOKOMOTIVET** 

LOLLANDBANEN

YM60 + YP70 + YS82

SIDSTE UDKALD
KUN GANSKE FÅ TILBAGE!



41331 - DC DIGITAL
41332 - AC DIGITAL

Pris pr. sæt **3.395,-**

41333 - DC DIGITAL M. LYD
41334 - AC DIGITAL M. LYD

Pris pr. sæt **4.395,-**

DSB ML 4901 / ML 4902

GANSKE FÅ STK. TILBAGE!



41261 - DC
41262 - AC
2.995,-

41263 - DC M.LYD
41264 - AC M.LYD
3.995,-

ØSTBANEN YM5 / YS13

KUN EEN AF HVER TILBAGE!



41301 - DC
41302 - UDSOLGT
2.995,-

41303 - DC M.LYD
41304 - UDSOLGT
3.995,-

GRIBSKOVBANEN YM3 / YS43



41305 - DC
41306 - AC
UDSOLGT

HELSINGØR-HORNBÆK -GILLELEJE BANEN YM52 / YS92

KUN 3 STKS TILBAGE!



41321 - DC
41322 - AC
2.995,-

41323 - UDSOLGT
41324 - UDSOLGT

 **FACEBOOK**
facebook.com/rckongen

 **YOUTUBE**
youtube.com/user/rckwebshop


RCKONGEN.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



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

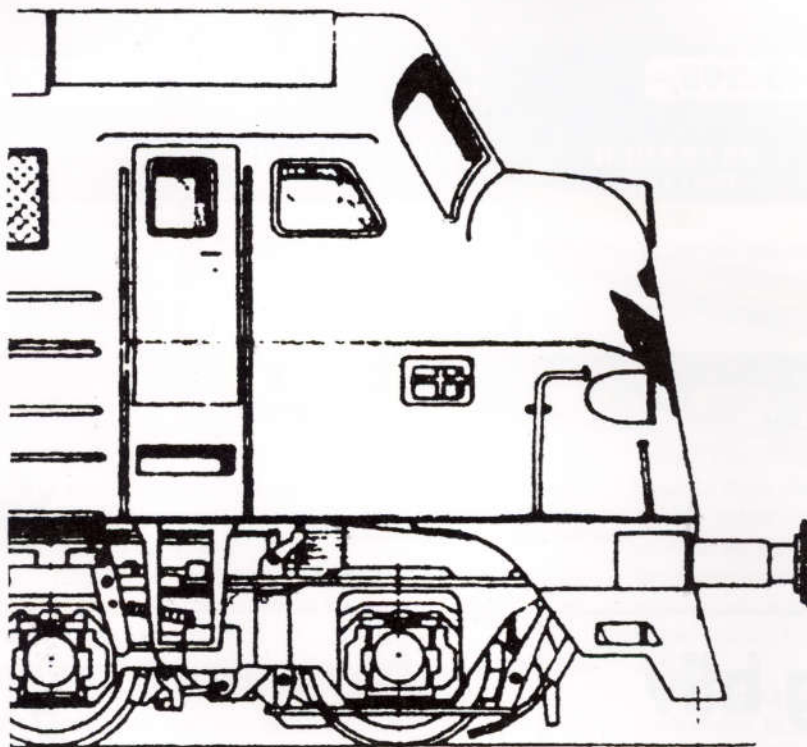
Bagsværd Hovedgade 135 · DK-2880 Bagsværd

Tlf.: +45 21 30 91 61

e-mail: din-min@email.dk

RUNDSNUDE

I MODEL - opdatering 2018



■ Af Torben Andersen

Märklin Vinrød MY 1106

Märklins model af DSB litra MY 1106 til 3-skinne vekselspænding så dagens lys i 1963. Og det var en af de første modeller af MY, når vi ser bort fra LONGs udgave og

de lidt senere fra Fleischmann og PIKO.

MY 1106 blev leveret i vinrød med lysegråt tag og sort undervogn.

I princippet blev den samme motor og karosseri m.v. benyttet til efterfølgende modeller, d.v.s. med vognkasse i metal.



I LOKOMOTIVET nr.76 beskrev vi forskellige modeller af DSBs diesellokomotiv litra MY fra Märklin, HELJAN og ROCO, men efterfølgende er der udgivet flere numre og typer af maskinen, så derfor en lille gennemgang af, hvad der siden er udkommet.

For en god ordens skyld begynder vi med Märklins oprindelige model, der sendtes på markedet i 1963, og som var en af de første af sin slags på markedet.

Tak til Peter Topp Jonassen for supplerende oplysninger om modeller fra Märklin og TRIX

Bogierne havde efter datidens forhold mange detaljer, lige fra bremseskodser, trækstænger til akselkasser m.v. Bogiesiderne var i øvrigt det eneste på modellen, som var fremstillet i plastic.

I 1975 fulgte således designudgaven af MY 1147 i rød/sort, der var den første MY hos DSB, der fik det rød/sorte design.

Modellen af MY 1147 var optaget i kataloget indtil 1989, hvorefter den forsvandt, afløst af andre modeller.

De tre modeller af DSB litra MY side om side. Fra venstre mod højre: HELJAN, Märklin og ROCO. Ingen af de tre modeller har det helt formmæssige korrekte gule vingehjul, men Märklins er det mest korrekte. Lanterneerne er ens i størrelse på Märklin og ROCO, hvilket er forkert, hvorimod HELJANs lanterneer er korrekt efterlignet.

I 1992 udsendte man en model af den festlige MY 1126, og i efteråret 1992 fulgte en udgave af Museumsvirksomhedens maskine, MY 1101, baseret på samme vognkasse som de første MY-modeller.

I eftersommeren 1996 kom endnu en Märklins MY i rød-sort, MY 1111, som sendtes på markedet som "Export-Model Dänemark".

Det næste skud på stammen blev det gule målevogsløkomotiv MY 1108, hvis forbillede blev sat i drift 1995. Modellen blev udsendt i efteråret 1998 i et sæt med tre gule målevogne.

I år 2001/2002 fulgte en model af DSB MY, der i sin grundform var magen til den førnævnte gule MY 1108 med underhængte plove og NEM-kobling.

Den blev leveret i rød/sort med nummer 1112, og blev som øvrige MY-modeller udgivet efter 1996, forsynet med DELTA-elektronik, hæfteringe o.s.v., og fik også ny 5-polet motor.

Læs mere om ovennævnte modeller i LOKOMOTIVET nr. 76.

Den nye MY (Märklin/TRIX)

Derefter gik flere år, før man – med hensyn til litra MY – hørte noget fra Märklin.

Det var først i 2015 at Märklin udsendte en helt ny omarbejdet model af MY-lokomotivet. Den fik nu de korrekte dimensioner, og dermed nåede man op på højde med konkurrenterne. Den blev først udgivet til 3-skinne-drift (AC), men fulgte kort tid efter fra TRIX til 2-skinne-drift (DC).

Modellen blev som hidtil fremstillet i metal. Den udstyredes med LED-lys, der skiftede med kørselsretningen, både hvidt og rødt lys. Det røde slutlys kunne – ligesom hos forbilledet – slukkes individuelt, når lokomotivet trak en stamme. Ved rangerdrift kunne man overstyre lysskiftet, så de tre hvide lanterner var tændt i begge retninger. Der var desuden lys i førerkabinen.

Koblingerne blev Märklins kortkoblinger med NEM-skakt, og modellen fik separate håndbøjler, vinduesviskere og fine tagdetaljer m.v.

Trækraften var en centermotor med svinghjul. Kraften overførtes til hver bogie via kardanakslar, der trak på to aksler på hver bogie. Motoren var næsten lydløs.



To modeller fra ROCO: Til venstre MY 1153 og til højre MY 1107. Sidstnævnte model blev leveret med røde pufferplanker, hvilket var korrekt. MX og MY stationeret i Jylland havde på "besynderlig" vis fået malet røde pufferplanker, og blev kaldt for "Blodtuder". Som det fremgår af billederne er frontlygterne korrekte i størrelse. Nederst ses MY 1153 fra siden, hvor den fremtræder i flot udførelse, dog stadig med mindre fejl ved førerrumsvinduerne.

Selve bemalingen og litreringen var som sædvanlig i top.

Dekoderen var Märklins egen lyddekoder, der på flere punkter kunne justeres, såfremt det var ønsket. Den var designet til både DCC og mfx, og havde 12 funktioner, herunder motorlyd, pibende brems m.v.

Lyset i kabinen på fabriksudgaven forekom lidt skarpt, ligesom lyden virkede kraftig, men det var muligt at man justere, såfremt man ønskede det.

Lyden mindede fint om NOHABs diesellyd, men uheldigvis havde den et tyfon-horn, hvor det burde være en (damp)fløjte. Imidlertid indeholdt lydfilen fløjtelyd, så det var muligt at udskifte tyfon-lyden med den korrekte fløjtelyd.

Rent driftsmæssigt var modellen i top: den havde en fint løb, også gennem skifter og kurver, og den trak rigtig godt.

Det var en model, der kvalitetsmæssigt på mange måder levede

op til Märklins og TRIXs standard, men besynderlig nok fik den ikke så megen opmærksomhed, da den kom frem, og det vides ikke om den er til at købe i dag?

Det skal lige tilføjes at TRIX-udgaven MY 1140 i rødbrun har samme kvalitet og teknik som Märklins nyeste modeller, og den er også udstyret med mfx-lyddekoder med 12 funktioner.

I 2018 har Märklin udsendt en ny MY 1132 i rødbrun sparebemaling uden stribe. Den er udsendt som engangsserie. Lokomotivet er grundlæggende identisk med serien fra 2015, dog med den tilføjelse at dekodeeren er en mfx+-dekoder.

En mfx+-dekoder betyder at man kan anvende Central station 2 og 3 med mulighed for at styre lokomotivet realistisk med "brændstofforbrug m.m."

Märklin kalder funktionaliteten for Märklin Spielwelt. Den giver mulighed for at styre og regulere lo-



komotiverne på samme måde som i virkeligheden.

Når man styrer via "Märklin Spielwelt" er hele brugergrænsefladen på CS2 eller CS3 et grafisk billede af lokomotivførerens plads i lokomotivet.

Mfx+-dkoderen er multifunktionel, og kan også anvendes med Märklin Motorola og DCC.

Ud over normale lydfunktioner er der også lyde som påfyldning af tank, kompressor, trykluft og blæser.

HELJAN

I år 2000 skete en større revolution inden for dansk modeljernbane, idet det danske firma HELJAN udsendte modeller af MY med – for første gang – korrekte dimensioner.

HELJANs først udgivne MY-model havde forbillede i MY-serien

1101-1144, og blev efterhånden fremstillet i flere bemalingsvarianter, således at alle interesser og epoker kunne tilgodeses.

De udsendte modeller dækkede generelt forbilledet i årene 1954-1996, og var korrekte med hensyn til detaljer, bl.a. med ovaludstødning, senere også med rilleudstødning. Placering af tagdetaljer var korrekte, og de havde den rigtige udformning og størrelse.

HELJANs modeller var i øvrigt de eneste på markedet, hvor man havde bemærket – og fremstillet – de to nederste lygter med mindre dimensioner end toplanterne akkurat ligesom hos forbilledet.

I de første år udsendte man flere MY-modeller, bl.a. den spraglede MY 1126. Grundmodellen var den samme som forannævnte, og da den var i korrekt skala, var mønsterbemalingen helt i overensstemmelse med forbilledet.

En bemalingsvariant blev også MY 1132 som HELJAN udsendte til epoke IV i vinrød sparebemaling, d.v.s uden cremefarvede fartstriber

ligesom forbilledet på et tidspunkt så ud.

Endvidere fremstillede HELJAN bemalingsvarianter af MY til andre forvaltninger, bl.a. BOB og NEG i Tyskland samt Tågakeriet (TMY) i Sverige.

I efteråret 2003 udsendte HELJAN nye modeller af litra MY, bl.a. med rilleudstødning. Man brugte den oprindelige form, men ændrede taget således at ovaludstødningen blev fjernet og erstattet med rilleudstødning.

Læs mere om ovennævnte modeller i LOKOMOTIVET nr.76.

Nye MY-modeller

I 2015 udsendte HELJAN nogle nye modeller af litra MY. Grundmodellerne var de samme som hidtil, selv om de blev omarbejdet og forbedret en smule i støbning m.v..

I mellemtiden var sket en teknisk udvikling som HELJAN naturligvis benyttede sig af, på de to nye modeller af litra MY. Den ene var en rød/sort med nummer 1156, der havde rille-udstødning, mens den



Billederne på denne side viser forskellige MY-modeller: Øverst MY 1112 fra NMJ (Märklin-udgave) i fin rød-sort udførelse, men desværre med for store underhængte plov. Modellen har flotte tagdetaljer bl.a. med gengivelse af ovaludstødning. Lige under ses en MY 1140 fra TRIX i vinrød udgave, en fin og næsten rigtig model af DSBs diesellokomotiv. Den har næsten korrekt udformet vingehjul, og frontlanterne er gengivet som hos forbilledet. Nederst ses samme model MY 1140 fra TRIX, blot fra siden. Den er i super udførelse med korrekte tagdetaljer. Søstermodellen fra Märklin er magen til.





To fine modeller fra HELJAN, øverst MY 1156 med korrekte to ekstra lygter og rilleudstødning. Nederst MY 1114 med lysegråt tag og ovaludstødning. MY 1156 med rilleudstødning var en flot og meget virkelighedstro model i rødt/sort design. Den blev leveret med alle dele påmonteret, d.v.s. med puffer, plove, vinduesviskere m.v. Begge fotos: HELJAN.

anden var MY 1114 i vinrød med oval udstødning.

Fra fabrikkens side leveredes modellerne med monterede puffer, håndbøjler og vinduesviskere, hvilket var et fremskridt, da man ikke selv skulle montere disse dele som hidtil.

Begge var forsynet med fin lyd af en ESU LokSound version 4,00. Dekoderen blev med 21-pin, der gjorde det muligt at praktisere individuel lyssætning, d.v.s. at HELJAN designede lysføringen til at kunne skifte mellem hvide frontlys og røde slutlys i to ekstra mindre lanterner anbragt under hovedlygterne. Her skiftede lyset alt efter køreretning. De ekstra lanterner var hos forbillederne kun monteret på få maskiner, bl.a. MY 1156.

Indbygningen af disse to ekstra slutlygter skyldtes at maskinerne skulle fremføre regionaltog på Sjælland.

I de første annoncer fra HELJAN blev modellen vist uden de ekstra lygter.

Men det blev senere ændret til de korrekte på modellen.

Den vinrøde MY 1114 bibeholdte de tre lanterner, der kunne skifte mellem hvid og rød i de to nederste for at imitere røde slutskiver.

Modellerne blev kun udgivet med lyd til DC og AC.

Fra fabrikkens side blev ikke monteret underhængte plove; de var vedlagt som løse dele.

Endelig kom i foråret 2017 en serie på tre MY, der var baseret på de nyeste MY-modeller fra HELJAN, også de blev udstyret med en ESU LokSound dekoder. De fik numrene 1118 (vinrød), 1135 (rød/sort) og 1114 (vinrød).

MY 1114 blev leveret med en helt ny MY-lyd, skabt af ESU V.4 og 21-pin-dekoder, hvor slutlys kunne tændes og slukkes uafhængigt af det hvide frontlys.

NMJ (Topline)

I efteråret 2014 kom en ny spiller ind på markedet, hvad litra MY angik. Det var det norske NMJ (Norsk Model Jernbane), der sendte en model i skala 1:87 på markedet.

Den blev leveret i sort/rød med 2 numre 1112 og 1148. Egentlig var det meningen at sidstnævnte skulle have nr. 1147, men protester gjorde, at man ændrede nummeret.

Den fik underhængte plove, så den svarede til epoke IVb. Desværre sad disse for lavt og kunne støde på hjertestykker i sporskifter, og desuden var plove af den norske

type (Nordlandsplove), og dermed for store til en dansk MY.

Modellen havde generelt korrekte dimensioner, men bogierne var 1 mm for lange. Den havde fine detaljer med bl.a. sorte håndbøjler. Håndtagene på fronterne var støbt ind i karosseriet og ikke løst påsatte.

Da MY 1148 var designet med rilleudstødning og MY 1112 med ovaludstødning, var de valgte numre korrekte.

En positiv ting var, at man havde produceret modellen med en lidt større frontlygte end de 2 nederste, hvilket var korrekt, men ellers led den af et par småfejl.

Modellen var spækket med lyd-filer, bl.a. efterligning af til- og fra-kobling, men af uforståelige årsager havde man givet den et tyfonhorn i stedet for fløjte.

Modellen kørte flot, også gennem mindre kurver, den havde en fin trækraft, men havde som nævnt lidt besvær med at passere sporskifter.

Den kunne fås til både DC, DCC og AC, alle med lyd.

Modellen vakte ikke den helt store opsigt, da den kom frem, og det vides ikke om den stadig kan fås hos danske forhandlere.

Data for DSB litra MY

Alle mål i mm

	1:1	1:87	Märklin/ TRIX	ROCO	HELJAN	NMJ
Mål o. puffere	18.900	217,0	217,0	217,0	217,0	217,0
Mål o. vognkasse	17.700	203,4	203,0	203,0	204,0	204,0
Bredde	2.920	33,5	33,8	34,0	33,8	34,3
Højde	4.270	49,1	49,5	48,9	49,6	49,7
Hjuldiameter	1.015	11,6	11,3	11,5	11,5	11,5
Akseltapafstand	10.300	118,4	118,4	118,0	118,0	117,0
Bogieafst.	4.000	45,8	46,5	46,0	46,0	46,8

Hvornår kom MY-modellerne (efter år 2005)?

Udgaver før år 2005, se LOKOMOTIVET nr. 76

Fabrikat og nr.	Udgave	Katalog-nr.	Udgivet	Udgået
Märklin				
MY 1140	Vinrød	39.670	2015	2017
MY 1121	Rød/sort	39.674	2015	2017
MY 1132	Vinrød	39.670	2018	-
TRIX				
MY 1140	Vinrød	22.670	2015	2016
HELJAN				
MY 1114	Vinrød	44.513	2014	I kataloget
MY 1118	Vinrød	44.533	2017	I kataloget
MY 1156	Rød/sort	44.503	2014	2017
MY 1135	Rød/sort	44.523	2017	I kataloget
ROCO				
MY 1124	Rød/sort	63.961	2005	2008
MY 1107	Rød/sort	52.615	2016	I kataloget
MY 1153	Rød/sort	72.868	2015	2017
NMJ (Topline)				
MY 1112	Rød/sort	90.102	2014	?
MY 1148	Rød/sort	90.103	2014	?

NB: Selv om modellerne ikke længere er i kataloget, kan forhandlere ligge inde med produkterne.

ROCO

I efteråret 2001 udsendte ROCO en udgave af det populære MY-lokomotiv i vinrød med rilleudstødning med nummer 1116.

Læs den udførlige beskrivelse af denne i LOKOMOTIVET nr. 76.

Allerede i efteråret 2004 udsendte ROCO igen en MY-model, denne gang i rød/sort til DCC-systemet, men ellers baseret på samme grundmodel som MY 1116. Oprindeligt var maskinen tiltænkt nr.1125, men af uransagelige årsager fik den i stedet nr.1124.

Desværre omarbejdede man ikke modellen, så småfejlene fra MY 1116 blev gentaget, en undtagelse var tagdetaljer, der blev ændret til korrekt oval udstødning, radioantenne m.v.

Modellen havde vognkasse i hård gennemfarvet plast, mens hoveddelene på undervognen var i metal. Undtaget herfra var bogiesider, puffer og enkelte andre dele, som også var støbt i plast.

Den leveredes med ROCOs sædvanlige stærke 5-polede prop-trækker-motor med to massive svinghjul i messing, der hvilede i en solid metalramme. Hver bogie havde strømoptag på fire hjul (to hjulsæt på hver) med træk på alle seks aksler. Det yderste hjulsæt på hver bogie var forsynet med gummiringe for ekstra adhæsion.

Maskinen var forsynet med tre lanterner, der skiftede hvid/rød lys i køretningen.

Desværre havde ROCO heller ikke denne gang taget højde for at de to nederste lanterner skulle være mindre end toplanterne. De var alle tre fortsat af samme størrelse.

MY 1124 leveredes med sorte underhængte plove. Den havde bl.a. håndbøjler, puffer, vinduesviskere m.v. påmonteret ved leveringen. Også bogierne var korrekt gengivet med præcise og tynde gengivelser af det komplicerede bremsetøj med trækstænger o.s.v.

Uheldigvis forblev det forreste førerhusvindue i siden lidt for langt (ca. 1,5 mm) og sidegitteret en anelse for smalt, hvilket optisk virkede lidt forkert.

Lyddekoderen var igen af fabrikat LokSound. Selv om diesellyden var autentisk, så var den dog behæftet med en enkelt fejl, idet lokomotivfløjten brølede som en tyfon - og en sådan var forbilledet litra MY ikke udstyret med.

Lyddekoderen havde bremse- og opstartslyde, indstilling for maksimal hastighed, hvidt/rødt kørellys, der kunne tændes eller slukkes på styreenheden - og flere andre driftslyde.

Derefter gik der nogle år før ROCO igen sendte en MY-model på markedet, hvilket skete i år 2015, altså 10 år efter MY 1124 var udsendt.

Det var DSB litra MY 1153 i rød/sort. Modellen var ganske som sit forbillede med rille-udstødning, og i sædvanlig fin udførelse i detaljer såvel i bemaling og påtryk. Modellen havde underhængte plove med gule advarselsstriber, markering af sadkasselåger, håndbøjler m.v., akkurat som forbilledet.

Modellen fik en ESU Loksound V 3.5-lyddekoder, men desværre lød denne ikke helt som en rigtig MY-lyd.

I september 2016 udsendte ROCO endnu en version af DSB litra MY, nemlig MY 1107. Den var atter i rød/sort lakering, men til forskel fra den tidligere MY 1153, så fik MY 1107 - ligesom forbilledet - røde pufferplanker,

En nyhed var dekoder og højtalere, nemlig en ZIMO MX645, og der blev monteret to små højtalere.

Lydens identitet kunne diskuteres, idet ZIMO-dekoderen gav en lidt anderledes lyd, Men ellers var lydeffekterne 'fine' og energiske med acceleration og deceleration. Dekoderen havde dog en begrænsning af lydudvalget, idet den kun omfattede 9 forskellige muligheder med F0 for lys, F1 motorlyd, F6 rangerhastighed og F7 fløjt (og ikke horn som på flere andre MY-modeller).

Analoge modeller uden lyd havde en 8-pin dekoder.

Driften var der som sædvanlig ingen problemer med.

Forbedring af McK's

røde MR/MRD

■ Af Ole Petersen, Odense

Som teenager i 1980'erne kørte jeg som passager rigtig ofte med MR/MRD-togsættene, og jeg husker dem tydeligt. Jeg blev desværre lidt skuffet, da jeg tog McK's røde MR/MRD op af æsken (deres model 1201, som kom på markedet i 2017). For den så ikke helt rigtig ud i forhold til min erindring. Den mest alvorlige fejl var det manglende toilet i MRD-delen, som McK heldigvis har lavet erstatningsdele til efterfølgende. Der er dog flere andre uheldigheder ved modellen, hvoraf en del kan udbedres af brugeren selv.

Det udvendige

I den folder, som følger med modellen, kan man læse om montage af kabel-atrappes mellem de to vogne. Disse attrapper er vedlagt modellen. Desværre er det ikke nævnt, at de kun skal monteres på den hvide og den gråblå version af MR/MRD. De røde havde nemlig ikke disse kabler. Der er beklageligvis også lavet montagehuller til kablerne på gavlene af de røde vogne, selv om i al fald den røde MRD må have sin egen støbeform, da den jo har flere yderdøre.

På modellens fronter nede ved siden af pufferne finder man nogle kabeldåser. Disse er på modellen kridhvite, selv om de på originalen altid fremtrådte sorte. Den hvide farve springer straks i øjnene og får fronten til at se ret mærkelig ud. Problemet kan dog hurtigt afhjælpes af køberen med lidt sort maling.

Forneden ved yderdørene på modellen er en vandret metalfarvet løberille til dørenes bevægelse. Men den rille fandtes slet ikke på de røde MR/MRD, som havde en an-

den dørmekanisme. Rillen kan man desværre ikke fjerne, men overmåler man metalfarven med sort, bliver rillen næsten usynlig mod den sorte undervogn. Sørg dog for at ramme præcist med malingen, da der flere steder er påtrykt tekster lige ved siden af metalfarven. Den metalfarvede vandrette metalskinne oppe ved dørenes top er derimod korrekt, den fandtes også på de røde MR/MRD.

På modellen af MR-vognen er førerrummets sidevinduer af ét stort glas, mens de på MRD-vognen er todelte. Det betyder, at MR har et udseende svarende til perioden ca. 1981-1993, mens MRD ser ud, som de gjorde ca. 1993-1996. Det er en sjuskefejl, som slutbrugeren ikke selv vil kunne rette op på. Denne besynderlige fejl med forskellige slags vinduer i hver ende af togsættet er sket i forbindelse med McK's rettelse af det manglende

toilet. Sikke en genial ombytning af overdel: ret ét vindue, og lav nye fejl på to andre vinduer.

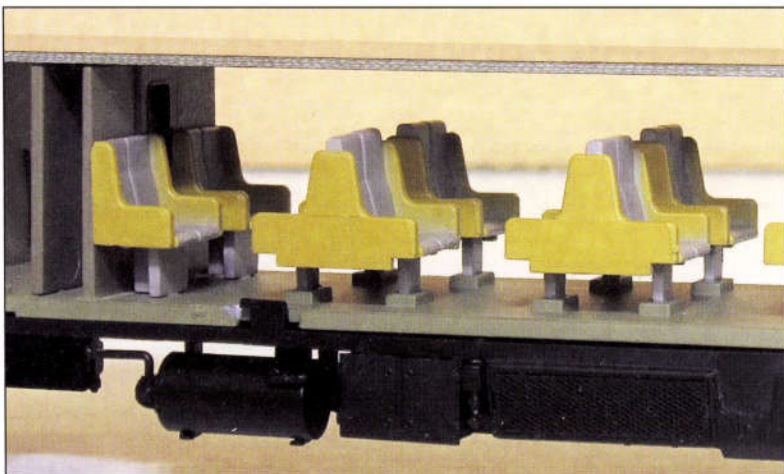
Destinationsnavnene i førerrummets sidevinduer er desværre umulige at læse, når der ikke er lys i dem. Den sorte tekst er nemlig anbragt på en baggrund, som selv er meget tæt på sort. Det er antagelig funktionen med lys i skiltene, som har gjort, at man ikke har givet tekstens baggrund den korrekte hvide farve. Personligt synes jeg, at det er et ærgerligt valg, så ville jeg hellere have undværet baggrundslyset. Andre kan have den modsatte mening, og ingen af holdningerne vil kunne anfægtes som forkerte.

Det indvendige

Modellen af MR/MRD er forsynet med lysdioder i loftets midterlinje. Dermed bliver apteringen ret synlig, og derfor kan man tillade sig også at bedømme modellens indvendige



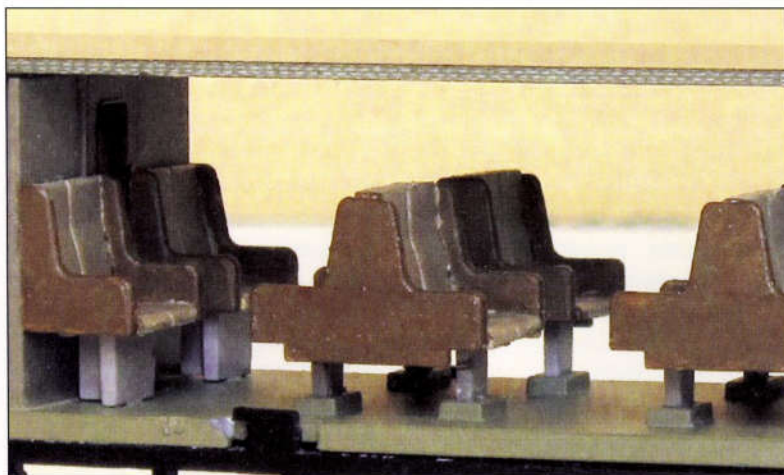
Det hjælper gevaldigt på udseendet, hvis man maler de hvide kabeldåser, som ses på fotoet, sorte.



Øverst: Af uforklarlige årsager er sæderne malet gule, hvor de burde være brune. Også den fejlagtige blanding af sæder med høje og lave rygge fremgår af fotoet. Alle sæderyggen skulle kun have haft samme højde som armlæns-pladerne.



Nederst: Efter ommaling og tilpasning af ryggen ser sæderne meget bedre ud, og det har skabt pænt med ekstra luft over sæderne.



detaljer. I øvrigt havde DSB's røde MR/MRD faktisk slet ikke loftlamper, men kun lys i bagagehyldeerne henne ved vinduerne.

Sædernes armlænsplader er af uransagelige grunde malet gule, selv om de på originalen var brune. Hvis man vil male dem om, så tag overdelen af, og fjern de to skruer i loftpladen, som skubbes lidt til side. Derefter er det nemt at komme til med penslen. Den rigtige farve fås som Vallejo modelcolor 70826 (nr. 145 i butikens stativ).

Når man alligevel er i gang med at male, så kan man overveje også at give sæde og ryg lidt maling. De havde nålestribet betræk i brun og en slags offwhite, men set på afstand flød de to farver sammen og gav en beige nuance. Denne farve laves med en farveblanding af lige dele hvid og Vallejos brune. Men man kan dog sagtens lade sæde og ryg forblive plastgrå, som trods alt kommer nogenlunde tæt på den korrekte farve.

I den lille kupe over for toilettet i MRD er der ret snævert, så McK har måttet reducere dobbeltsædet til 1½ sæde. Det lavet så elegant, at

når man udefra kigger ind gennem vinduet, opdager man næppe dette trick. Men sædet oven ved kupeens modsatte væg har McK sparet bort. Det er for så vidt ok at spare en særromkostning, da der ikke er den slags 1½ sæder andre steder i modellen. Men hvorfor vælger man at specialproducere det ene sæde overfor? Det giver ikke megen mening.

Et af kendetegnene for MR-togsættene var de meget lave sæderygge, der som noget nyt gav et usædvanlig godt overblik ned gennem vognen, når man trådte ind. Den virkning er desværre ikke særlig tydelig i McK's model, og vi skal nu se hvorfor. Af en eller anden ufattelig grund er der monteret to forskellige slags sæder i modellen. De fleste af sæderne har høje nakkestøtter, der kun fandtes i seks af DSB's MR-togsæt (4093-4098), som McK slet ikke har i deres program. Kun sæderne ved endevæggene i modellen har de normale små nakkestøtter, som skulle have været benyttet overalt. Midt i MR-vognen er der tilmed et par sæder,

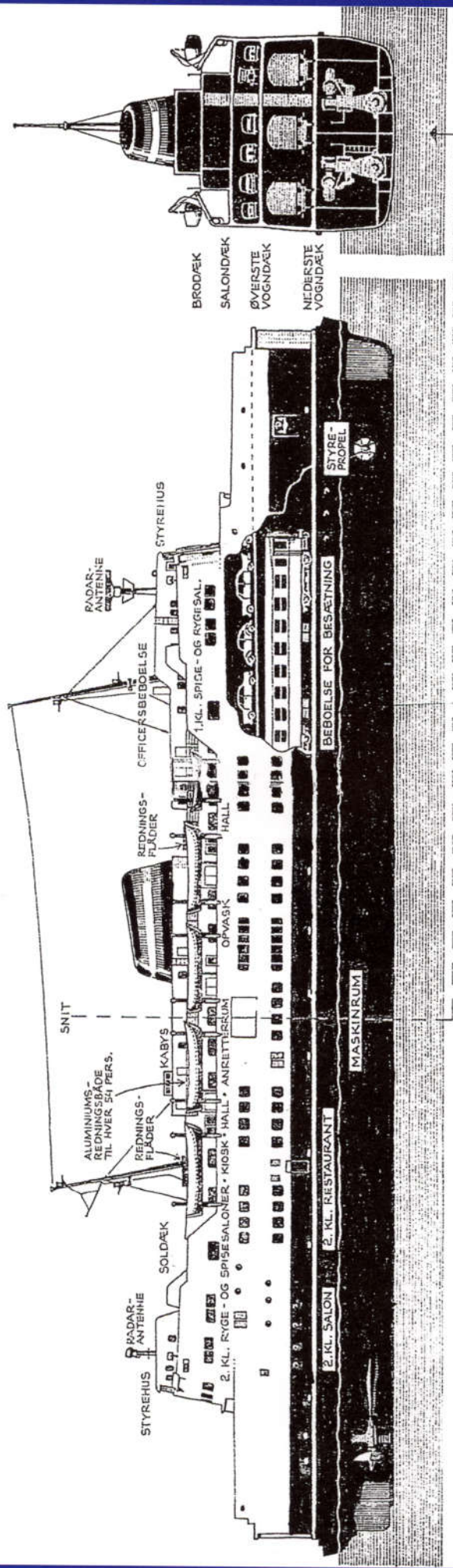
som står ryg mod ryg med hver deres højde på ryggen, men det har ikke fået McK til at studse. Disse sæder står ved de specialtilpassede sæder ved motorkassen, så den tydelige uoverensstemmelse findes med sikkerhed i alle producerede eksemplarer af modellen og er ikke blot en tilfældighed i mit eksemplar.

Den ekstra millimeter, som de fleste rygge er for høje, lyder måske ikke af meget. Men da loftpladen i forvejen sidder ret lavt (cirka i bagagehyldehøjde), reducerer de for store nakkestøtter det frie rum over sæderne med næsten 20 %. Da der ikke er en produktionsteknisk grund til, at der er monteret sæder med to forskellige ryghøjder, og det heller ikke har gjort modellen billigere, er det helt klart en sjuskefejl. De fleste vil nok vælge at acceptere denne fejl, men hvis det alt for lille frirum generer en, så kan man file 1 mm af ryggenes højde med en flad nålefil. Det skal i så fald gøres, inden sæderne males. Pas på, at plaststøvet ikke ender i gearkasse eller andre ømfindtlige steder. Man kan evt. hive sæderne ud af vognen ved at tage fat om sædets ben med en lille fladtang, for derefter at file sæderyggen på behørig afstand af togets sartere dele.

Afslutningsvise bemærkninger

Visse af fejlene tyder på, at McK har haft hovedfokus på de hvide og blågrå togsæt, og at man efter "bedste" evne har lavet tilpasninger for at skabe de røde. Målt i forhold til antal potentielle købere havde det nok været bedre at gøre det omvendt. For det er jo ingen hemmelighed, at epoke IV er mere populær end de senere epoker. Allerbedst vil det dog selvfølgelig være, om alle modellerne er helt i orden.

En jernbanefærges anatomi



M/F KNUDSHOVED

I sidste nummer af bladet bragte vi en tekst om DSBs jernbanefærger gennem tiden, men måske var det en ide at vise lidt om, hvordan disse kunne være indrettet. Som eksempel er valgt M/F Knudshoved, hvor Erling Nederland har tegnet en flot anskuelsestegning.

M/F Knudshoved blev leveret af Helsingør Skibsværft i 1961, og var den første todækkede jernbane- og bilfærgen hos DSB. Til jernbanevogne havde færgen 3 spor med en samlet sporlængde på ca. 246 meter.

Som det fremgår af illustrationen – og som allerede nævnt – havde færgen to dæk, nemlig et dæk til biler og et til jernbanevogne. Her kunne færgen overføre både lastbiler, busser og personvogne. Den havde plads til ca. 200 biler (personvogne), mens den kunne medtage omkring 1500 passagerer.

I skibets bundkøl lå maskineriet, der bestod af 2 stk. B&W dieselmotorer på i alt 8700 HK. M/F Knudshoved måtte ca. 110 meter over vandlinjen, og kunne skyde en servicefart på 18 knob.

Den blev oprindeligt indsat på overfarten Korsør-Nyborg, og fik hjemsted i Korsør, men blev i 1963 ombygget, så den kunne besejle overfarten Rødby Færgen og Puttgarten. Senere blev den igen ombygget, og sejlede mellem Rostock og Gedser. Færgen blev udrangeret i 1997.

Tegningen viser indretningen på M/F Knudshoved ved leveringen i 1961. Modellen fås i øvrigt i spor N fra Cony's Modellbau.de (papmodel).

Forny vognparken

i en fart...

3. del

1. og 2. del blev bragt i
LOKOMOTIVET nr. 102 og 104.

Det er meget længe siden, vi har beskæftiget os med lidt selvfremsstilling af rullende materiel – bortset fra litra AD/AY i nr. 132 – så nu må det være på tide at få lidt inspiration til emnet.

Med simple midler kan man tilføje sin park af rullende materiel mange nye vogne, der aldrig vil blive fremstillet industrielt (nu skal man passe på, hvad man skriver, for man ved jo aldrig?). Der kræves kun nogle velegnede grundmodeller fra industrifabrikkerne, nogle fotos af forbillederne, lidt løsdeler – og lidt transfers fra fx KM-TEXT. Netop sidstnævnte er i en kvalitet, der løfter modellen op på et højt niveau, da de er fremstillet i exact typografi m.v., og er nemme at arbejde med.

I øvrigt kan man downloade KM-Text dekal-program ved at gå ind på firmaets hjemmeside.

Og naturligvis skal man bruge lidt maling, der svarer til den kulør.

man ønsker på vognene. Her har vi angivet numre fra Humbrols serie, men der findes andre lige så gode fabrikater. Spraymaling fra Motip kan anbefales. Fås hos farvehandlerne. Husk ved spraymaling at adskille vognkasse fra undervogn, så man kun får maling på de ønskede dele.

Det er især gods- og personvogne fra privatbanerne, der ikke ser dagens lys fra fabrikkerne, men da der også udgives flere modeller af både nye og gamle DSB-personvogne, er der også flere muligheder for at få nogle nye vogne ved et omlitret og ommale, patinere m.v.

Nogle muligheder er:

- udstillingsvogne fra DSB. De flotte grå og blå vogne vil pynte på sidesporet, fx ved en læssevej.
- forvarmningsvogne. De gråmalede specialvogne baserer sig på ældre rejsegodsvogne i plade, litra EH, og bør stå på et sidespor (se nr. 133).
- specielle tankvogne fra mindre private firmaer, fx HOTACO,
- specielle hvide vogne fra privatbanerne med sjove påskrifter, fx Juelsminde Fisk.

- hvide vogne hos privatbanerne fx kødvogne fra AHB.
- åbne vogne til privatbanerne fx FFJ.
- forbedringer af eksisterende personvogne, fx HELJANs litra CP og CC, nye numre på McKs litra Ac m.v.
- fremstilling af supplerende tankvogne, fx fra ESSO, BP m.fl.
- specialvogne, fx færgevogne.

Lad os se lidt på de enkelte muligheder, dog således at vi ikke har bygget dem alle, men ud fra erfaringerne beskrevet i nr. 102 og 104, så lader vi læserne selv bakke med fortsættelserne, idet mange gerne selv vil løse opgaverne.

DSB færgevogne ...og FFJ litra PJ

Ganske vist har både DWA og Tillig undervejs udgivet modeller af færgevogne. Men det er længe siden, og har man ikke sådan en på anlægget – både med eller uden færger – er det en nem vogn at fremstille. Her skal bruges en vogn, der svarer til DSB litra PER, og sådan en model type Halle fås fra Tillig/



Øverst ses en færgevogn i Glyngøre 1965, specialvogn nr. 366. Som det fremgår fremtræder vognen helt i lysegrå.

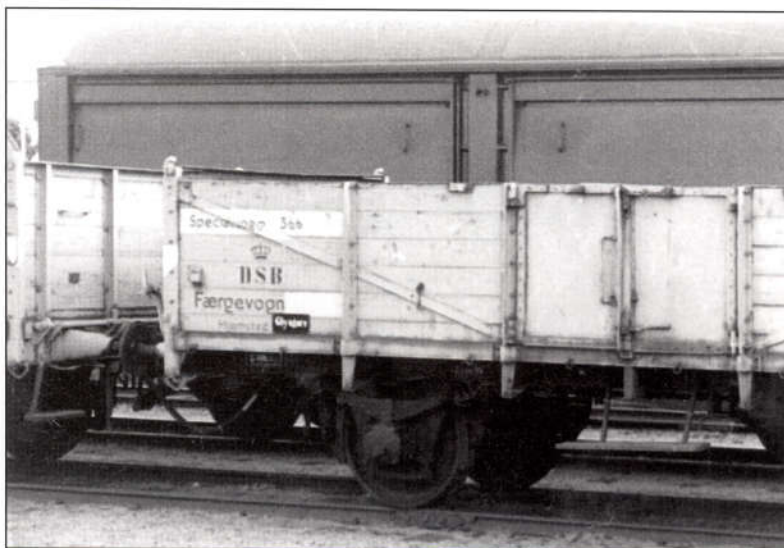
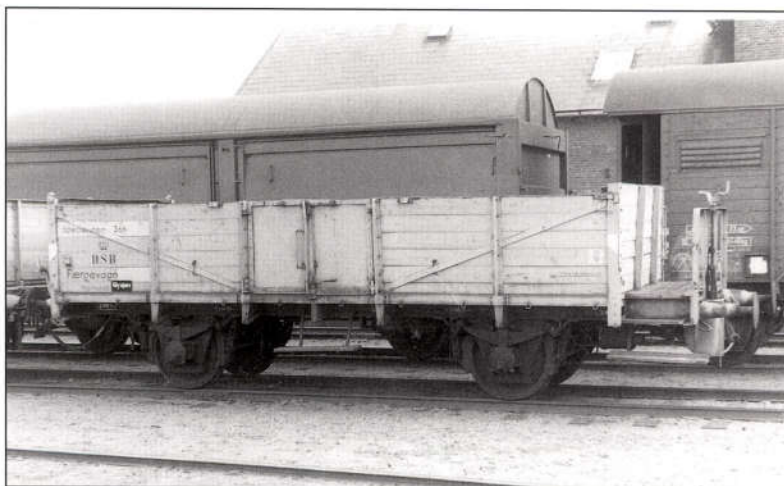
Nedenunder ses samme vogn i nærbillede, så man har mulighed for at se placering af påskrifterne. Færgevognene blev benyttet som "buffer" for lokomotiverne, så de ikke belastede færgeklapperne, når godsvogne m.fl. skulle sættes om bord eller rangeres ud. Foto: JB-P.



Nederst på siden holder en PJ-vogn fra FFJ, nemlig PJ 1309, her i næsten helt sort med et par planker malet i lys grå. De åbne vogne litra PJ hos FFJ havde ikke bremseplatform som DSBs vogne.



På modsat side nederst: FFJ PJ 1302 på sidepsor i Aalborg, 1965. Ligesom flere andre vogne hos APB blev godsvognene pletmalet med forhåndenværende maling, her i lys grå oven på gråsort. Foto: JGC/JMJK.



Sachsenmodelle kat.-nr. 76 548 (og andre).

Vognene males med Humbrol 64-grå. Her har vi plukket færgevogn nr. 366 fra Glyngøre. Som det fremgår af billedet øverst på næste side havde den et par lysere planker, og den effekt opnås ved at komme lidt 34-hvid i den grå farve.

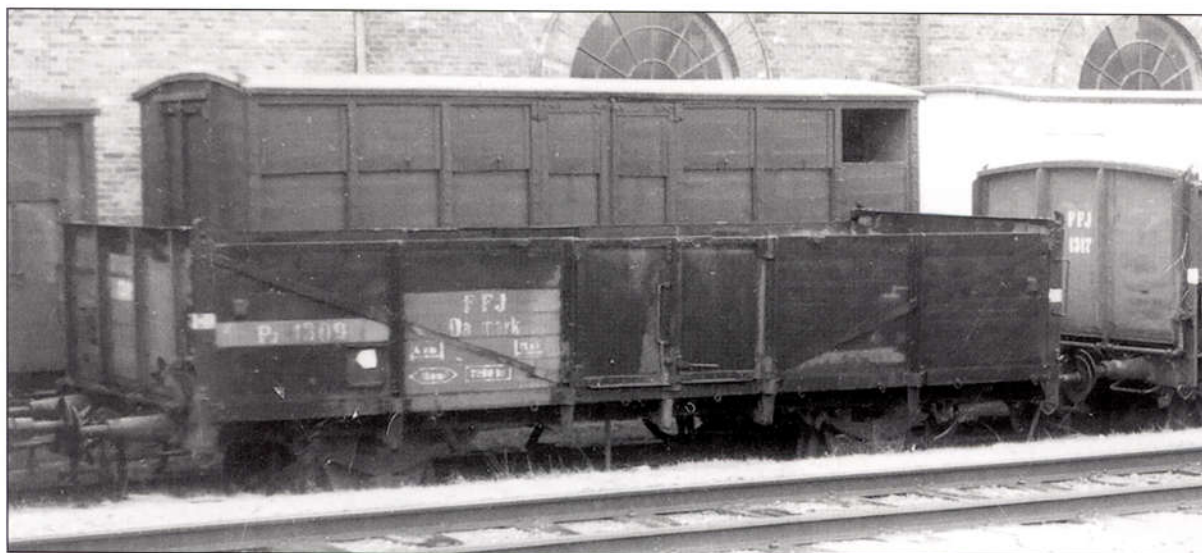
På KM-Text dekalark findes netop færgevogn 336 med hjemsted, smøremærker (fiskben) m.v., så det er blot at montere disse efter malinger er tør.

Næsten samme grundmodel kan bruges til en åben vogn fra FFJ litra PJ. Her er der flere muligheder som det fremgår af hosstående fotos. Grundmodellen til nævnte vogne

er fx ROCO 46 889, der ikke har bremseplatform.

Nogle vogne var næste sortgrå – fx PJ 1309 – udvendigt såvel som indvendigt, og her benyttes Humbrol 27-grå med lidt 33-sort. Hele vognen males i denne mørke farve, og når vognen er tør, males nogle planker med 64-grå... og sluttelig påsættes dekalere. Se foto nederst på denne side.

Den anden vogn – PJ 1302, foto på side 14 – males i 27-grå, og derefter males låger og planker med 64-grå som vist på fotoet. Sluttelig monteres dekalerne fra KM-Text. Når disse er tørre, sprayes vognene med Testors dull coat (halvmat lak), som får dekalerne til at sidde bedre fast og samtidig dæmper glansen. Og så har man et par anderledes vogne i parken.



Tankvogn fra BP

En let opgave er en sølvfarvet tankvogn fra olieselskabet BP. Som grundmodel skal man bruge en nitet tankvogn med 4500 mm akselafstand og beholderstørrelse på 19 200 liter. En sådan vogn fås fra Tilig/Sacshenmodelle under katalognr. 76 559 m.fl.

Det er så heldigt, at KM-TEXT har transfers til en BP-tankvogn, nemlig nr. 503 502. I sættet ligger såvel påskrifter som fine BP-logoer.

Tidsmæssigt hører vognen til epoke IIIb, d.v.s. årene 1952-1959.

Tanken skal males i sølv, men det er bedre optisk at bruge "aluminium". Her kan man bruge Humbrol

nr. 56 mat aluminium. Foretrækker man sølv, kan man benytte 191 metallic silver. BP-logoerne skal klippes nøjagtigt til kanterne, da den overskydende bærefilm ellers ses tydeligt på tanken. Igen skal man huske at montere nye påskrifttavler med målene 25,3x7,5 mm hhv. 16x7,5 mm i skala 1:87.



DSB litra ZE 503 502 fra olieselskabet British Petroleum (BP). Vognen har sølvfarvet tank med grøn/gule BP-logoer. Vognens akselafstand er 4000 mm, mens beholderen kan rumme 19.200 liter. Billedet er et fint forlæg for fremstilling af en BP-tankvogn til anlægget.

Foto: PEC 1954/DMJK.

Tankvogn fra ESSO

Man kan fremstille en tykmavet (rumindhold 24 m³) ESSO-tankvogn, der blev leveret af fabrikkens Tatra. Der sker ved hjælp af en model fra ROCO kat.nr. 66 834 og dekaler fra KM-TEXT, hvor man har muligheder for at vælge mellem vogn-numrene 502 218, 219, 224 og 231.

Tankvognen var i en 'kedelig' grå farve, der opnås ved at male tanken med Humbrol 64-grå. Men kan man finde ROCO nr. 66 837 er man godt stillet, idet denne tankvogn fra fabrikkens side er i lys grå, så man kun skal montere ESSO-logoer, og derefter spraye med lidt mat lak. En anden model – 66 836 – er i grå, men har et firmalogo, der skal fjernes. Det klares nemt ved hjælp af en klar væske, nemlig

Tamiyas polycarbonat, en såkaldt body-cleaner, som uden besvær fjerner påtryk uden at beskadige selve tankens lakering. Her bruges en vatpind til at fjerne logoet. Produktet fås hos hobby-forhandleren, bl.a. Stoppel Hobby.

De tyske tavler har uheldigvis ikke DSBs standardmål. De skal være 25,3 x 7,5 mm hhv. 16 x 7,5 mm i skala 1:87, så modellens tavler fjernes, og nye fremstilles i glat 0,5 mm plasticard, der males sorte og monteres. Nogle af grundmodellerne har i øvrigt slet ingen

højre tavle, så de skal under alle omstændigheder fremstilles. Det kan gøres i 0,5 mm glat plade. Da tanken har en lidt stor diameter, bør man nederst bag på tavlen (pladen) montere en strip, der holder tavlen fri af tanken, når den anbringes på vangen. Stripsen skal naturligvis have pladens længde, men ellers skal målene være 0,5 x 1 mm. De tyske påskrifter på vangerne males over med Humbrol 33-sort.

Når tanken, tavlerne og vangen er tørre, monteres dekalerne efter forskrifterne i KM-Texts brugsan-

DDPA(ESSO fik leveret en hel stribe tankvogne med et rumindhold på 24 m³ fra Tatra, og de kan nemt fremstilles i model ud fra industriens udbud af modelle, fx KLEIN og ROCO.





visning. Ønsker man at tilføre lidt patinerung kan det ske ved opløse lidt 33-sort fra Humbrol i terpentint, og lade fortyndingen løbe let ned over siderne fra tankryggen. Skal gøres diskret.

NB: Vi har erfaret, at ROCO i efteråret netop har udgivet nævnte model. Men så kan man blot give den et andet nummer, der er jo flere numre at vælge imellem fra KM-Text.

Hvid kølevogn fra privatbanerne

Her er det muligt at bruge en vogn fra Fleischmann, katalog-nr. 5353, der er en brun godsvogn fra Deutsche Reichbahn. Den har næsten de samme dimensioner og udseende som FFJ IS og AHB litra IS... og så kan dørene åbnes og skydes til siden. Der er dog nogle detaljeforskelle vedr. pufferne (skal være kurvtypen) og bremseudstyret (manglende håndbremse), men det er op til den enkelte at ændre på det.

Modelvognen har jalousier på siderne, der spartles ud med modelfiller, og siden slibes i plan med de øvrige planker. Gavlene er ikke helt som forbilledet, men det kan man nok leve med? Det kan næppe svare sig at nedslibe markeringerne af håndbøjler og lukketøj? For at få plads til hjørnemærkerne skal håndbøjlerne også fjernes.

Vognen males hvid med Humbrol 34-hvid, og der påmales et sort adressefelt på venstre side af vognen (se foto) og gavlene.

Når vognen er tør monteres dekalerne på sædvanlig måde. Her kan man vælge mellem AHB litra IS 3144 eller AHB 3142, sidstnævnte



har ordet KØDVOGN påmalet døren i rød, og det ser jo lidt mere festligt ud.

Husk at male lukketøjet sort, hvilket nemmest gøres med en sort tuschpen.

Når dekalerne er tørre, gives modelen en omgang halvmat spraylak fra Testors.

Forvarmingsvogn

På de større stationer havde DSB i sin tid vogne, der i de kolde perioder sørgede for opvarmningen af personvognene, inden de blev indkoblet i togene. Sådanne vogne bør man også have på sit anlæg. Alt for sjældent ser man de grå specialvogne på de danske mj-anlæg,

og det er synd, for de grå vogne var meget almindelige rundt omkring i landet. Senere blev de malet gule, så her er også en mulighed.

Når det gælder en forvarmingsvogn, så havde Struer en EH i plade til dette formål, specialvogn nr. 402. Den er udgivet af hobby trade i specialvogngrå, men man har ikke monteret skorsten m.v. Det skal man så gøre, og hertil bruges et rundt profil fra Evergreen, der monteres på en plastplade, 1 mm tyk på taget. Pladen skal have dimensionerne 20x20 mm. Profilet (røret) skal have en diameter på 6 mm, og være 9 mm i højden (se tegning i sidste nummer af LOKOMOTIVET).

Selve toppen med konisk regnhætte fremstilles ved hjælp af en 0,5 plastskive Ø 6 mm, der klippes ud af en plastplade ved hjælp af en hultang. Oven på denne spartles lidt modelfiller, der slibes let konisk.

Regnhætten limes derefter på røret. Man kan også snyde og bruge en 1 mm tyk plastplade uden udsparing. Anbring en 0,5 mm plastplade med en diameter 4 mm under regnhætten for at løfte den lidt op fra selv skorstenen. Det hele males med 64-grå. Vognen er en sjov model at have stående på sidesporet.



Forbedring af personvogne

HELJAN litra CP

HELJAN har udgivet et utal af CP-vogne, der er mere eller mindre er ens, bortset fra numrene.

Men det er muligt at give nogle af vognene et andet udseende, så de adskiller sig lidt fra hinanden.

Det kan fx ske ved at:

- patinere taget, fx pletmaling med 27-grå, 64-grå el.lign. Lav små firkanter eller afgrænsede aflange striber som om der er lagt nyt tagpap.
- bemaling af harmonikaer i grå-grøn, 72-khaki. De tages af før bemaling. Det gøres ved at løfte dem lidt op og trække dem ud, da de er monteret ved hjælp af små tappe.
- maling af øverste bjælke på 2,1 m bogien i teakfarve, brug fx 62-brun.
- pladehjul udskiftes med stjernehjul. MJ-forhandlerne kan anbefale hvilke hjul, man kan benytte.
- evt. rejsende i vognen. Taget fjernes ved at trykke ind i enderne på vognens sider, og derefter lirke taget ud.
- nye numre fra KM Text.

DSB udstillingsvogne litra CP

HELJAN har som bekendt fremstillet litra CP i flere varianter (numre), og det er naturligvis en af disse, vi skal bruge.

Taget tages af, og apteringen (indmaden) fjernes, og der monteres en bund (gulv) i 1 mm glat plast. Gulvet males i linoleumsbrun, (Humbrol nr. 62), og så er den færdig, bortset fra at den lige skal males udvendigt.

Her skal underdelen males i blå, her passer en Humbrol nr. 109 bedst. Den grå overdel males med Humbrol 64-lysegrå. Taget males med 27-grå.

Lige under taget skal ligeledes påmales en smal blå stribe. Se foto.

Skiltene med udstillingsvogne skal være røde. Kan man finde en rød tape, og skære en lille rektangel til i størrelsen 17,0 x 7,5 mm (1500x650 mm), så er det den nemmeste løsning.

En udstillingsvogn var bl.a. DSB litra CP 2910, men dette nummer fås ikke hos KM-Text, så man må nusse et andet CP-nummer sammen, fx af CP 2810.



Forbedring af litra CC fra HELJAN

I 2017 udgav HELJAN en flot litra CC (kat.-nr. 5091 - CC 1109) med stafferinger, men uheldigvis havde man påtrykt alt, alt for store markeringer af 2 klasse.

Men det kan vi nemt ændre ved at bruge den foran nævnte klare væske, Tamiyas polycarbonat, en såkaldt body-cleaner (rensevæske), som uden besvær fjerner fabrikantens påtryk på modellerne.

På billederne ses vognen som "før og efter". Det store gule 2-tal er alt for voldsomt.

På det andet foto er 2-tallet fjernet med body-cleaneren, og et nyt tal monteret fra et KM-text dekalark (Av-vogn). Brug en vatpind ved operationen,

Ændringerne skal naturligvis foretages på begge vognsider.



DSB signaler og faste mærker

ca 1944-1991

Vi er flere gange blevet opfordret til at genoptrykke vor signalplanche med signaler i årene 1941 til 1997. Den blev oprindeligt bragt i LOKOMOTIVET nr. 50A i 1997 senere som løsark i 1998, og den opfordring om genoptryk følger vi gerne.

Signalplanchen blev tegnet af nu afdøde Erling Nederland, der var kendt for at tegne informative og smukke tegninger om alt inden for jernbanevæsenet, hvad enten det var jernbaner, færger, rutebiler m.m. Erling var i mange år fast medarbejder hos Politikens Hvem-Hvad-Hvor, DSB-bladet... og mange flere. På et tidspunkt gik han op i at tegne for os, hvilket gjorde, at vi undervejs kunne bringe mange sporplaner fra danske jernbaner. I 1997 tilbød han at tegne en signalplanche, og det tog vi naturligvis imod. Som konsulent på tavlen fik vi Henrik W. Karlsson til at godkende tegningerne. Og her er den så med kommentarer.

Generelt om planchen

Planchen viser de mest almindelige DSB-signaler og faste mærker m.v. gældende fra 1944 (SR 44) og frem efter, men nogle af de viste er også ældre.

Signalerne på planchen er ind delt i de to hovedepoker III 1941-1972 og IV 1972-1991, markeret ved den stiplede midterlinie i venstre side, der skal tænkes ført skråt gennem mod højre hjørne.

Signalformerne øverst på siden er de ældste typer, og efterhånden som man læser ned efter, kommer der nye typer til.

Dette foto har vi før vist, men det tåler en gengivelse, da det viser typiske DSB-signaler i epoke III. Det er fra Næstved stations sydlige ende med udkørsel til Vordingborg.

Til venstre ses et togvejsignal (signal nr. 9a) med enkelt arm for udkørsel til venstre for sporet. Signalet viser udkørsel forbudt. Lige bag dette står til højre det typiske rangersignal (signal nr. 213a), der viser forbirangering forbudt.

Helt til venstre ses et standsignal (signal nr. 42) med markering af "Hastigheden nedsættes til 50 km/t". Det er kvadratisk, brandgult med hvid kant og sort hastighedsangivelse, og indførtes i 1958. Lige foran dette ses et dværghøjtsignal (signal nr. 23 "Forbikørsel forbudt") med 2 vandrette hvide lys.

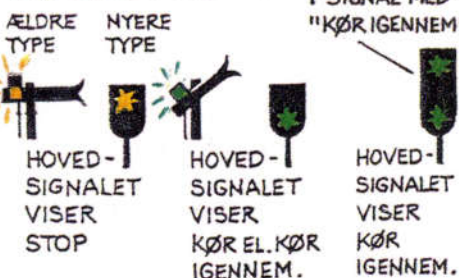
Til højre i billedet ligger et krydspor, og i baggrunden den navnkundige "Rampen", broen over jernbaneterrænet, opført af ingeniørfirmaet Hjort-Lorentzen i forbindelse med ombygningen af Næstved station 1922-24. Den er i dag nedrevet, erstattet af en ny bro til Fehmern-forbindelsen. Fjernelsen af "Rampen" skete i uge 35, 2018. I øvrigt er mange af illustrationerne til DSBs signalreglement SIR 1944 taget i og omkring Næstved.
Foto: JGC/JMJK.



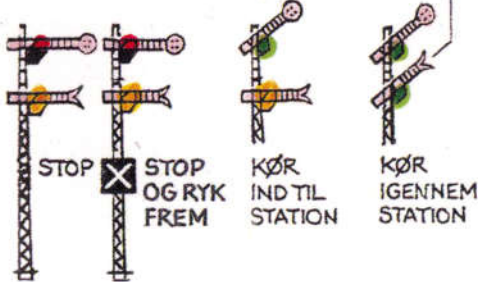
DSB signaler og faste mærker

OBS! SIGNALER OG MÆRKER ER HER KUN VIST FOR KØRSEL I RETNING FRA VENSTRE MOD HØJRE.

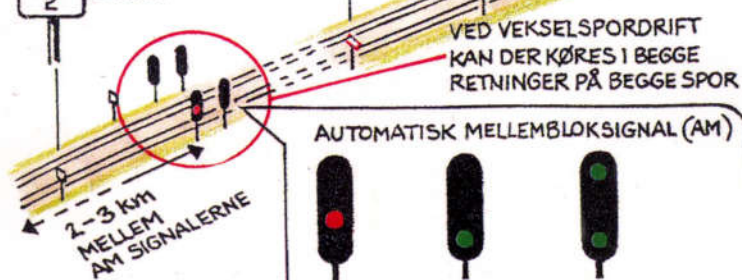
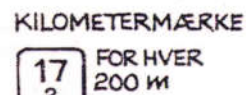
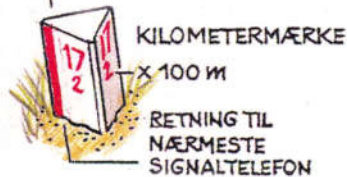
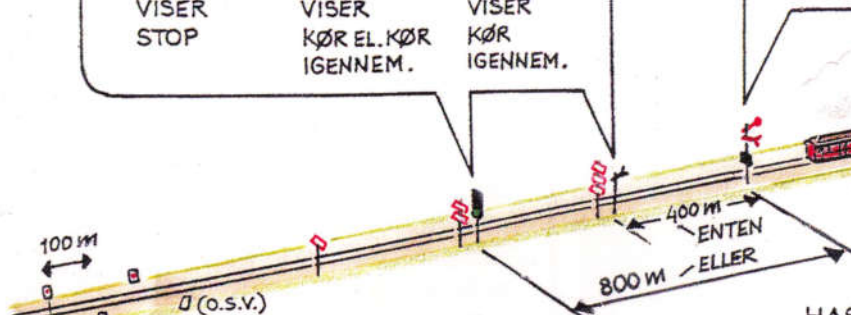
FREMSKUDT SIGNAL (DETTE KUN FØR I-SIGNAL MED "KØR IGENNEM")



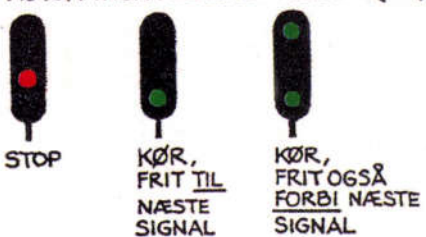
INDKØRSELSSIGNAL FANDTES OGSÅ UDEN GENNEMKØRSELSARM



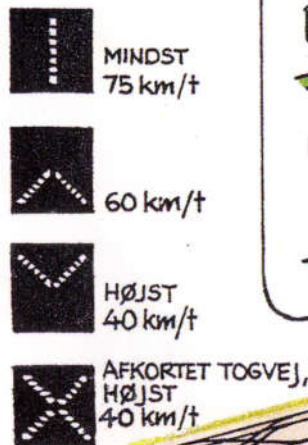
RANGERSIGNAL



AUTOMATISK MELLEMBLOKKSIGNAL (AM)



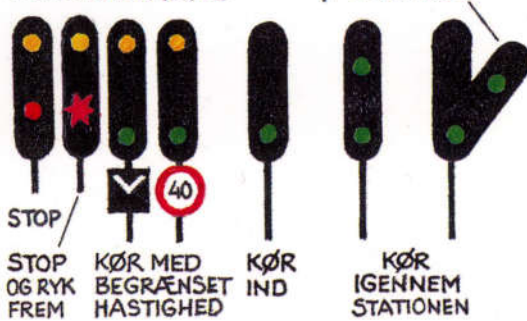
HASTIGHEDSVISERE PÅ I-SIGNALER

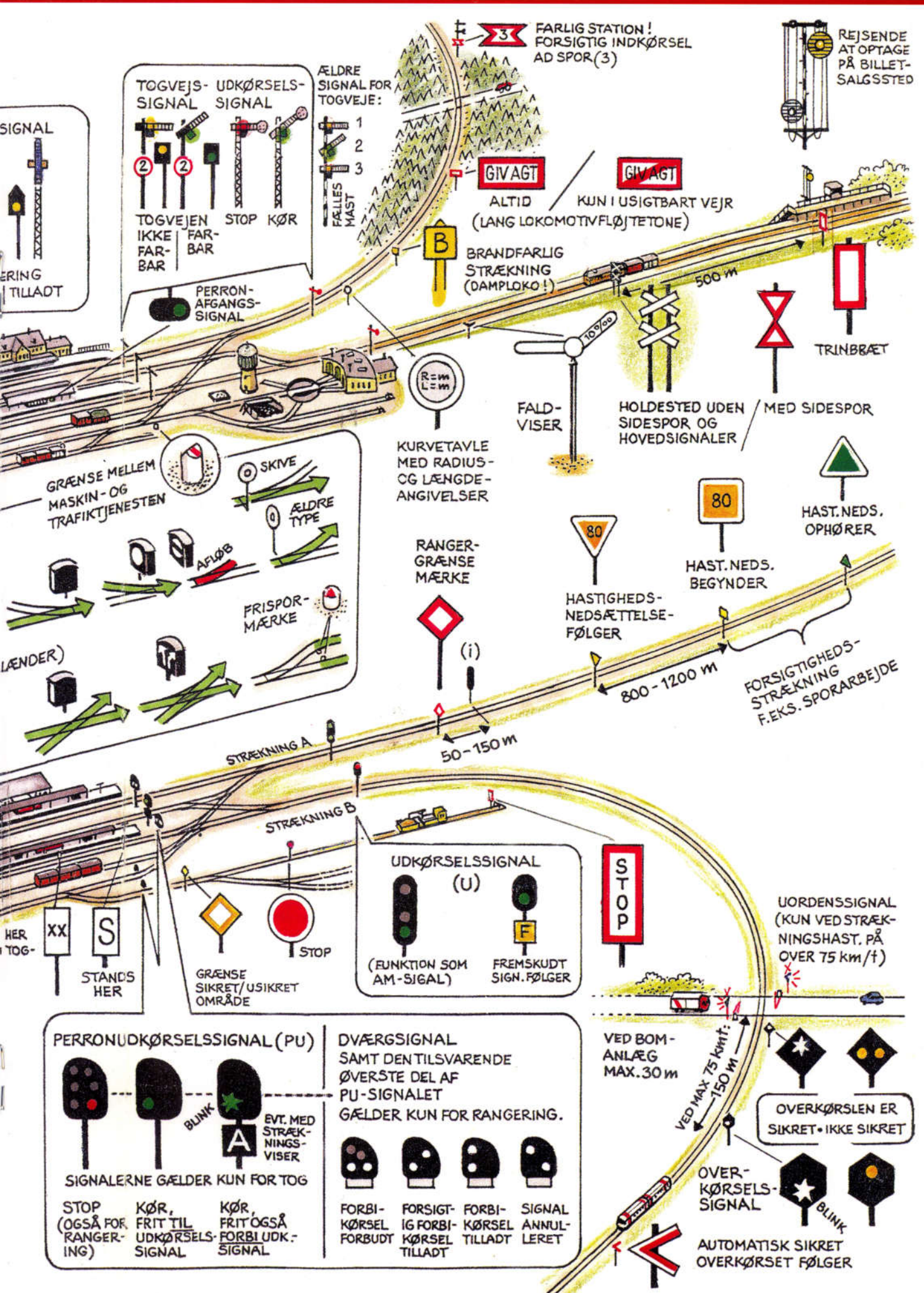


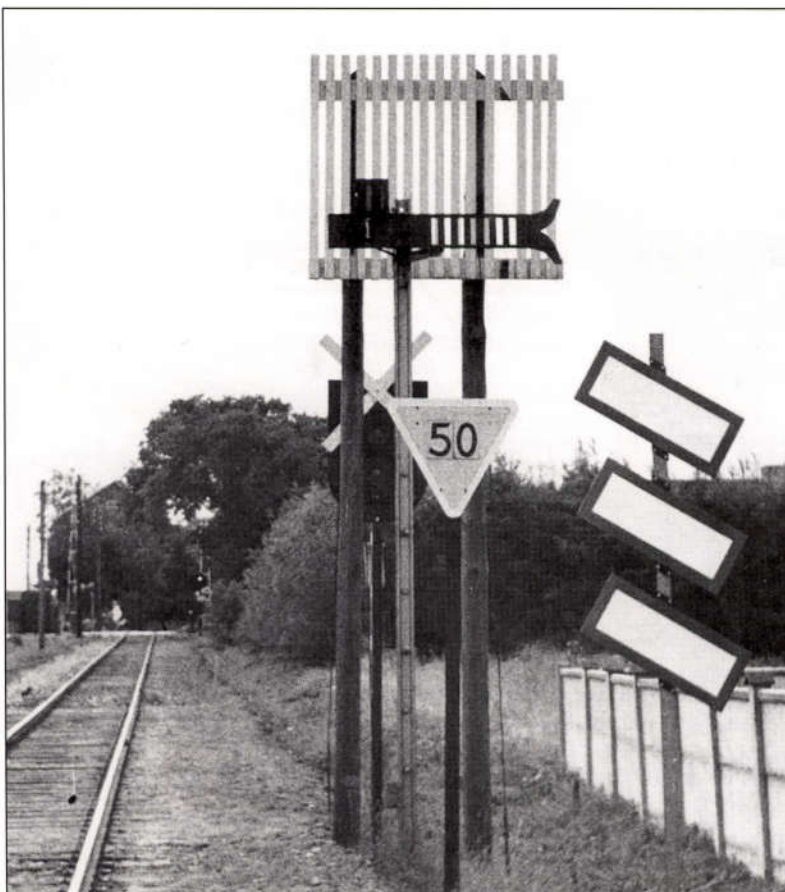
SPORSKIFTE SIGNALER (ALMINDELIGE SPORSKIFTE)



INDKØRSELSSIGNAL (i) EVT. MED HASTIGHEDSVISER / FORGRENNINGS-ANGIVELSE







Signaler anbragt øverst på planchen kan altså godt findes sammen med de nyere vist nederst.

Af hensyn til overskueligheden er således indkørselssignaler til daglys for både epoke III og IV tegnet i samme gruppe nederst på venstre midterside.



For en god ordres skyld er også medtaget nogle ældre signalformer fra epoke II, fx de flerarmede togvejssignaler og de skiveformede sporskiftesignaler, der kunne ses på stationerne helt frem til slutningen af 1960'erne, selv om de var erklæret forældede allerede i 1935.

Da det er kompliceret at medtage alle former for signaler, er der visse steder gået lidt på kompromis, uden at det dog er gået ud over korrektheden, og for den komplekse betydning af signalerne anbefales det at konsultere DSBs signal- og sikkerhedsreglementer.

SIR 1903 og 1923

De armsignaler, vi kender i dag – men nu er helt forsvundet – stam-

DSBs signaler havde mange udformninger, her bl.a. et eksempel fra Østerport. Det er et SU-signal (stations-udkørsels-signal nr. 2a). Det var opstillet som et ekstra bloksignal mellem PU- og U-signal for afvikling af hurtig togfølge. Normalt var armen udformet som gitter, men i det viste tilfælde er det blot et stålprofil, der betjenes ved hjælp af mekanik i kassen anbragt nederst på signalmasten. Foto: Sv.J. 1958.

På Brammingebanen (Den skæve Bane) kunne man i sin tid finde et arrangement som dette, hvor et forsignal (fremskudt signal nr. 5a) var under afvikling for et tilsvarende daglyssignal, der ses bag dette.

Sidstnævnte er endnu ikke taget i brug, og er derfor dækket af et hvidt kryds for annullering (signal nr. 27a).

Forsignalet havde rød arm.

For tydeligt at kunne se signalets stilling mod urolig baggrund, fx træer, blev der ofte opsat et hvidt træværk bag det.

Foto: JGC/JMJK.

mede i hovedtræk fra SIR 1903. Som supplement udkom i 1916-17 "Reglement for lokale Signaler" Jylland//Fyn og Sjælland/Falster.

I 1923 udkom en ny udgave af reglementet, hvor der bl.a. blev indført blinklys i fremskudte signaler og afstandsmærker 1000, 800 og 600 m foran I-signaler.

SIR 1935 og 1944

I 1935 gennemgik reglementet en større revision efter indførelse af daglyssignaler i 1929 og S- og lyn-tog i 1934-35.

Fremskudte daglyssignaler med 2 grønne blinkende lys i 800 m afstand blev standard på baner med hastighed 120 km/t.

Hastighedsnedsættelser blev afmærket mere præcist end tidligere, og dværgsignaler og retningsvisere blev indført.

Der skete en række yderligere ændringer inden for en kort årrække, bl.a. blev afstandsmærker ændret til 1200, 800 og 400 m, og fremskudte signaler med forgreningsangivelse blev indført.

Reglementet blev derfor udsendt igen i 1944 som løsblads-system, og fungerede som sådan frem til 1975.

Revision 1953

I 1953 indførtes symbol-hastigheder (i stedet for retningsvisere "stop" og ryk frem"), PU-signaler, I-signaler med forgreningsangivelse og stationsbloksignaler. Daglyssignaler blev standard, og arm- og togvejssignaler blev ikke længere opstillet. Hermed var stort set indført de signalsystemer, der anvendes i dag.

Typisk DSB-håndsporskifte med en såkaldt "ost", kaldet sådan grundet formen på kontravægten. Sporskiftet står til ret spor.
Foto: HBDS.

Revisioner omkring 1960

Signaler for automatiske overkørsler og afmærkning af hastighedsnedsættelser fik den form, vi kender i dag.

I-signalets "grøn-over-gul" blev ændret til "gul-over-grøn" i daglyssignaler, og venstresporsignaler blev indført.



Herunder: Alt efter forholdene måtte signalerne placeres bedst muligt som her på Hellerup Syd, hvor indkørselssignaler (signal nr.1b) er anbragt på en signalbro.
Billedet er fra 1933, hvor man havde færdiggjort køreledningsanlægget for Frederiksberg-linien.
Foto: JS 69.250/Arkiv DMJK.

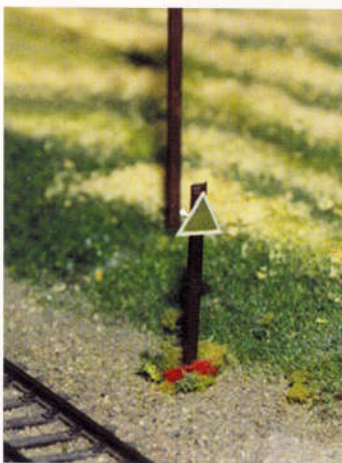
SR 1975

Det blev indtil videre den nye udgave af signalreglementet, der også indeholdt alle de bestemmelser, som tidligere stod i et særskilt sikkerhedsreglement. Med dette reglement blev arm-, togvejs- og

rangersignaler erklæret for forældede, og de forsvandt efterhånden overalt.

Af senere tilføjelser kan nævnes tal-hastighedsviser og forskellige mærker ved ATC og elektrificering.





STAND- SIGNALER i model

Billederne viser eksempler på faste mærker m.v. opstillet på NMJKs anlæg.

Mærkerne er bl.a. fra SKILTESKOVEN, Design-Studio og selvfremstillede.

Øverst til venstre: Afstandsmærke anbragt foran I-signal, hvor det angiver, at der er 400 meter til hovedsignal

Øverst til højre: MH 3 70 på sporet ved siden af perronud-

kørselssignal, der viser "Signal annulleret". Signalet blev i sin tid udgivet af Trinbrættet Hobby.

I midten:

Til venstre: Mærke for holdested (trinbræt) uden sidespor.

Midt for: Fast mærke for holdested (trinbræt) ved Munkebakken.

Til højre: Mærke for "hastighedsnedsættelse følger". Her skal den nedsættes til 45 km/t.

Nederst til venstre: Mærke for "hastighedsnedsættelse ophører".

Nederst til højre: To mærker, det ene med "hastighedsnedsættelse begynder", her 45 km/t. Lige foran anes mærke for "brandfarlig strækning følger".

SANDBY STATION

En udsædvanlig sporplan med tema omkring grus- og stengrav med smalspor, epoke IIIb (ca. 1955-1965)

Den viste sporplan er tegnet af vor nu desværre afdøde medlem af LOKOMOTIVET, Torben Bejerholm. Han var fantastisk dygtig til at designe sporplaner, som altid blev tegnet i hånden. Den viste plan viser ikke alene stationens område, men også det omkringliggende landskab, der er vigtigt for et naturligt miljø. Det er næppe muligt at realisere hele planen i dens helhed, men den er også mere tænkt som inspiration med delelementer, og derfor er "vedhæftet" udvidede planer omkring landskabet.

Planerne har i nogle år ligget i vore arkiver. Men nu er de her. Nyd dem og få inspiration til anlægget.

Sandby station

Sporplanen viser en typisk forgreningsstation med forbindelser til det øvrige anlæg (V, X og Y), der kan opbygges som fri fantasi. Hovedvægten er her lagt på Sandby station og dens omgivelser fra begyndelsen af 1960'erne, især med hensyn til grus- og stengraven.

Der findes 2 gennemgående hovedspor og en opstillingsrist for person- og godstog. Bemærk, at der kun er benyttet et enkelt englænder-skitte til sporudfletningen, de øvrige skifter er almindelige transversaler.

1-6) PLAN 1

Stationsområdet må gerne bære præg af en vis orden, altså ikke for meget roderi omkring fx remisen (3). Stationen er forsynet med et moderne signalsystem med daglys- og PU-signaler, evt. togveysignaler.

Hovedsporene ligger i skærver, mens resten af sporene er lagt i grusballast. På ø-perronen er anbragt et beskyttelseshegn mod spor 1.

På overkørsler ved landevejene (V og X) er opstillet bomme, mens

der ved industrivejen (Z) er opsat blinklys.

Remisen (3) har 2 spor, og er opført i ældre stil. Det forreste spor har olieforsyning med spildrist i sporet. Den lille tilbygning er værksted.

Bygningen bag remisen er en mandskabsbygning, og nær denne ligger olietank og resterne af en kulgård.

7)

Det lille industriområde består af flere bygninger:

A og B: SAF, Sandby Andels Foderstofforretning med silo og lagerbygninger.

C: Her ligger en samlefabrik for elartikler. Fabrikken leverer delprodukter til hovedvirksomheden i en anden by.

D: Bygningen rummer et engros-lager for kolonialvarer.

E: Sandby Kul- & Koksforretning, den kan evt. være lukket ned. Tilbage findes en masse rod, og det hele virker temmelig forfaldent.

8)

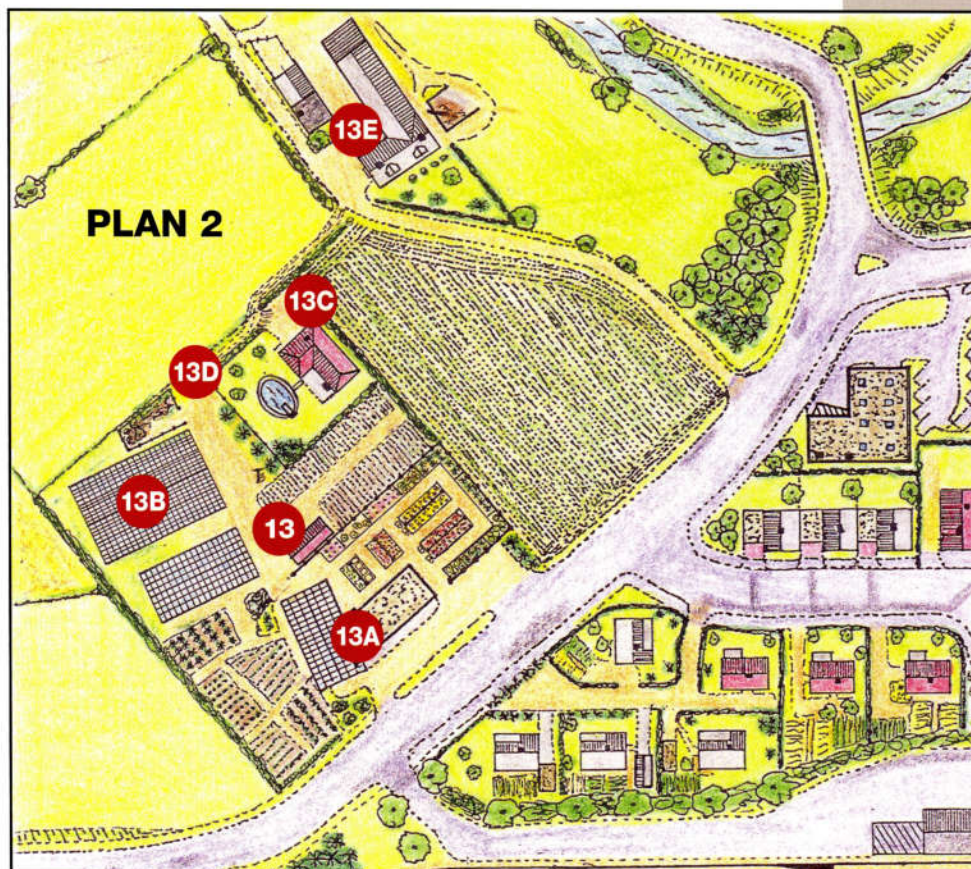
Savværket er beliggende i udkanten af skoven i en rydning. Ud over værket findes et beskedent savsmulds-lager og en lille ophold- og kontorbygning.

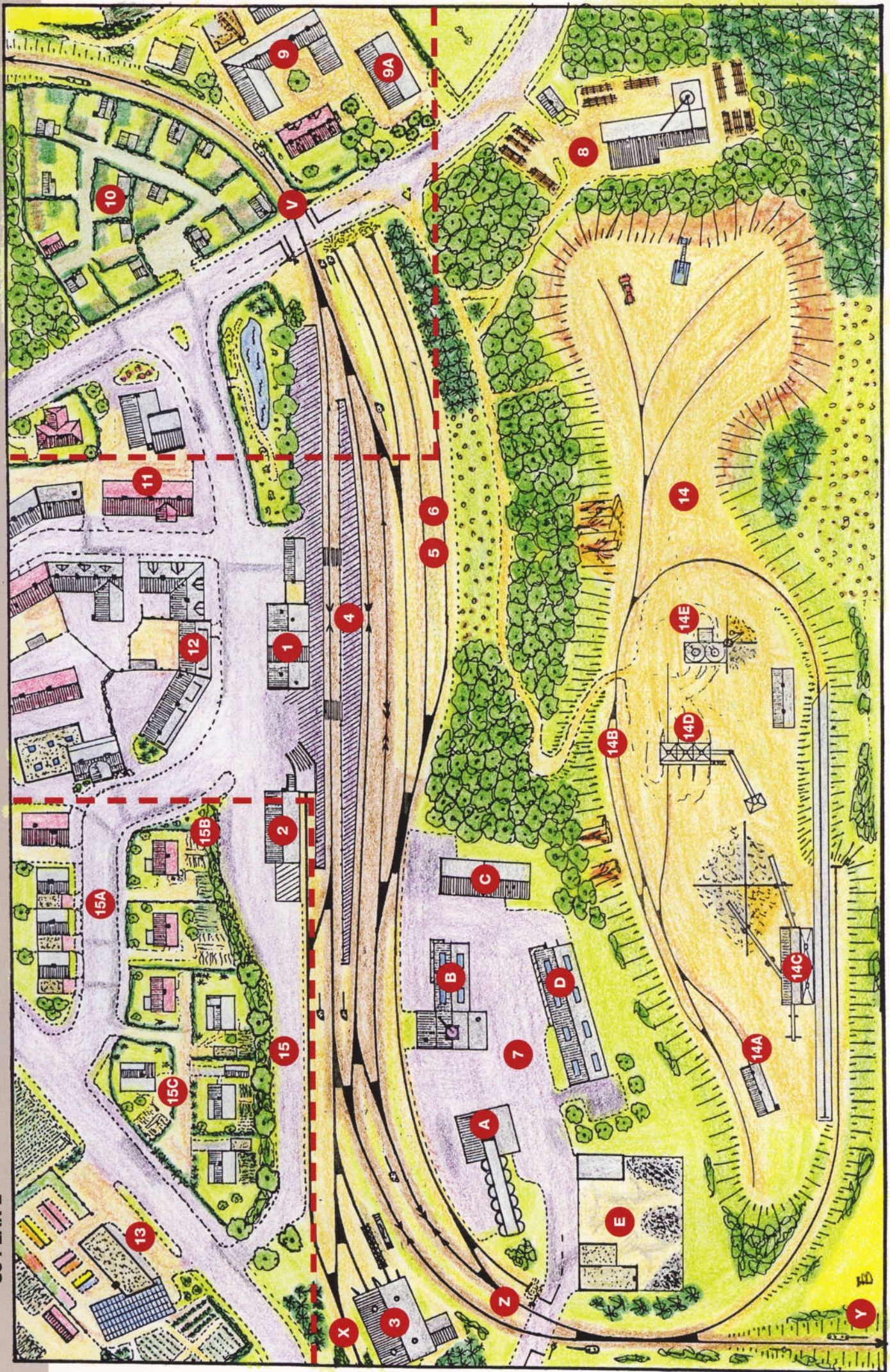
På arealet omkring værket findes nogle lagerpladser.

9) og plan 3

Her findes en større gård i klassisk stil med fritliggende stuehus og diverse avls- og lagerbygninger.

I den oprindelige bygning omkring gårdspladsen har man krea-turstald, opbevaring af foderstof og roelager.





Den lille tilbygning 9B) er et moderne malkekerum, der også har mælkeopbevaring og kølefaciliteter. Den store bygning mod vejen er en staklade til opbevaring af halm. 9A)

Bag ved kreaturbygningen ligger en moderne svinestald med fine grisefolde, idet man har fridrift af svin. 9C) Ved siden af svinestalden ses møddingen med transportør. På den anden side findes stutteri-bygningen til avl af rideheste.

Omkring gården ligger diverse marker med afgrøder af roer og korn – og et græsareal til hestene.

Længere ude befinder sig et par husmandssteder med diverse jorder 9D).

10) og plan 3

Kolonihaveområdet er et meget dekorativt areal med pæne og velplejede hække imellem havelodderne. I haverne må man have et beskedent hus til ophold m.v., men det må ikke anvendes til beboelse. Husene er alle af forskellige typer, og bygget efter ejermandens ønske og fantasi. De er som regel dekoreret med alskens ting og sager fx gamle træhjul, platter, navneskilte, flade porcelænsfigurer o.s.v.

Man skal også huske den obligatoriske flagstang. Det ser jo festligt ud på en sommerdag, når alle har hejst Dannebrog.

Haverne har som regel ikke så megen græsplæne, idet det meste jord er opdyrket af grøntsager og frugt til selvforsyning.

Kolonihaveforeningen har naturligvis et navn, fx "Virkelyst", "Sommerly". "Solhaven" el.lign. Dette navnetræk kan fx være opsat på en portal over indkørslen til området.

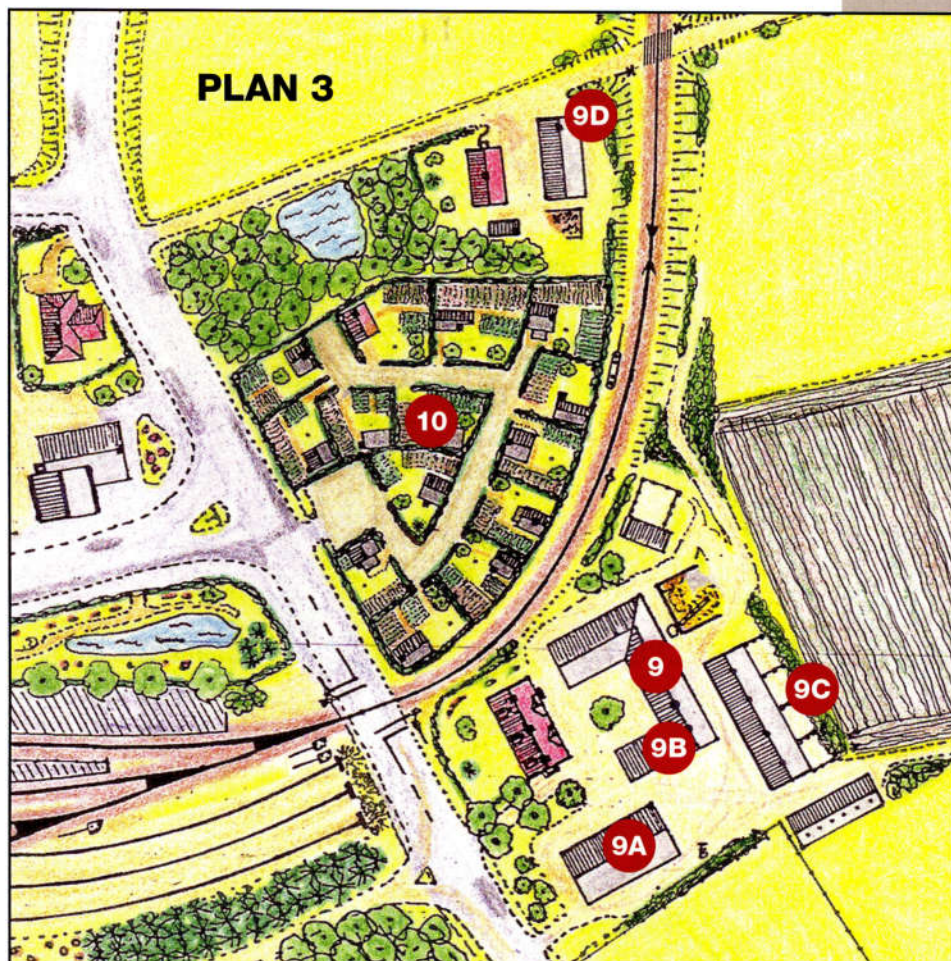
Husk også havebænken evt. med tilsvarende bord, når der skal nydes en kold øl oven på arbejdet i haven. Bænken kan have flere farver, hvid, rød eller grøn.

11)

Ved byområdet skråt bag stationen ligger et udvalg af forretninger så som slagter, blad- og tobakskiosk, strikkebod, ostehandel, apotek og lokal sparekasse.

12)

Her ligger forsamlingshuset, der er et nedlagt hotel. Her har man indrettet en moderne bygning med selskabslokaler. Bilerne kan parke-



res i gården. Her findes til venstre for forsamlingshuset også en ældre lagerbygning, der er udlejet til forskellige formål, bl.a. en flytteforretning.

13) og PLAN 2

Planteskolen (gartneriet) råder over 3 store drivhuse og et forretningslokale, som delvis er bygget sammen med det ene af drivhusene 13A). Ved siden af og foran forretningen ligger udendørs salgslægen i pæne udstillingskummer. Der findes også en lille redskabsbygning og nogle dyrkningsarealer.

Bag det store drivhus 13B) ligger en affaldsgård til kompost.

Bagest har indehaveren sin bolig, en pæn stor villa med have og "svømmepøl" 13C). Planteskolen har indkørselsret bagom via en smal jordvej 13D).

Ved den lille vej ligger et lille husmandssted 13E) med engareal og en lille lund ned til åen. På marken op til vejen dyrkes sukkerroer, på de øvrige arealer dyrkes forskellige kornsorter. Mellem markerne ses resterne af nogle levende hegn som pil, hylde m.v. og et par andre træsorter.

14)

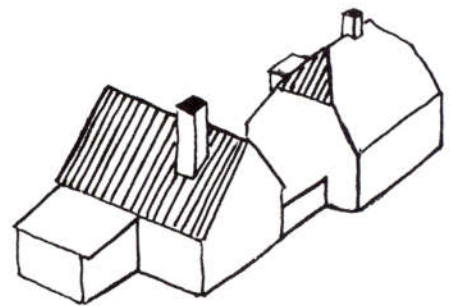
Grusgraven æder sig kraftigt ind i skoven, og fylder efterhånden et stort område. Her benyttes smalspor med motorlokomotiver og tipvogne til de interne transporter 14B). Der findes også en lille remise 14A) til motorlokomotivet.

Der er en lang læssemrampe til hhv. jernbanevogne og sortérværk 14C). Ved siden af værket er anlagt et DSB endespor for udveksling af produkter fra grus- og stengraven.

Længere henne ligger nogle silotårne til betjening af lastbiler og tipvogne 14D). Desuden findes et betonblande anlæg, kontor- og opholdsbygning 14E). På området ind mod stationen er væltet nogle træer, idet man har gravet lidt for tæt.

15)

Boligområde med villaer og rækkehuse 15A). De 3 rækkehuse er sammenbygget med carporte, og indkørslerne er lagt med munkesten. Ind mod læssevejen ligger 3 lidt ældre huse (15 B) og 4 nyere etplanshuse (15C). Der er en grusbeklædt adgangsvej til de sidstnævnte.



SMEDEBOLIG og -VÆRKSTED

...en fin bygning til anlæggets
stations- eller landsby

Tegninger i skala 1:87

Vi viser her tegninger af en typisk smedebolig fra de gode gamle dage. Enhver stations- eller landsby med respekt for sig selv havde en lokal smed, der klarede alt fra skoning af heste til reparation af cykler og traktorer. Han hørte med til bybilledet ligesom en købmand, Brugsen eller TATOL.

Han levede med sin familie i en beskedne bolig, og havde en tilbygning med værksted, der naturligvis indeholdt ambolt, esse med røgudtræk, hammer og andet værktøj, lager af hestesko m.v.

Så gå bare i gang med at bygge den lille hyggelige smedje, der kunne have sorte eller røde tegl, mest sidstnævnte.

Selve bygningerne var som regel hvid- eller gulkalkede.

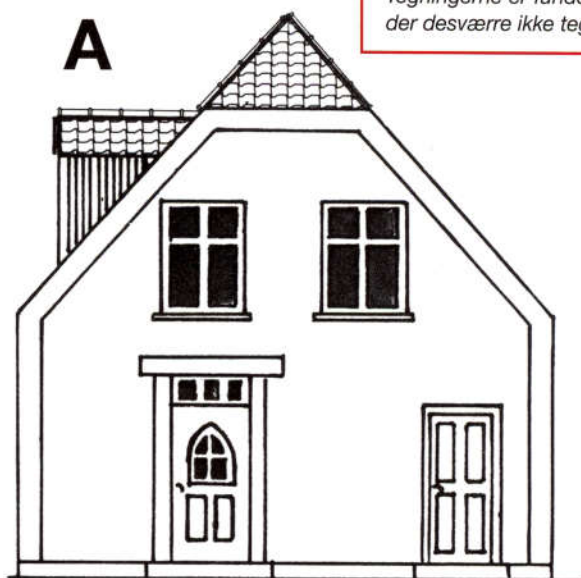
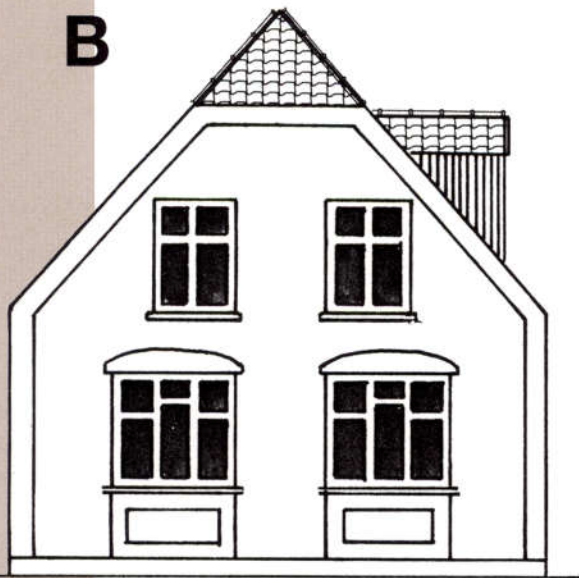
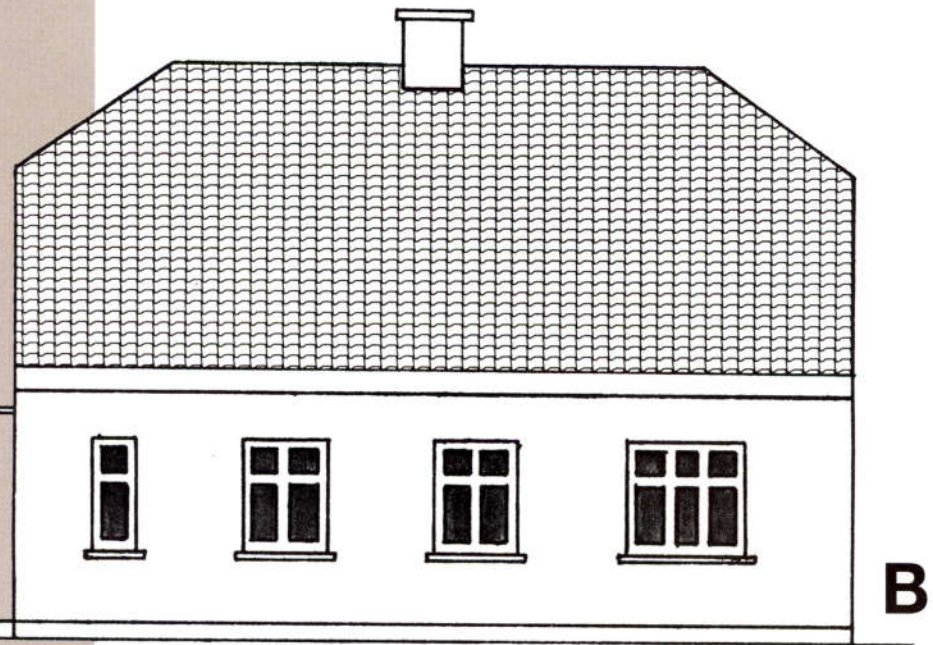
Foran smedjen kan man anbringe tønder, sække med kul, rustne plove og andet skrammel.

For øvrigt havde smeden ofte en benzinstander placeret foran smedjen, hvor de lokale landmænd m.fl. kunne fylde bilen op med benzin fra mindre olieselskaber, fx ORA. Dette selskab havde hvide benzinstandere.

Og når vi nu er i gang med lidt "side-spring", så husk også at anlægge det lille gadekær med rappende ænder, lyserøde åkander og et lag af andemad. Det er sjældent set på danske mj-anlæg.

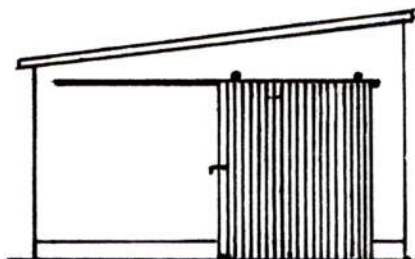
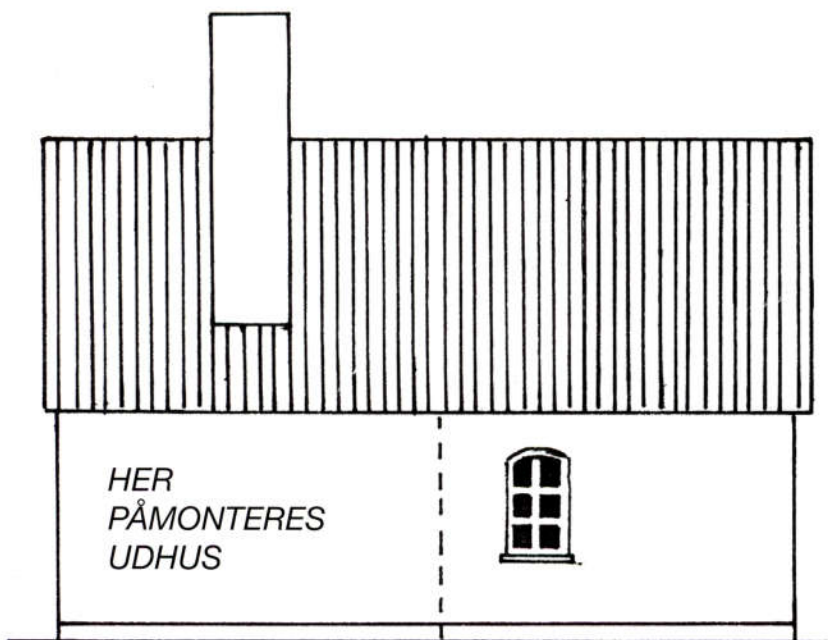
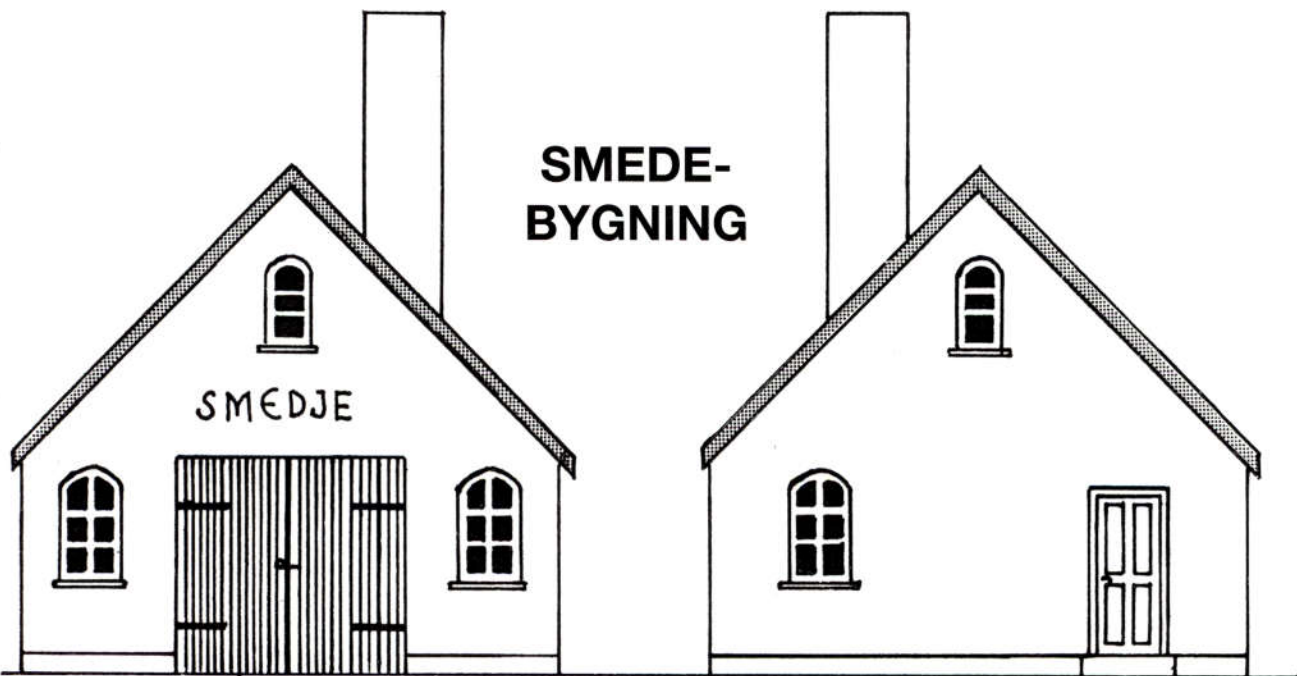
Der var jo så hyggeligt ude på landet...

Tegningerne er fundet i arkivet, men vi kender desværre ikke tegneren..

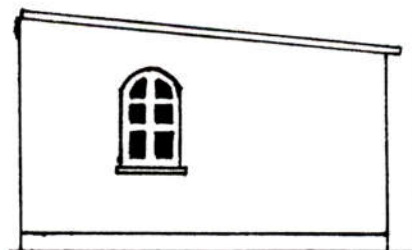
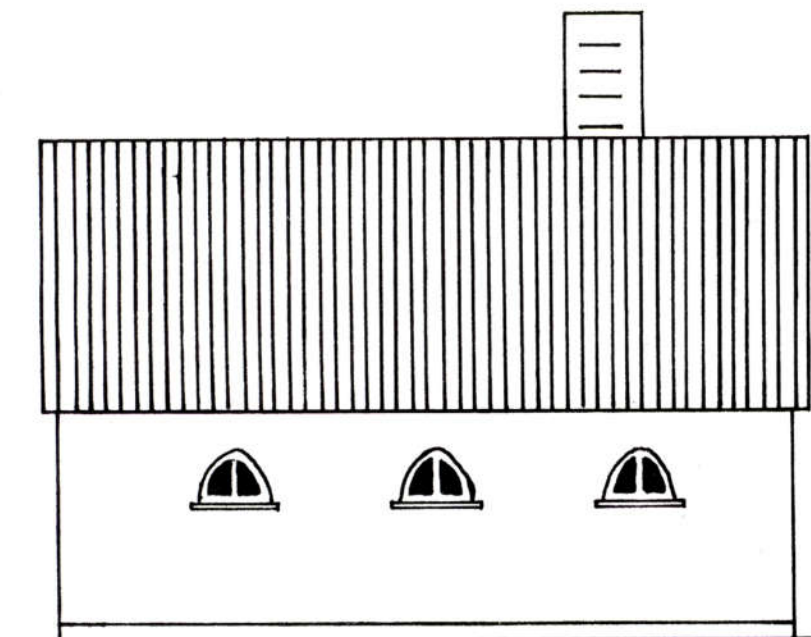
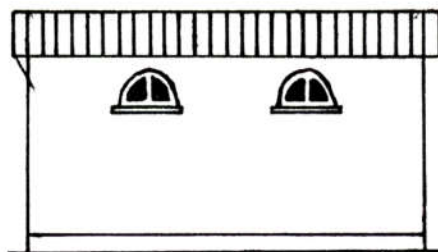


SMEDE-
BOLIG

SMEDE- BYGNING



UDHUS



Mure males i hvid, tagsten på bolig i rød eller sort. Taget på smedje skal være i sort tjærepap, mens murene skal være hvidkalkede. Vindues-rammer og døre males i rød eller grøn.

BILER! BILER! BILER!

Torben Plagborg, Grindsted, skriver at der uheldigvis er nogle fejl i vor tekst om biler i nr. 133. Han oplyser bl.a. (forkortet af redaktionen):

"HERPA har aldrig produceret en model af den legendariske Citroën HY; det har derimod BUSCH, der også er grundmodellen for de mange varianter efter dansk forbillede. BUSCH-modellen er med runde skærme ved baghjulet ligesom forbilledet havde i 1960'erne. Desværre er modellen fra BUSCH omkring 1 1/2 mm for bred ved forruden, hvilket får modellen til at se lidt forkert ud forfra.

Dernæst: Bohnstedt-Petersen har aldrig forhandlet MAN-lastbiler, men derimod Mercedes-Benz, der efter 1955 nok var firmaets mest solgte mærke.

I øvrigt har LEGO foruden Bedford A fra 1953 også produceret Bedford D fra 1957 i model. Bedford D-modellen havde en bredere kølergrill, og positionslygterne var flyttet hen under forlygterne. Pyn-telisten på hjulskærmssiden var forsvundet, men førerhuset var det samme".

LOKOMOTIVET: Tak til Torben for rettelser og supplement. Vi beklager naturligvis fejlene.

I øvrigt har Günter Siems fra Hamborg fortalt, at han stod bag flere af de danske bilmodeller, der blev fremstillet eksklusivt for hans forretning "Walddörfer Modellbahn und Autos" i årene 1998-2009, bl.a. modellen fra Det danske Kulkompagni.

Også en tak til Günther!

Knabstrup teglværks rangertraktor

En læser, Jesper Moritzen, har læst og set vor tekst og tegninger om Knabstrup station i nr. 133, og skriver:

"Ganske interessant – men hvordan i alverden kan man ombygge et damplokomotiv til en benzinelektromekanisk

rangertraktor? Det må da se mystisk ud?"

LOKOMOTIVET. Jo, såmænd. Maskinen er blevet kaldt "Danmarks grimmeste lokomotiv". Her er et foto af det i velmagtsdagene. Døm selv! Foto: SvJ/arkiv Peter Roland Hansen.



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

Hæfteringe eller ikke...?

Per Ludvig Hansen har et spørgsmål til os angående hæfteringe på trækraften. Han skriver således:

"I nr. 133 nævner I, at Q-maskinen fra McK kører godt uden hæfteringe. Men det er vel almindeligt, at trækraft til 2-skinne-drift ikke har hæfteringe? Det vil jo reducere strømoptagelsen. Ved AC-drift er det almindeligt med hæfteringe på hjulene, da strømoptaget foregår via midterleder og slæbesko.

I øvrigt har Q-modellen en lille fejl ang. lyddekoder, idet den ikke indeholder rangerklokkelyd. Det er lidt ærgerligt."

LOKOMOTIVET: Ja, vi har fra flere sider fået at vide, at denne lyd, altså rangerklokkelyden mangler. Ang. hæfteringe, så er det helt korrekt, at AC-modeller har hæfteringe for at modvirke adhæsionen af slæbeskoen, og derfor går det ikke ud over strømoptaget.

Faste mærker – hvilke årstal?

Arne Rodenback har et lille spørgsmål til os ang. artiklen i LOKOMOTIVET nr. 127. Han skriver:

"Det er en fin lille tekst med gode illustrationer af faste mærker m.v. i nr. 127. Men I burde skrive, hvornår mærker afbildet på side 17 gælder. Altså kort og godt: Hvilke år er gældende for mærkerne?"

LOKOMOTIVET: Kort og godt: Plan-chens faste mærker m.v. gælder for årene ca. 1954 til 1958, altså epoke IIIb. Men flere af de viste var også i brug efter 1958, men blev undervejs suppleret med nye.

Jernbanefærgen Kronprins Frederik

Flere læsere har gjort os opmærksomme på, at jernbanefærgen Kronprins Frederik ikke blev udrangeret i 1997 (nr. 133, side 12), men at den forblev i drift flere år som reservefærge.

Ja, det er ikke helt korrekt, hvad vi skriver. Den ophørte ganske vist sejladsen ved Storbæltbroens ibrugtagning i 1997, hvor DSB lagde den op. Men derefter blev den solgt til Scandlines, der ombyggede den flere gange og indsatte den som ekstrafærge på ruten Gedser-Rostock.

Tak til alle for rettelsen. ■

DBJ M4 og M5

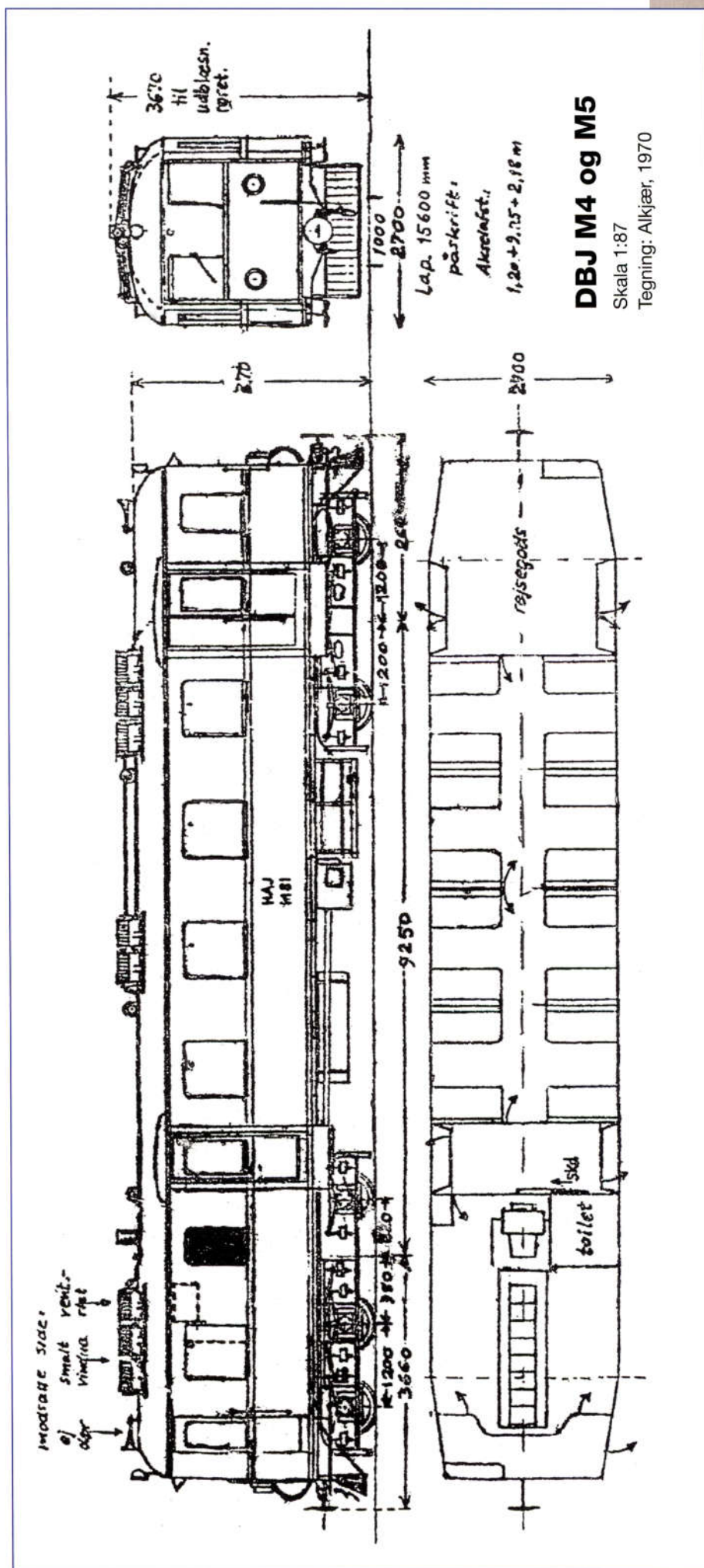
Erik Larsen, Nexø, har læst vor tekst om De Bornholmske Jernbaner i nr. 126, og spørger interesseret:

"Findes der virkelig ingen tegninger i skala 1:87 af DBJs motorvogne M 4 og M 5. De var jo meget almindelige, i hvert fald på Bornholm. Hidtil har jeg kun set skitser af køretøjerne. Kan I hjælpe?"

LOKOMOTIVET: Muligvis. I arkivet har vi fundet en ældre tegning udført af Alkjær. Den er signeret 1970. Måske den kan bruges?

I øvrigt begyndte de 2 vogne deres karriere hos HAJ som M 81 og M 82, bygget af FRICHS I 1934.

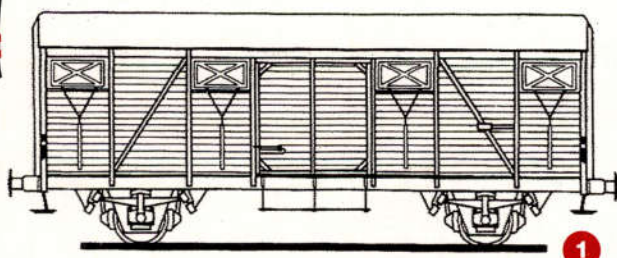
De var dieselelektriske med en motor, som ydede 290 HK. Hastigheden var 60 km/t. Vognene vejede 38 tons (tjvg.) og havde plads til 32 siddende. Hjulstillingen var 3'B'0. I 1939 kom de til DBJ som M 5 og M 4, og blev udrangeret I 1963 hhv. 1964. ■



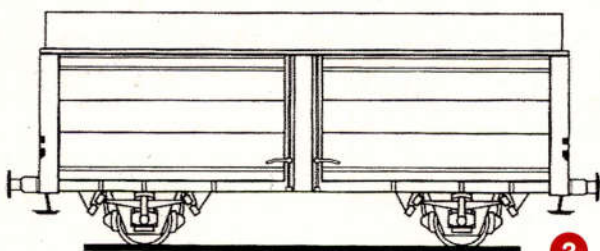
DBJ M4 og M5

Skala 1:87

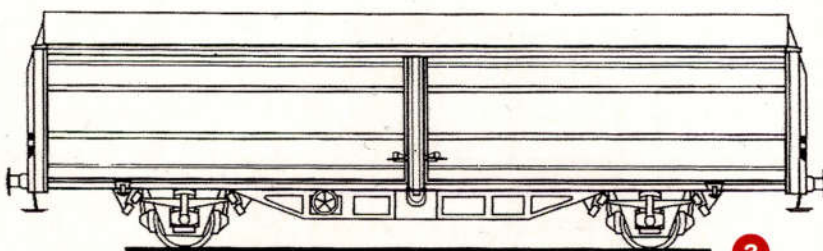
Tegning: Alkjær, 1970



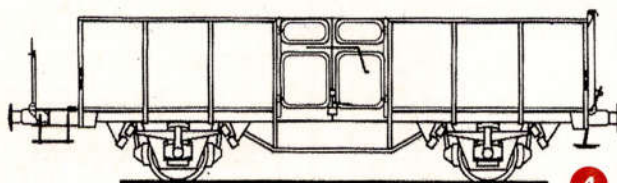
1



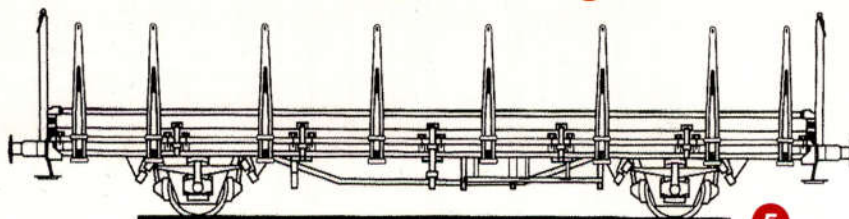
2



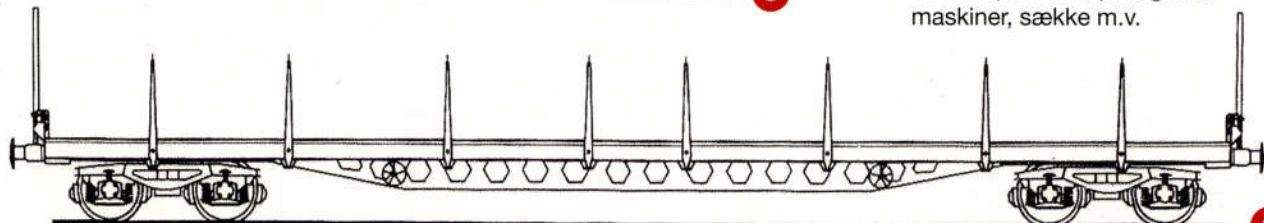
3



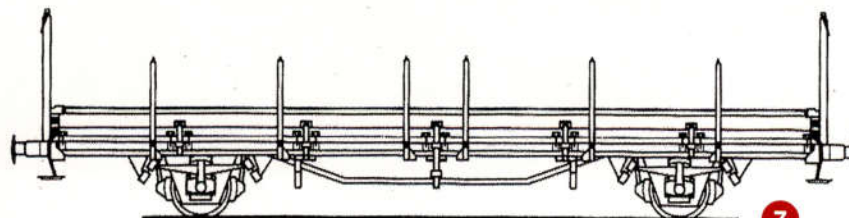
4



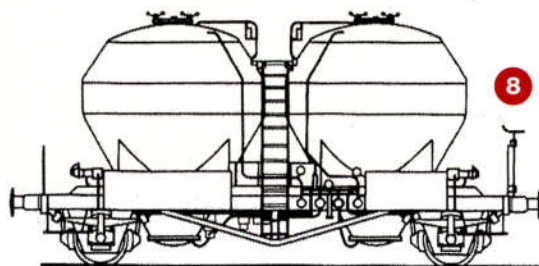
5



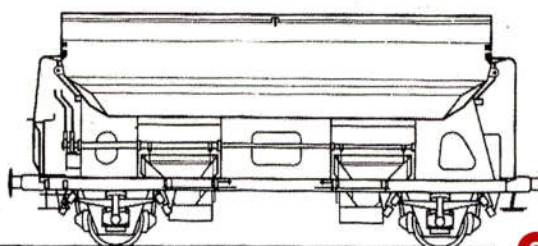
6



7



8



9

DSB godsvogne

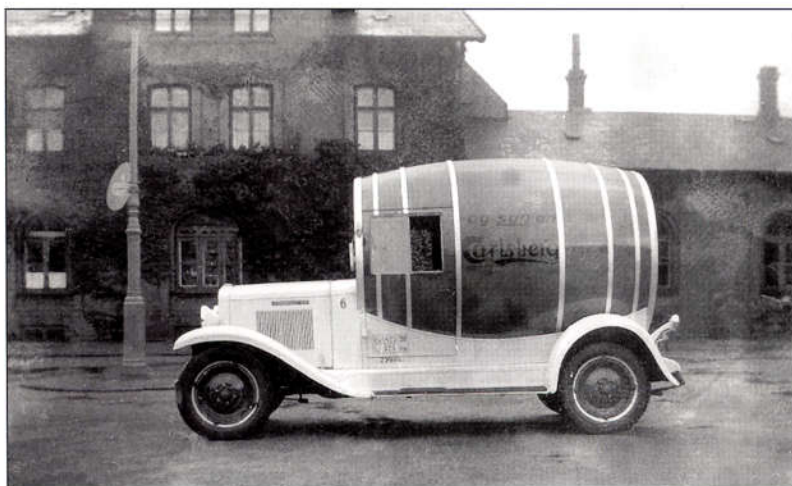
Epoke IV

Undervejs har flere læsere ytrret ønske om at få at vide, hvad DSB havde af typiske godsvogne i epoke IV (ca. 1972-1991).

Her viser vi nogle af de almindeligste vogne i den pågældende epoke. Beskrivelsen af brugen er kort, men alle typer og benyttelsen af dem er omtalt i tidligere numre af LOKOMOTIVET. Tegningerne er ca. skala 1:130, udført af DSB, 1977.

Ud over de viste vogne havde DSB også nogle specialvogne til transport af tunge emner, fx transformatorer, ligesom man havde ballastvogne til udlægning af skærver m.fl.

- 1) **Lukket godsvogn litra Gs**
Anvendtes til et utal af godsarter.
- 2) **Lukket godsvogn litra Hims**
Designet til læsning af gods ved hjælp af gaffeltruck.
- 3) **Lukket godsvogn litra Hbis**
Især anvendt til gods på paller.
- 4) **Åben højsidet godsvogn litra E**
Almindelig vogn til mange typer af godsarter, fx skrot og roer.
- 5) **Åben lavsidet vogn med støtter litra Kbs**
Til brug for transport af fx maskiner, køretøjer og containere.
- 6) **Åben vogn med støtter litra Rs**
Til brug for transport af fx lang-gods, køretøjer, containere m.v.
- 7) **Åben lavsidet vogn med små støtter litra Ks**
Til transport af fx pallegods, maskiner, sække m.v.
- 8) **Beholdervogn med bundtømning litra Ucs**
Til transport af pulvergods, fx mel, pulp m.v.
- 9) **Lukket vogn med svingtag og bundtømning litra Tdgs**
Til transport af fx kornprodukter.



ØLBIL

Fra Steen Jørgensen, Glostrup har vi modtaget følgende billede med kommentarerne:

"I et par fine artikler har I omtalt nogle biler fra 1950'erne m.v. I mit arkiv har jeg også fundet en bil som den viste, nemlig en rigtig ølbil. Billedet er taget i 1930'erne, men jeg ved ikke af hvem, og heller ikke, hvor det er taget? Men bygningen i baggrunden ligner en station. Kan I bruge det som supplement, så er I velkomne".

LOKOMOTIVET: Vi siger tak for det sjove foto af ølbilen fra Carlsberg, der i øvrigt hedder vogn nr. 6 – så man må have haft flere af denne type?

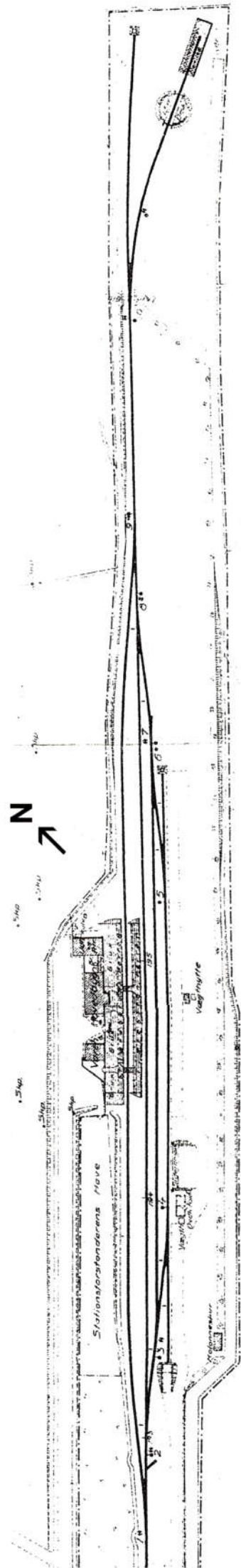
Videbæk remise?

Steen Berggren, Skjern, har et lille tvivlspørgsmål til os. Han skriver:

"Måske et lidt for gammelt spørgsmål til jeres tekster? Men i nr. 122 viser I et flot midtersidetegning af Videbæk remise, men mig bekendt har der aldrig været en remise på stationen. Er det blot et forslag? Hvis den har eksisteret, hvor har den så ligget?"

LOKOMOTIVET: Jo, remisen har skam eksisteret.

Den lå her: Se hosstående DSB sporplan fra 1930.

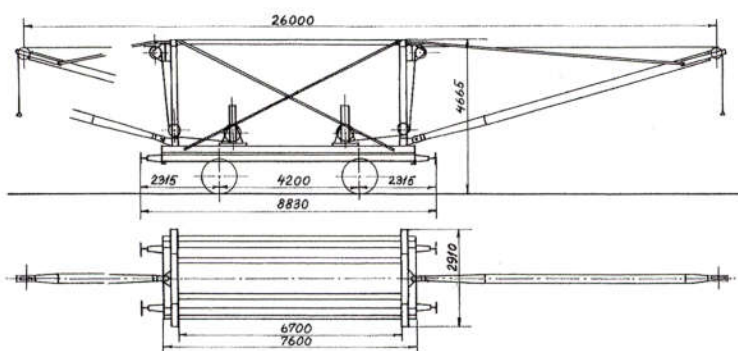


Skinneudlægningskraner

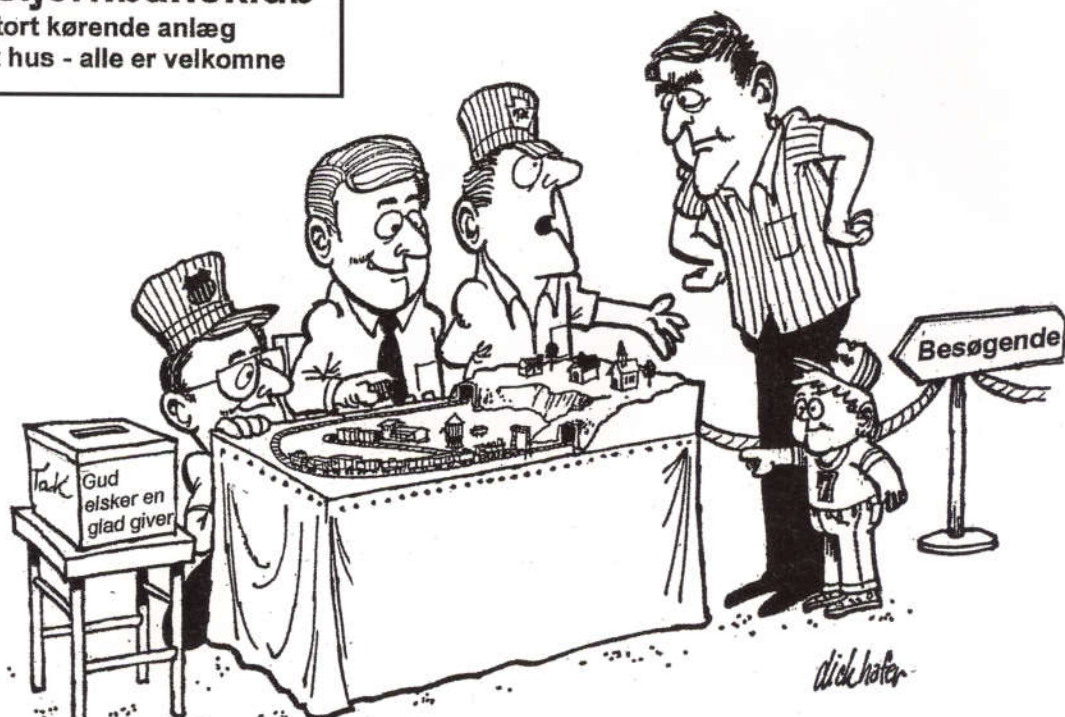
Vi har tidligere nævnt DSBs store kørekraner, og lovede lidt om "skinneudlægningskraner".

DSB fremstillede selv 4 kraner, specialvogne nr.151-154. De var alle baseret på åbne lavsidede vogne litra TD leveret 1886-1924. Herpå monterede man diverse grej, d.v.s. udlæggere, kranspil m.v. Vognene 151-153 var magen til hinanden, mens nr.154 så lidt anderledes ud.

Dimensionerne over udlæggerne var 24 m, mens højden var godt 4,6 m. Kranerne blev ombygget i årene på CvK 1933-1934. De forblev i drift til 1978, Nr. 153 brugtes bl.a. på Svejsecentralen i Fredericia indtil udrangering. Skitserne viser kranerne 151-153.



**Glumsø
Modeljernbaneklub**
stort kørende anlæg
åbent hus - alle er velkomne



Åh, ja... Teknisk set, jah, så har du ret.
- Men vi er altså også en næsten helt ny klub.

DANSKE MAK LOKOMOTIVER I 'HO'

Med ESU DEKODER

HELJAN

VI ØNSKER ALLE EN
GLÆDELIG JUL!



21501- 'Østbanen M10' MAK -DC digital

21502- 'Østbanen M10' MAK -AC digital



21511- 'LJ M33' MAK -DC digital

21512- 'LJ M33' MAK -AC digital



21521- 'HP 13' MAK -DC digital

21522- 'HP 13' MAK -AC digital



21531- 'HFHJ M9' MAK -DC digital

21532- 'HFHJ M9' MAK -AC digital

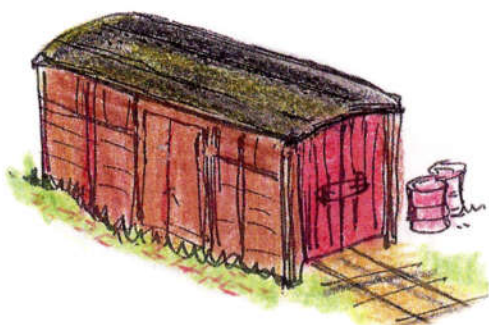
Forventet udgivelse i 2019

+ **OVERRASKELSE PÅ VEJ!**

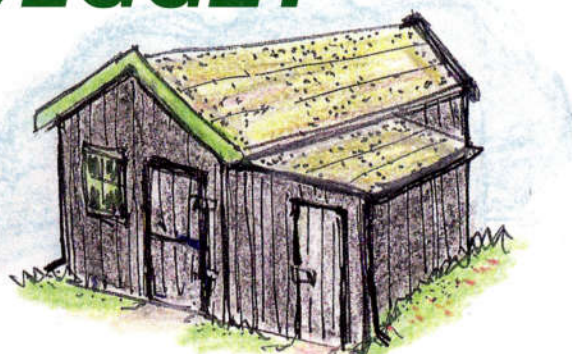
Vejl. udsalgspris:

2.495,- DKK

TIPS TIL ANLÆGGET



SKURE



Rundt om på stationerne stod i sin tid et utal af små skure og hytter, der brugtes til alt, hvad nagik vedligehold af diverse udstyr, vogne o.s.v. Disse små hytter kunne alt efter brugen se ud på et utal af måder, fx havde man hytter til redskaber (koste, skovle, river m.v.), malerbøtter, dieseldunke, smørekander, svellesømkasser, reservedele, brænde, skrot, skilte, gasflasker o.s.v. o.s.v.

Der er mange muligheder for at pynte med sådanne små skure, bl.a. fra tilbehørfirmaerne, men man kan også selv fremstille dem i pap, plast... eller løsdeler fra fx Auhagen.

Et dræsineskur eller lignende fås ved at bruge en Q-vognkasse fra "rodekassen", fjerne den ene gavlfremstille en port i rillet plast, og lægge et spor ind i vognkassen.

Et toilet kan ikke undværes, og skabes på samme måde ved hjælp

af rillet plast, løsdeler o.s.v. Et lager-skur som vist på tegningerne hygger også på anlægget.

Gå katalogerne igennem og brug, hvad man kan finde, mal det i svensk-rød eller solignum-sort, mal døre og vinduer grønne evt. hvide, læg tagpap ved hjælp af slibepapir el.lign, og pynt med alskens sveller, tønder, dunke m.v. rundt om hytterne.

KOMMUNEKEMI

Kører man epoke IV kan man ikke undgå at anlægge en lille modtagestation til kemikalier fra Kommunekemi. HELJAN udgav in sin tid en modtagestation med forbillede i Grænge på Lolland, men man kan også selv skabe sit anlæg,

På tegningen er vist en enkel metode, hvor bygninger m.v. kan anbringes i et hjørne på anlægget.

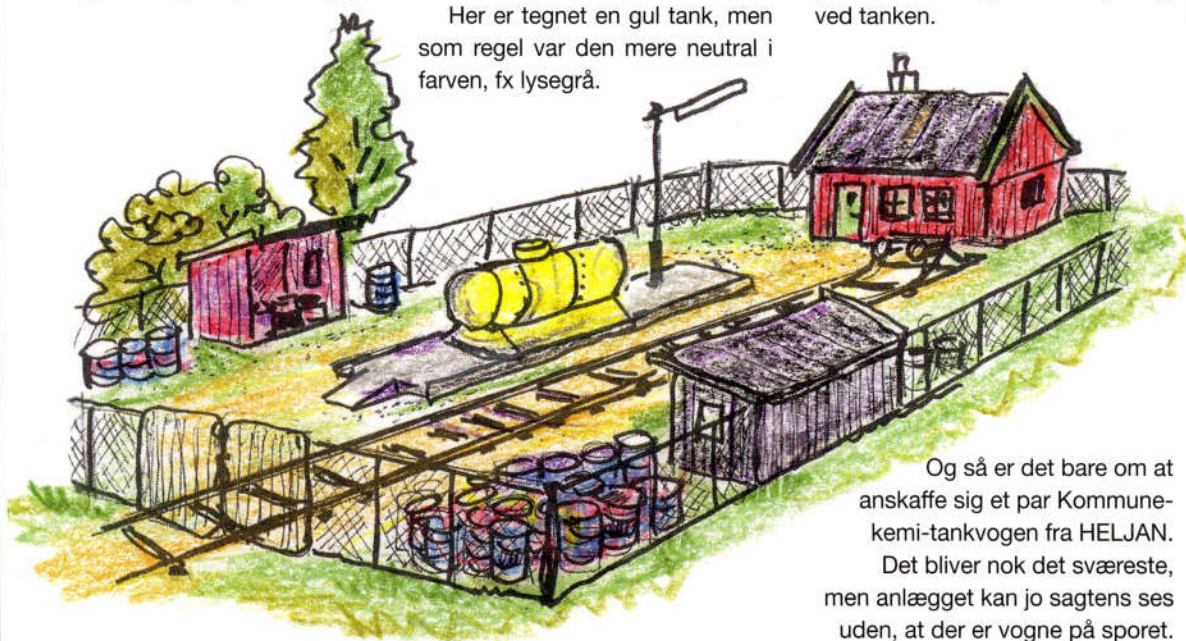
Indhegningen finder man i kataloger for tilbehør, men kan også fremstilles i fint fluenet.

Beholder til kemikaliespild er blot en kasseret tank fra en tankvogn, men der fås også beholdere i katalogerne med tilbehør. Selve tanken anbringes på et fundament af plastic- eller kartonplade, ca. 1.5-2mm tyk.

Her er tegnet en gul tank, men som regel var den mere neutral i farven, fx lysegrå.

Modtagekonteret kan fx være et kolonnehus (fra hobbytrade), men ellers findes der masser af muligheder i nævnte kataloger. Husk også lygter, olie- og kemikalietønder, evt. en kasse til skrot, klude el.lign.

Fra DEKAS er udsendt en moderne DSB-lampe, og den passer perfekt til at bruge som belysning ved tanken.



Og så er det bare om at anskaffe sig et par Kommunekemi-tankvogn fra HELJAN. Det bliver nok det sværeste, men anlægget kan jo sagtens ses uden, at der er vogne på sporet.

OPHØRSTALE!

Ja, så nåede vi desværre til det tidspunkt, hvor vi må sige farvel til LOKOMOTIVET efter at have været på sporene siden 1983.

Er vi triste over det? Ja, naturligvis! Vi har stadig både tid, lyst, helbred og masser af tekster m.v. liggende, men økonomien har – som omtalt i lederen – tvunget os til at træffe den tunge beslutning.

Heldigvis kan vi se tilbage på en fantastisk tid med fremstilling af bladet, med læserkontakt, med hjælpere, med sjove – desværre også ind imellem også triste – oplevelser. men så sandelig mest positive.

Begyndelsen

I 1983 var vi 9 personer, der fandt på at udgive et blad om danske jernbaner i virkelighed og model. Alle var medlemmer af NMJK, og det var bl.a. de indhøstede erfaringer og ideer herfra, vi ville glæde andre mj-ere med. I øvrigt var flere af LOKOMOTIVETS medlemmer også stiftere af Næstved Model Jernbane Klub i 1981.

Det drejede sig om Torben Bejerholm, Claus Jensen, Steffen Dresler, Flemming Meisner, Henrik Struve, Hans Jørgen Thomsen, Hans Nygård Jensen, Svend Kindt og Torben Andersen.

Ved flere bestyrelsesmøder omkring opstart af foreningen fik vi sat navn på bladet (der oprindeligt blev benyttet som navn for klubbens blad), drøftede indhold, valgte redaktører og medarbejdere o.s.v., fandt et billigt trykkeri – og så var det ellers – alt andet lige – bare af sted med fuld damp. Det var Steffen Dresler og Torben Andersen, der valgtes til at sørge for bladets indhold, mens Torben Bejerholm blev forretningsfører. De øvrige personer tildelt med medarbejderopgaver, hvoraf Claus Jensen blev den mest produktive person med et utal af flotte byggetekster. Flemming Meisner blev sat til at skrive

om spor N, hvilket han gjorde med bravour.

De første numre af bladet – i format A5 med kun 24 sider – solgtes hurtigt, og vi måtte i gang med genoptryk. Alligevel blev de første 10 numre en mangelvare, og de sælges i dag til høj pris på bl.a. nettet.

Undervejs begyndte vi også at udgive særskrifter (bøger), og det er nu blevet til over 40 af slagsen.

I begyndelsen af 1990'erne gik vi over til format A4 i sort-hvid, senere med 4-farvetryk på alle sider, således som bladet ser ud i dag.

Støtte til producenter

Allerede fra begyndelsen gav vi producenter af modeljernbane støtte til fremstilling af modeller og tilbehør. En af de første var HELJAN, der fremstillede Holme-Ølstrup station i skala 1:87. Den havde Steffen og Torben målt op, og tegningerne gav grundlag for HELJANs fremstilling af modellen. Senere hjalp vi HELJAN med de moderne UIC-vogne litra B, godsvogne litra PB, HD m.fl. – opgaver som andre efterhånden overtog bl.a. Ulrik Tarp Jensen (UTJ).

Da DWA begyndte sin produktion af vogne m.v., så fik vi heli og holdent opgaven med at designe disse, og det kom der en hel stribe fine modeller ud af, både til DSB og privatbanerne. Mest kendt er nok serien af diverse olieselskabers vogne, åbne vogne til privatbanerne ...men der var mange flere.

Støtte udefra

I tidens løb blev vi støttet af mange kendte jernbane-folk, bl.a. James Steffensen, P.E. Harbye, William Bay, H.G. Christiansen, Guldbæk Christensen, Per Topp Nielsen. Ole Møller Nielsen, Jan Lundstrøm, Jens Bruun-Petersen, Henning Petersen m.fl., og på den fotografiske side har vi haft stor glæde af fotos taget af Kjeld. E. Jørgensen,

Holger Sørensen m.fl., og vi siger TUSINDE tak for hjælpen – og for tålmodigheden, når vi har dummet os med fejl i tekster m.v. Når det skete, så dumpede stakke af breve med kommentarer ind ad brevsprækken – den gang var der nemlig post til.

Også tak til danske mj-klubber for støtte og hjælp, her især DMJK og JMJK, Hedegaardens Privatbane m.fl.

Bladets indhold

Fra begyndelsen vedtog vi, at bladet skulle være med seriøst indhold og kun om danske jernbaneforhold, og ledsages af skala-tegninger, hvad enten det var af rullende materiel, faste anlæg el.lign. Her har vi især haft nytte af tegninger af Henning Orłowicz og nu afdøde Allan Hansen, der begge har leveret et utal af smukke og nøjagtige tegninger, ofte tegnet efter vore ønsker. Tak, tak for det! Ellers har vi bragt tekster og tegninger af Guldbæk-Christensen, der hurtigt var på banen med alskens inspiration.

Det skal lige tilføjes, at vi i begyndelsen selv måtte producere tegninger, hvilket Steffen var flittig til. Også den kendte nu afdøde kunstner Erling Nederland har hjulpet os med fine tegninger af DSBs stationer, signalplancher m.v.

Også en tak til medarbejdere på trykkerierne, der har ydet en super service. Til gengæld *ingen* tak til postnørd.

"Bijob"

Som "bijob" har redaktørerne også i en temmelig lang årrække i 1990'erne fremstillet Jernbanemuseets årlige tidsskrift "Tog til Tiden" – ja, ikke alene sørgede vi for teknik og lay-out, men også forsynet det med jernbanestof. Så vi har sandelig haft rigeligt at se til – men det var spændende og sjovt.

Undervejs er flere af initiativtagerne til foreningen LOKOMOTI-

VET desværre afgået ved døden, men det er jo livets vilkår. På grund af mandefald nedlagde vi foreningen i 2007, og oprettede en ny i 2008 kaldet TpT, der havde til opgave fortsat at udgive LOKOMOTIVET og særskrifter/bøger. Her dannedes en ny organisation, hvor Steffen og Torben fortsatte arbejdet som redaktører m.v.

Men til slut i al korthed omkring den lange LOKOMOTIVET-saga, tak for nu til jer alle sammen og for den støtte, I har ydet os. Uden jer, så havde der ikke været noget LOKOMOTIVET.

Og hvad så nu? Tjah, i første omgang skal vi have udgivet bogen om DSBs post- og rejsegodsvogne – og så vil tiden vise, hvad der skal ske?

Vi vil savne jer – meget!

Steffen Dresler, Ansvh. Redaktør
Torben Andersen, Redaktør
Carsten Bo Andersen, Kassierer



Så kommer fjerde bind i serien om DSBs rullende materiel. Denne gang gælder det Statsbanernes post- og rejsegodsvogne. Titlen bliver

DSB post- og rejsegodsvogne 1945-1969 Litra D og E

Lige fra jernbanens barndom har post- og telegrafvæsenet benyttet jernbanerne til forsendelse af breve, pakker, aviser m.v., og man har benyttet mange typer af postvogne. Også rejsegods har haft en betydelig effekt på brugen af vogntyper, og i den kommende bog om emnerne behandles størsteparten af disse vogne med historie, tegninger, fotos, tabeller m.v.

Det er i øvrigt første gang i Danmark, at der udkommer en bog om emnet.

Der er som bekendt udgivet flere bøger om personvogne og godsvogne, bl.a. på vort lille forlag TpT, men nu er turen kommet til det sjældne emne.

Bogen får samme udformning som værket om personvognene, d.v.s. med historie, tegninger i skala 1:87, mange fotos, skæbnetabeller, oprangeringer o.s.v. Et afsnit handler også om indretningen af vognene, om togpost o.s.v.

Forfatteren er igen Torben Andersen, der har gennemgået et utal af arkiver, og i 1990'erne bl.a. har ført en omfattende brevveksling med fhv. – nu afdøde – postmester P.S. Eilertsen om postvogne og -tog.

Bogen forventes at blive på omkring 200 sider i A4-format med stift bind (hard cover). Prisen bliver desværre ret høj grundet forventet lille oplag, d.v.s. **kr. 495,00.**

Bogen udkommer maj-juni 2019, men allerede nu kan man bestille bogen, således at vi kan rette oplaget ind efter bestillingerne.

Sidste frist for indbetaling er 1. marts 2019.

Det kan ske ved indbetaling på konto **9570 - 10 25 16 05, TpT 4700 Næstved.**

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



Med venlig hilsen

LOKO MOTIVET



DSB litra MZ serie I V

På hobbymessen i Rødovre kunne McK på DEKAS' stand præsentere det nyeste af firmaets produktioner, nemlig DSB litra MZ I V. Selv om det kun var overdelen, man fik et syn af, så lover det – igen – godt.

Modellen af MZ IV konstrueres som modellerne af litra ME og MX, men med forbedringer baseret på erfaringer med disse.

MZ I V får som forgængerne undervogn og vognkasse i metal, fjedrende puffer,

ætsede gitre og riste på sider og tag, ætsede vinduesviskere m.v.

Bogierne bliver detaljerede med løst påsatte dele og leddelte skruekoblinger, der kan monteres efter ønske, idet modellerne leveres med både åbne og lukkede underhængte plove hhv. skorter.

Lydudgaven leveres med ESU Loksound, mens udgaver uden lyd leveres med ESU Lokpilot.

Alle udgaver får virkende færdigmeldingsblink, detaljerede førerrum med lys, maskinrum med lys og alle kombinationer af front- og slutlys.

Til lydudgaverne producerer Danske Loksound en helt ny lyd, specielt fremstillet til McKs MZ I V., bl.a. med kurvelyd. Alle modeller får endvidere powerpack, og udstres med den samme 5-polede motor som i ME og MX.

Til glæde for mj-rere med mindre kurver, bliver det muligt at konstruere MZ IV, så den kan køre gennem radius 1 (R1) uden betydende kompromiser i detaljer m.v.

Der vil blive produceret 1000 lokomotiver fordelt på 6 udgaver, d.v.s. 4 som DSB og 2 som DB.

McK 3601: MZ 1457, leveringsudgave med skorte, 1978-1981.

McK 3602: MZ 1453, med underhængte plove, ATC, 1981-2000.

McK 3603: MZ 1455, med tigerstribe plove, stort DSB på fronterne, ATC. 1980-2000.

McK 3604: MZ 1458, med underhængte plove, ATC, 1981-2000.

McK 3605: DB RSC 1456, med DB-logo, EVN-nr. på siderne, 2013-.

McK 3606: DB CSC 1459, rød med EVN-nr. på siderne, 2018-.



DEKAS

Det har vi manglet...

Danske perronlamper

...men nu er de her



Det lille – men flittige – firma DEKAS ved Kasper Bang Jensen, har atter barslet med noget fint tilbehør til den danske modeljernbane, nemlig perronlamper. Hidtil har man været nødsaget til at bruge tillempede tyske lamper, hvilket også kan være udmærket, men det er dog rarest at have noget ægte dansk. Og det er lamperne, der i øvrigt er fremtillet hos Viessmann, hvilket garanterer for kvaliteten.

DEKAS kan tilbyde 2 typer af lamper, nemlig den ældre type med lyspære og skærm til epoke III og epoke IV, og den lidt nyere type med lysstofrør til samme epoker, bl.a. stationer ombygget i begyndelsen

af 1960'erne, fx Skive, Nykøbing F, Kalundborg m.fl. Men de nye lysstofrør sås også på andre stationer, fx Hillerød.

Modellerne er i skala 1:87, og er let at montere med Viessmanns universalløsning. Naturligvis er der ledninger til lysforbindelsen, og ledlyset er fint tilpasset i skarphed og styrke.

Hos forbilledet fandtes på nogle lampestandere også stationsskilte. Læs om dem i LOKOMOTIVET nr. 126 side 28.

Billedet viser et udsnit af perron med lamper fra Hillerød station, 1964. Læg mærke til at lamperne er placeret midt på perronen, og at de vender skiftevis til højre og venstre.

Kommende nyhed i 2019 fra

McK DSB personvogn litra AL

På messen i Rødovre den 3.-4. november kunne McK præsentere ikke mindre en end suveræn nyhed, nemlig en model af personvognen litra AL.

Det er et godt valg, da det er en vogn, der kan benyttes i både epoke III og I V, og den kommer dermed både som litra AL og Bfh i flere udgaver.

Forbilledet blev fra leveringen indsat i tog på Kyst- og Nordbanen, men benyttedes flere år senere over hele Sjælland i den vinrøde farve. Den endte med at blive rødmalet, og så sådan endte den sine dage.

Modellen bliver en nøjagtig minikopi af forbilledet produceret på samme måde som øvrige personvogne, d.v.s. også med fuld interiør, som bemales i de respektive farver, herunder hvide hovedstøtter.

Der er planlagt følgende udgivelser:

Tre vinrøde AL-vogne med numrene 342, 349 og 350.

To røde Bfh-vogne med numrene 50 86 27-61 345-0 og 348-4.

Udgaven med gummulst og indbyggede slutlys fremstilles ikke i første omgang.



McK overtager alle aktiver fra F 2010 ApS

McKinley ApS, som er den juridiske enhed bag McK, har i september 2018 købt samtlige aktiver fra konkursboet F 2010 ApS.

Blandt disse aktiver er en lang række forme (værktøjer), til fremstilling af modeltog. De overtagne værktøjer er i november 2018 gennemgået i Kina, og efterfølgende delt op i tre grupper:

1) En lang række værktøjer er i enhver henseende utidssvarende, og kan ikke inden for rimelighedens grænser opdateres til dagens standard. Disse værktøjer bliver destrueret, så der aldrig mere vil kunne produceres på dem.

2) Et antal værktøjer bruges til OEM-produktion (OEM = original equipment manufacturer), d.v.s. fremstilling af produkter for andre firmaer under disses firmanavne.

3) Endelig er der nogle få værktøjer, hvor udgangspunktet er så godt, at de kan opdateres til dagens niveau, for rullende materiel til modeljernbanen.

I den sidstnævnte kategori, drejer det sig i første omgang om følgende:

DSB dobbeltdækkere

Udgangspunktet er fornuftigt, da vognene er konstrueret med chassis i metal, og i øvrigt har korrekte mål.

Men værktøjerne får en kraftig overhaling, blandt andet laves der helt nye bogier, med langt flere detaljer (som på Bg og Bn).

Endvidere får vognene nye gavle med gummivulster af gummi og fjedrende puffere, styrevognene får nye fronter med ændret placering af bremseslanger, fjedrende puffere, ætsede viskere og lys i førerrum, der kommer generelt ætsede riste i ventilationsanlæggene på tag og sider, ændrede detaljer på undervognene, bl.a. med ætsede trin under indstigningsdørene, og så ændres den indvendige belysning.

DSB damplokomotiv litra F

Også her er udgangspunktet fornuftigt, da modellen for en stor dels vedkommende er lavet i metal, præcis som McK litra Q. Modellen forsynes med et mere detaljeret førerhus med lys, samme ESU-motor som i litra Q, ESU-dekodere med og uden lyd, anden placering af højttaler og lidt forskelligt andet.

Den vil herefter være på niveau med Q-maskinen, dog uden lysdioder i fyrraskassen, da der desværre ikke plads til i den lille rangermaskine.

Det er herefter planen hurtigst muligt at udgive modeller med følgende numre: 453, 479, 659 og 663.

F 453 og 479 var primært Gb-maskiner, hvor 453 havde lav kulkasse, s479 havde høj. Begge havde kurvpuffere. De får begge turtavler fra Godsbanegården og Korsør.

F 479 er valgt, fordi den endte sin karriere hos Amagerbanen med uæn-

dret litrering, dog uden DSB-krone. Så ved at fjerne kronen kan man få et AB-lokomotiv, hvis det ønskes.

F-maskinerne 659 og 663 var begge jyske maskiner med høj kulkasse og cylinderpuffere. Nr. 659 får turtavler fra Århus og Nyborg, mens 663 får turtavler fra Århus og Aalborg. Efter opdatering af værktøjerne, vil både dobbeltdækkerne og F-maskinerne blive udsendt som McK-modeller.

Læs mere på McKs hjemmeside: www.mck-h0.

DWA Hobby Hobby trade?

Som bekendt har DWA-Hobby åbnet butik i Erritsø i september. Det er derimod lidt uklart, hvad der sker med hobby trade?

Firmaet har produceret og udsendt en model af MZ serie I V, men om der udsendes flere vides ikke, idet McK har overtaget formene, og tanken er, at destruere dem. Derfor bringer vi ingen anmeldelse af maskinen.

På samme måde har man udsendt en specialvogn DSB 256, baseret på DSB litra FE, men heller ikke den videre skæbne for denne er kendt?

DWA har udsendt to vogne baseret på DSB litra FE. Det er en DSB specialvogn og en personvogn fra HFHJ C29. Mere vides ikke.

Vi håber alt bliver klarlagt i løbet af det kommende år?

....det blev så de sidste ord fra redaktionen af HØRT & SET

Vi havde ellers glædet os til bl.a. at annoncere McKs nye AL-vogn, MZ serie IV og HELJANS MAK-værk, men det må andre tage sig af. Her tænker vi især på vor kollega SPOR&BANER, for vi kan ikke forestille os andre at magte opgaven. Jo, DJK, men her anmelder man jo ikke modeller, så der er intet tilbage...

Jo, vil nogle læsere måske indvende, nemlig de sociale medier. Men som en kendt jernbanehistoriker en gang sagde til redaktionen: "Glem det – her optræder kun få vidende mj'ere"

...så det glemmer vi.

Triste nyheder:

Holme-Olstrup station forsvinder!

Det er nu vedtaget, at den gamle Holme-Olstrup station nu skal nedrives inden for de næste par måneder. Det sker fordi strækningen Næstved-Køge-Roskilde skal elektrificeres, og af sikkerhedshensyn ønsker man ikke at have boliger nær strækningen.

Holme-Olstrup station stammer fra anlæggelsen af Sydbanen i 1870, og har siden fungeret som landstation indtil DSB solgte den til private formål i 1998.

Mange stationer er gennem årene blevet nedlagt og nedrevet, så der er intet nyt i, at man nu også nedriver Holme-Olstrup. Men grunden til at vi nævner det, skyldes at redaktøren Torben Andersen sammen med Steffen Dresler i slutningen af 1970'erne, målte den op og lavede tegninger af den. Ud fra disse fremstillede HELJAN stationsbygningen i model skala 1:87, der kom på markedet i 1984.

Siden da har modellen været mere eller mindre på markedet – og ud over at stå på mange mj-anlæg rundt omkring i Danmark, så findes den bl.a. også på modelanlægget på Købehavns Hovedbanegård.

Så pas nu på modellen... nu er forbilledet snart væk!



Velkommen
hos

Kystbanen

MCK Premium Partner



DSB litra MX

Diesellokomotiv
i butikken nu.

Pris kr. **2195,-**

NYHEDER 2019...

**DSB diesellokomotiv
litra MZ serie IV**

**DSB personvogn
litra AL**

BESTIL NU!



DSB litra ZA og ZB

Langbenede ølvogne. Epoke III.
Udsendes i 1. kvartal 2019.

Personvognen litra AL udsendes til både epoke III og IV. Forbilledet kørte oprindeligt på KYSTBANEN, men anvendtes senere over hele Sjælland.



Betal med



Vi ønsker alle vore kunder
**EN GLÆDELIG JUL
OG ET GODT
NYTÅR**



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

