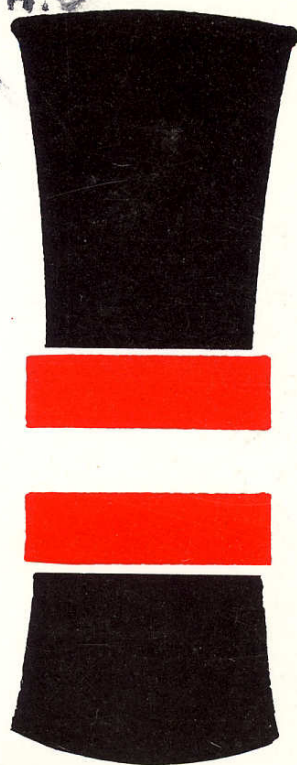


LOKO MOTIVET

TIDSSKRIFT OM DANSKE JERNBANER
I VIRKELIGHED OG MODEL



**11 SIDER NYHEDER
TIL DANSK
MODELJERNBANE**



DSBs fåtallige ranger- og strækningsslokomotiver litra MT har sammen med MX og MY været nogle af de flittige maskiner på danske spor i over 30 år. Men de har ført en noget glemt tilværelse blandt jernbaneentusiaster, hvilket vi nu råder bod på inde i bladet ved at bringe historie, tegning og fotos. Her fabriksny MT 157 med lørdagstog til Svendborg, oprangeret af CMK-CR-CP-CP, Odense 1959.

Foto: HGC, Odense

31

**FEBRUAR
1993
8. årgang**

Løssalgspris

Kr. 55,-

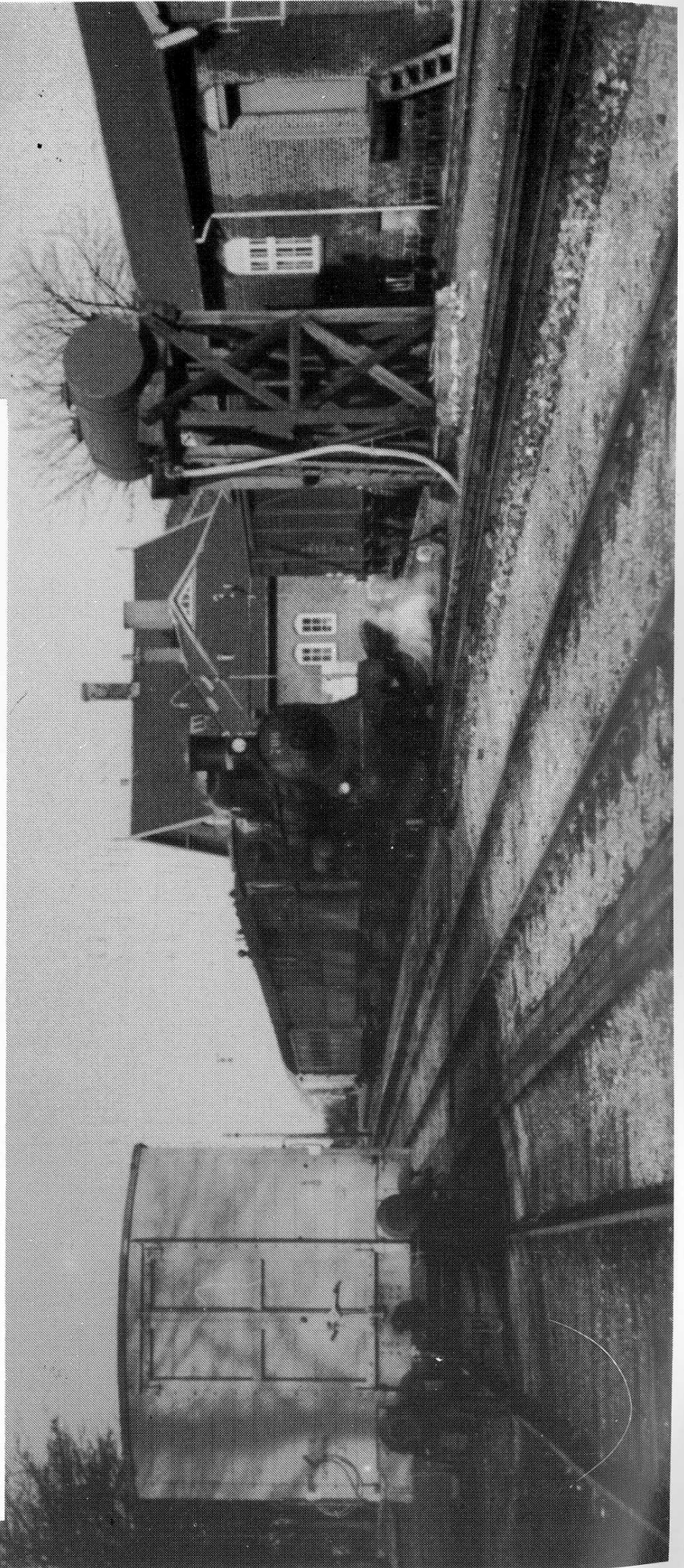
incl. moms

ISSN 0108-9307

»US-VANDTÅRN«

Nogle læsere har spurgt til udseendet på »vandtårnet« i Høng efter udgivelsen af vort maskindepothæfte. Og for dem (og andre) viser vi dette billede, der viser C 708 med blandedtog fra Vørslev til Slagelse, holde i Høng i begyndelsen af 60'erne. Den har en CRM (skorsten i taget), en CPE og IA på slæb. »Vand-tårnet« er US-inspireret, bygget på cementfundament og stillads af tømmer, med beholder anbragt på toppen, så naturlovene klarer resten af arbejdet via slangen. En stige fører til beholderstudsene, så der kan åbnes og lukkes for vandet. Simpelt, men effektivt. Til venstre en specialvognsgrå Q-vogn. Bag vandtårnet ses en stykgodsvogn-litra HJ.

Foto: Arne Kirkeby, Odense

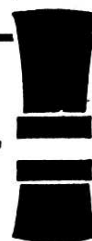


INDHOLD:

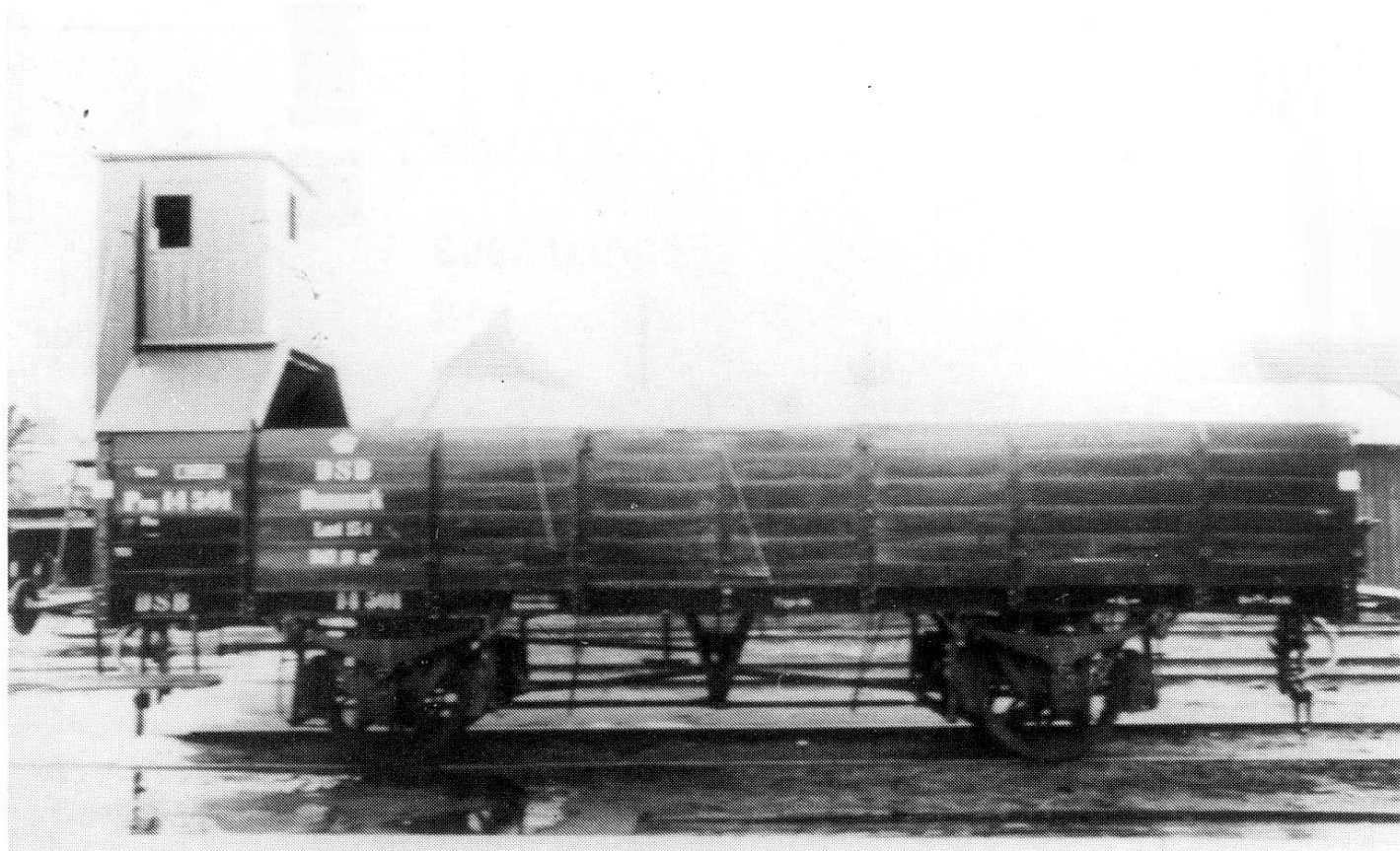
LOKO MOTIVET

Nr. 31

Februar 1993



	Side
En rigtig tårnvogn: DSB litra PFR	4
Videregående modelbygning af åben vogn i skala 1:87. Af Claus	
Modeljernbanens design, 3: Træer, træer...masser af træer	12
Af Torben Andersen	
Et DSB regionaltog på modeljernbanen	20
Af Per Larsen, Haslev	
SPORSKIFTET	25
Læsernes kommentarer m.v. til tidligere bragte artikler. Denne gang om DSB litra CM, TUBORG ølvogne, moderne DSB postvogne, Breuer traktorer og T-maskiner.	
DSB litra MT fra 1958	33
Ranger- og strækningslokomotivernes historie. Af Steffen Dresler	
Tegninger af DSB litra MT 151-167	38, 39 og 40
i skala 1:87. Af Allan Hansen	
ARNOLDS hjørne	41
Denne gang om MAK-lokomotiver og Köf-traktorer hos Lollandsbanen Af Flemming Meisner	
Vi har hørt og set	44
Vinteren og forårets mange nyheder til dansk modeljernbane Af Torben Andersen	
Læserne bygger	55
Fotos af læsernes modeller med kommentarer	
Bygning af rullende materiel, 5. del: Byg tankvogne	57
Råd og vejledning for begynderen, denne gang om let ombygning af tyske industrimodeller til danske tankvogne. Af Claus Jensen og Torben Andersen	
IC-toget	63
...på jernbanens hovedveje. Historien om InterCity 1974-1991. Af Hans Nygård Jensen, Næstved	
PÅ FODPLADEN	74



DSB litra PFR 14 501 efter revision på Cvk 1944.

Foto: JBM

En rigtig »tårnvogn«:

DSB litra PFR

En model for viderekomne i skala 1:87

Af Claus Jensen

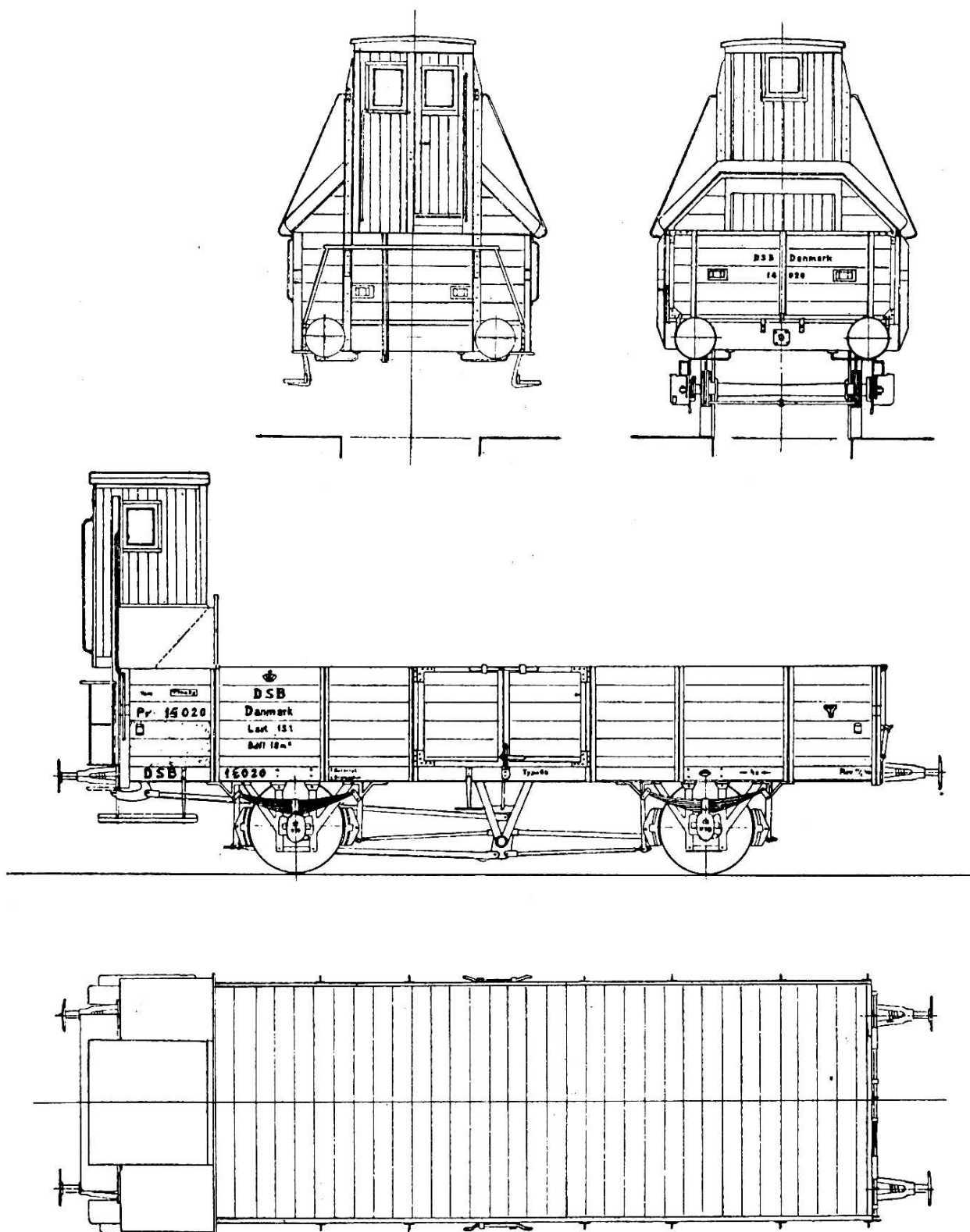
Noget af det mest hyggelige og nostalgiske på modeljernbaner er vogne med bremsehus, såkaldte »tårnvogne«. Mange af DSB's godsvogne havde bremsetårn til langt op i 40'erne og et stykke ind i 50'erne, og mange fra de ældre generationer mindes med vemod de herlige gamle køretøjer.

Jeg har bygget en PFR med bremsehus. Tegningen blev trykt i LOKOMOTIVET nr. 9 sammen med byggebeskrivelsen af PF

uden tårn. Mange læsere har ønsket en byggebeskrivelse af den nostalgiske udgave, og den giver jeg hermed videre. Da de tidligere numre af bladet er udsolgt, bringes tegningen endnu en gang i opdateret udgave.

Grundmodel

Den viste model på billederne er bygget ud fra PIKO G 10'er (katalog-nr.5/6445), der nu er udgået. Men modellen fås også fra andre



DSB litra PFR nr. 14 020–15 080

Bygget Maribo, Herbrand, Scandia, Zypen og Neustadt
fra 1894 til 1910. Tegning: Renoveret EGC-tegning fra 1956.

1:87

fabrikater f.eks. ROCO, Fleischmann m.fl., og byggeprincippet er det samme for alle grundmodeller.

Modelfremstillingen foregår efter samme princip som i nr. 9, men da ikke alle - som foran nævnt - har dette blad, gengiver jeg hovedpunkterne i følgende tekst.

Undervogn

Undervognen afkortes til 88 mm ved at skære et stykke af pufferplanken i hver ende.

Anvendes en ROCO-basismodel skal man ikke afkorte enderne, men mellem akslerne. Herved opnås næsten også korrekt akselafstand. Vognen skæres over, og et midter-

stykke fjernes, således at ROCO-undervognen også bliver 88 mm. De to ROCO-halvdele limes sammen og forstærkes med et stykke plasticard (1,0–1,5 mm tykt), limet fast med ABS-lim eller Araldit.

PIKO: Nye huller bores i pufferplankerne, ca. 1,5 mm i diameter, afhængig af puffertype-fabrikat.

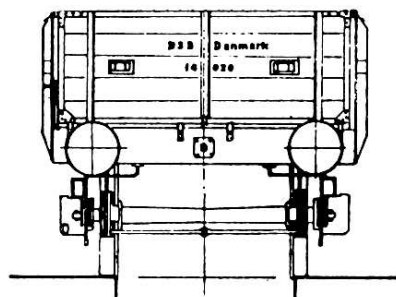
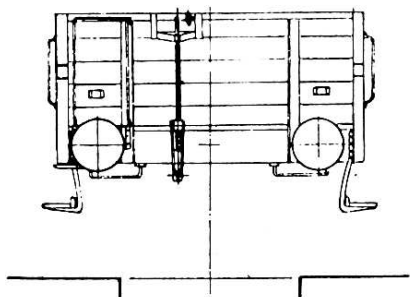
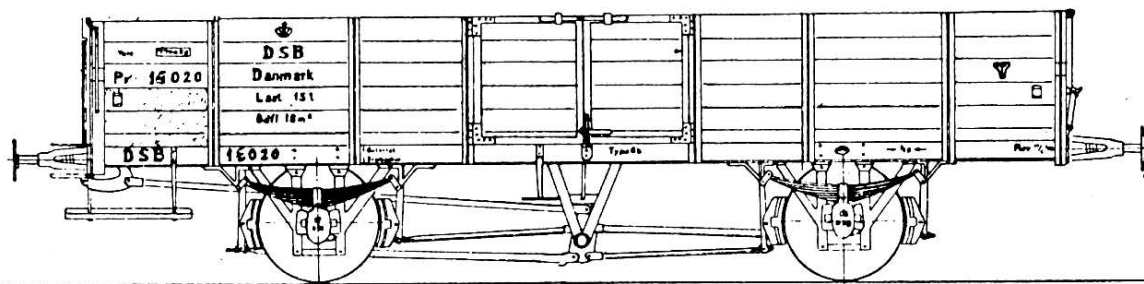
For ROCO modellens vedkommende skæres pufferne af, da de er forkerte, og huller bores som på PIKO-modellen.

Vognen skal kun have en bredde på 27 mm, målt over vangerne, så derfor skæres af undervognen i hver side, indtil dette mål opnås.

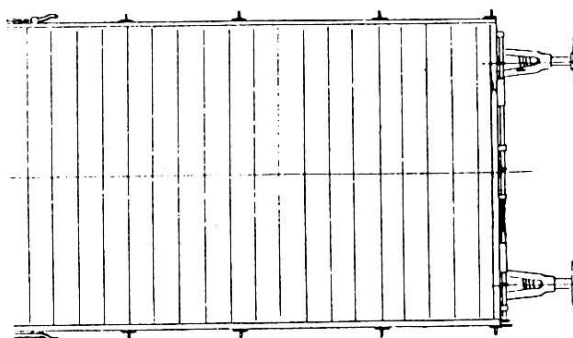
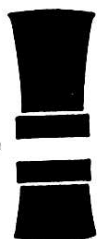
Vægtpladen i PIKO-vognen kan ikke anven-

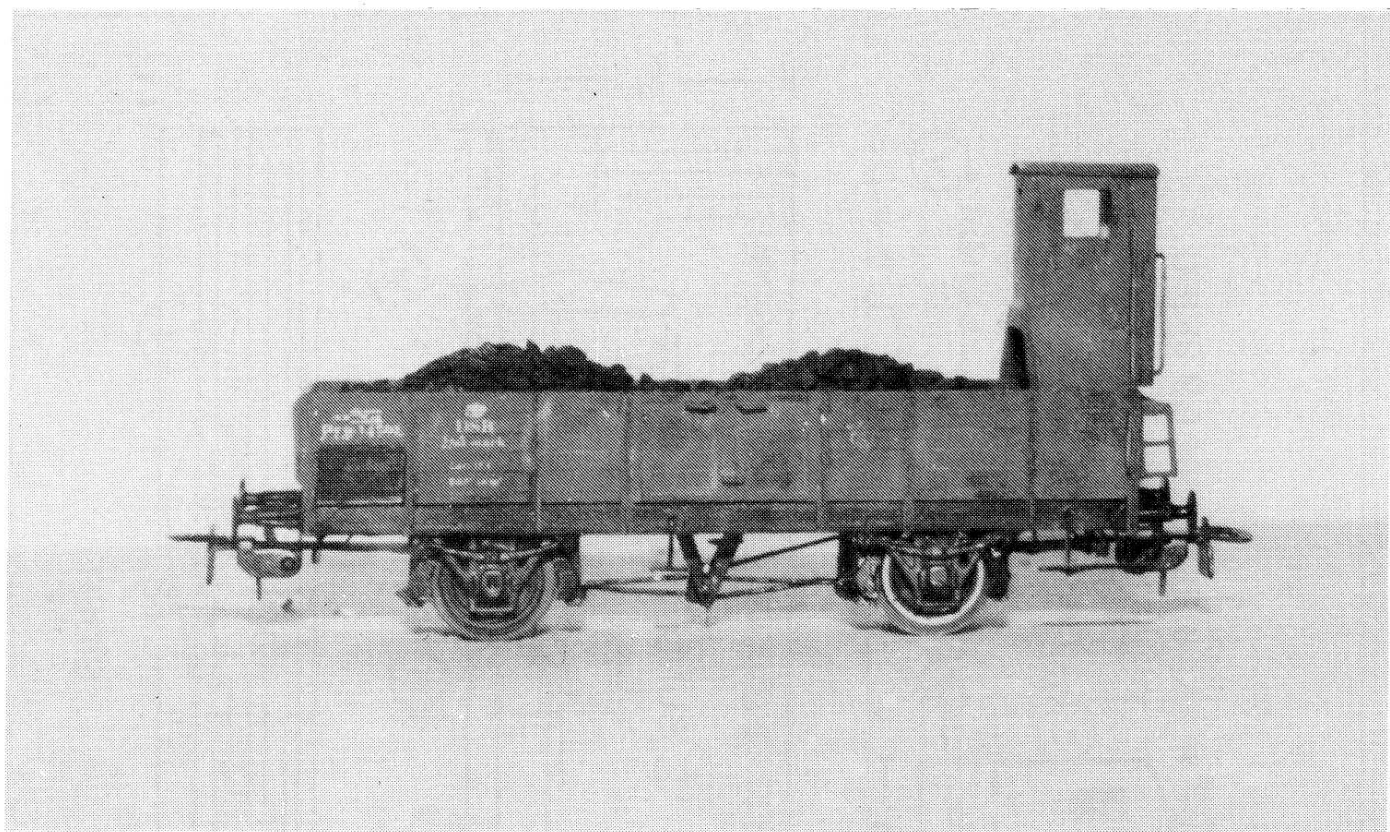
DSB litra PFR

med demonteret bremsetårn fra omkring 1945. Mange vogne nåede ikke at få tårnet fjernet inden udrangeringen. Tegning: Renoveret EGC-tegning fra 1956.



**LOKO
MOTIVET**





PFR på NMJK's anlæg. Undervogn fra PIKO, vognkasse af rillet plasticard med påsatte T-stolper af plastprofiler. Håndbøjler og lukketøj er fremstillet af tynd blomstertråd. Aflagte UK- Q-vogne (PC-) har lagt akselgafler til. De er limet på PIKO-vognens akselbøjler af metal. På undervognen ses bremsetøj. Bremsebukken og bremseklodser klippes af plasticard, mens trækstængerne er formet af tynd blomstertråd. Pufferne er fra UK's Q-vogne, limet i forborede huller i PIKO-undervognens pufferplanker.

des, da den er for bred. Tapperne, der holder vægtpladen på plads på vognbunden, afskæres således at vognkassen kan placeres plant på undervognen. Egentlig bør man også flytte akslerne nærmere mod hinanden, men det kan man godt lade være med, hvis man kan leve med denne lille difference. Jeg har dog flyttet dem nærmere til korrekt afstand (48 mm) ved at opskære »bøjlerillen« i PIKO's undervogn.

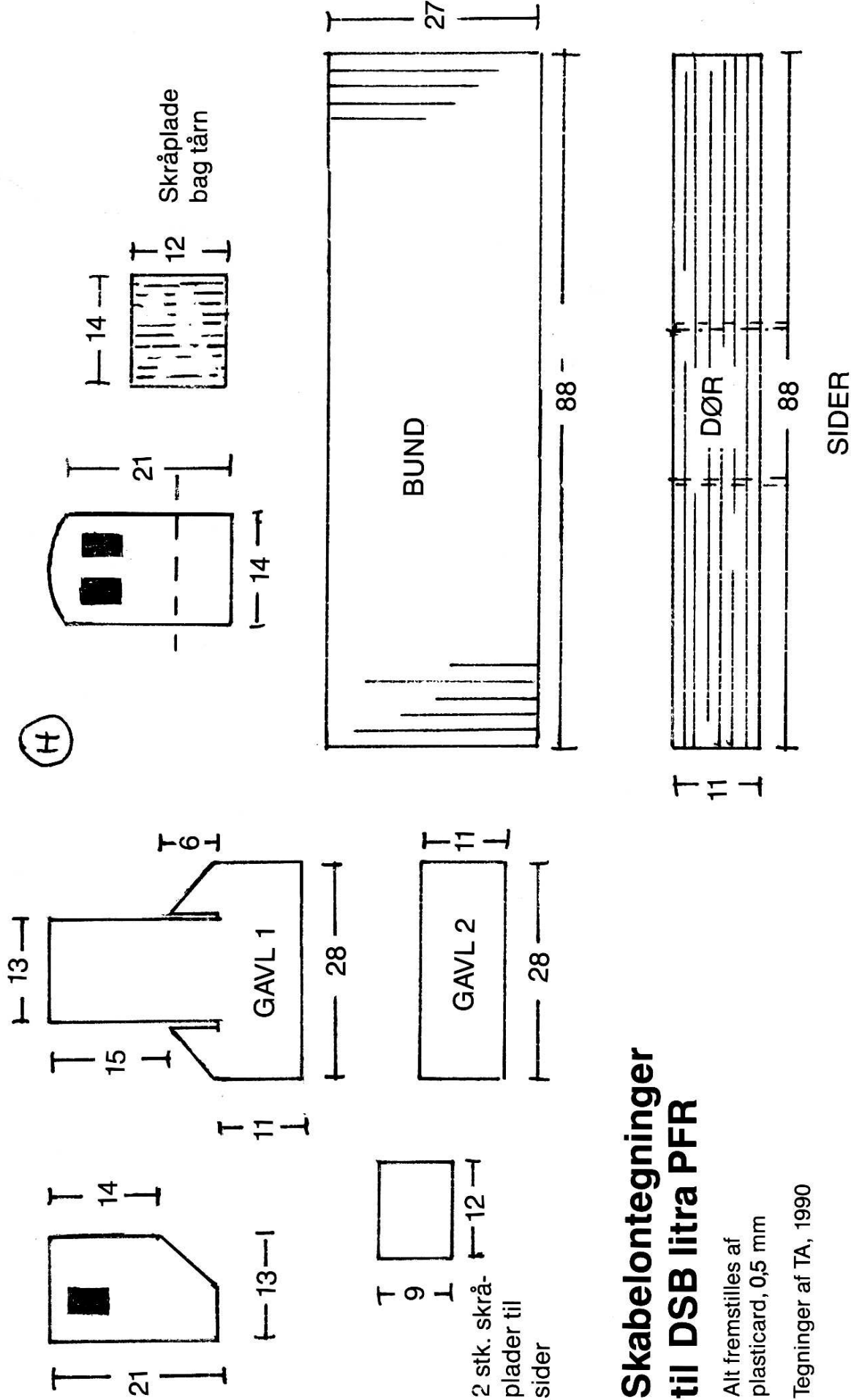
Endvidere skal man fjerne akselgaflerne, både på PIKO's vogn og på ROCO's. På ROCO's udgave bliver man nød til at slibe akselgaflerne af, da den ikke har metalbøjle som PIKO's. Endvidere skæres ROCO-modellen akselgafler op i T-facon, så kun selve lejet forbliver tilbage, og således at der kan påsættes nye akselgafler af fladjernstypen. Det var de indledende bemærkninger m.h.t. undervogn, så over til vognkassen og bremsetøjet.

Vognkassen

Vognkassens hovedmål er de samme som i nr. 9, men der skal tilføjes et tårn. De to sider

(Fortsættes side 10)





Skabelontegninger til DSB litra PFR

Alt fremstilles af
plasticard, 0,5 mm

Tegninger af TA, 1990

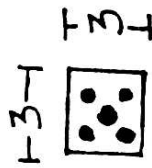
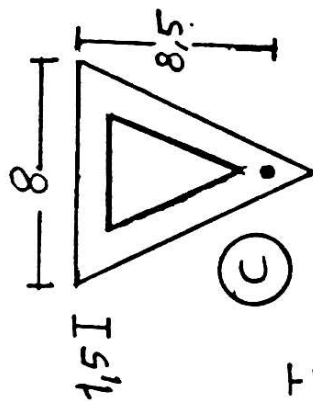
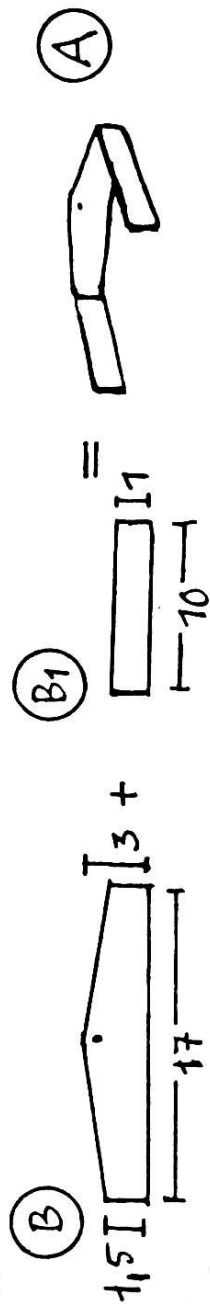
Tegninger til fremstilling

af bremsetøj på DSB

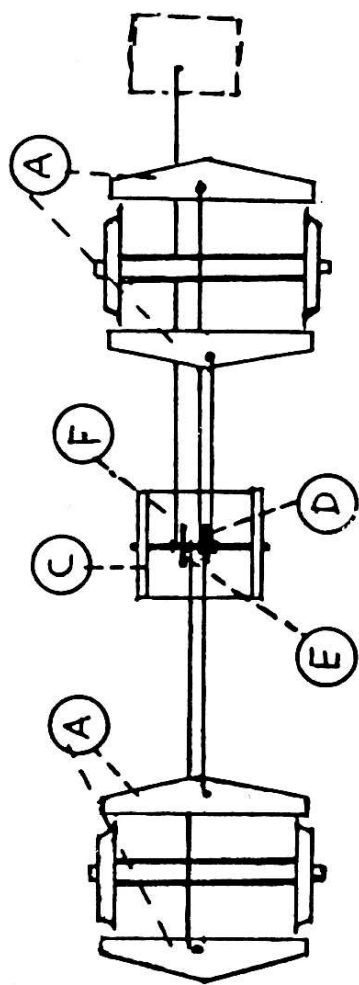
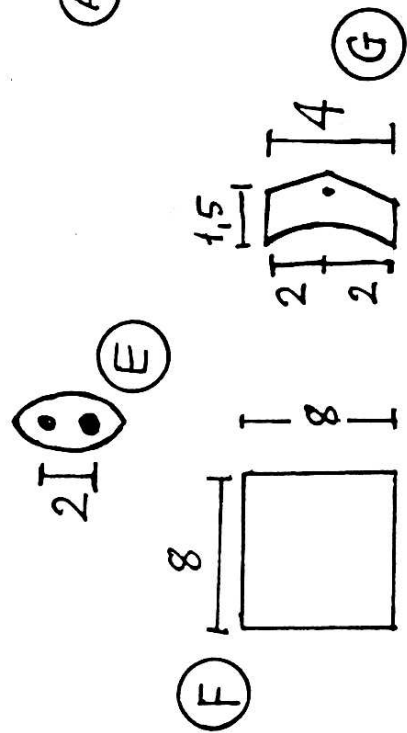
litra PFR

Se forklaring i teksten

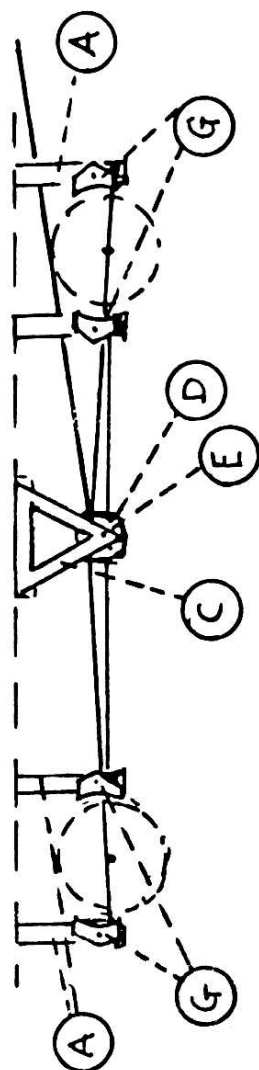
Tegnet af TA, 1990



(D)



Placering af bremsetøj set fra neden



Placering af bremsetøj set fra siden

har målene 88 x 13,5 mm, mens gavlen skal være 28 x 11 mm (eller 28 x 12 mm – afhængig af graden af nøjagtighed). Den anden gavl med tårnet, har jeg tegnet skitse til, og ses hosstående på figur H. Vognkassens indvendige bundmål er 88 x 27 mm. (Red. har tegnet stykliste af hele vognkassen for at lette sagen lidt for evt. begyndere).

Bemærk, der anvendes 0,5 mm plasticard, rillet. Gavle limes uden på siderne. Selve bremsehuset er 14 mm bredt, men opstalten inde i bremsehuset skal være 13 mm. Opstalten er ikke synlig, men skal bære selve huset. Der skæres slids i gavlen langs med opstalten, således at bremsehusets sidevægge kan indplaceres. Husk, at bremsehu-

set skal rage ca. 3 mm frem fra vognkassens endegavle.

Højden på bremsehusets side er forrest 21 mm, heri ikke medregnet den lille tagbue. Bagtil er det 14 mm. Siderne limes på opstalten, inden front og bagside af huset limes fast. I huset skal indvendigt placeres en skrå plade (bageste støtteplade for huset), der fæstnes til bremsehusets underste bagkant og til opstalten, ca. 1 mm under vognsidens højde. Målet på pladen må man prøve sig frem til, men det skal have dimensionerne ca. 12 x 14 mm.

Pladerne, der skråner med bremsehusets sider, skal have dimensionerne 9 x 12 mm (højde x længde), og for øvrigt bestå af glat plasticard.



DSB litra PFR 14 501 set i 3/4-vinkel.

Foto: JBM

ØNSKER DU ABONNEMENT?
Se Annonce side 67

...så er det atter tid til at opleve de gamle dage:



UNDER Vingehjulet

DSB 1930-39

Et billedværk om DSB i mellemkrigsårene, hvor der trods depression var udvikling i gang. Lillebælts-, Storstrøms- og Oddesundbroerne blev bygget, lyntoget skabte trafikrevolution, københavnernes S-tog, nye typer motorlokomotiver og -vogne kom i drift sammen med nye person- og poststålvogne.

Billedværket er gennemillustreret med ca. 100 store fotos fra DSBs Jernbanemuseum og private samlinger, og får samme udformning som første bog i serien.

Hovedparten af billederne har aldrig været offentliggjort, når man undtager enkelte motiver bragt i Dansk Jernbaneblad i 30'erne. Nogle dannede forlæg for RICHs albummet »Ud i Vort skønne Land« fra 1935 og for DSB plakater. Nu bliver det for første gang muligt at se, hvordan originalerne ser ud med masser af detaljer og miljø.

Motiverne er ordnet kronologisk, og omhandler alle emner fra DSBs hverdag i 30'erne fra færgen til bilen.

Et gensyn for dem, der oplevede tiden, forundring for de nye generationer... og fotografisk kilde for eftertiden. I alt 76 sider (8 sider mere end planlagt) i format A4 med farveomslag. Udgives maj 1993. Sammen med bogen følger et rettelses- og supplementsblad til »Under Vingehjulet 1945-1960«.

Introduktionstilbud:

Ved indbetaling på vedlagte girokort inden 20. marts er prisen kr. 150,- incl. porto og ekspeditionsgebyr. Efter denne dato kr. 180,-.

**LOKO
MOTIVET**



**VÆR MED NU, OG FÅ EN ENESTÅENDE
FOTOGRAFISK-HISTORISK KILDE I DIN SAMLING**

Modeljernbanens design 3:

TRÆER, TRÆER ... masser af TRÆER

Af Torben Andersen

Vi vil her beskæftige os med noget, som er meget nødvendigt på modeljernbanen, men som man sjældent – eller sparsomt - finder på danske anlæg: Træer.

Træer og buske kan slet ikke undværes. De skal findes i varierende højder, mængder og nuancer, og man kan ikke få for meget vegetation.

Der er to problemer forbundet med træer: Økonomien...og hvordan skal træerne placeres.

Industrifremstillede træer er lige så dyrt som rullende materiel, hvilket nok afholder mange fra at investere i denne vigtige kulisse. Det er synd og skam. Man har vel heller ikke sin Van Gogh hængende på væggen uden ramme..?!

Træstørrelse

Desværre fremstiller industrien sjældent træer i korrekte størrelser, men det må man lære at leve med. Modeljernbanen kræver nemlig ind imellem STORE træer. Træer i skala 1:87 kan ved stationer være 27-28 cm høje. Andre steder er 20-25 cm mest almindelig. Havetræer er mindre. Af industritræer anbefales sortimenter fra HEKI, Kibri og BUSCH.

Forbedring af træer

Løvtræer: Industri-træer består af plasticstøbt stamme og grene med pålimet grøn flock i unuanceret farve. Når træerne er købt, pilles overflødig skumflock af trækronen, og gemmes til senere brug. Derefter

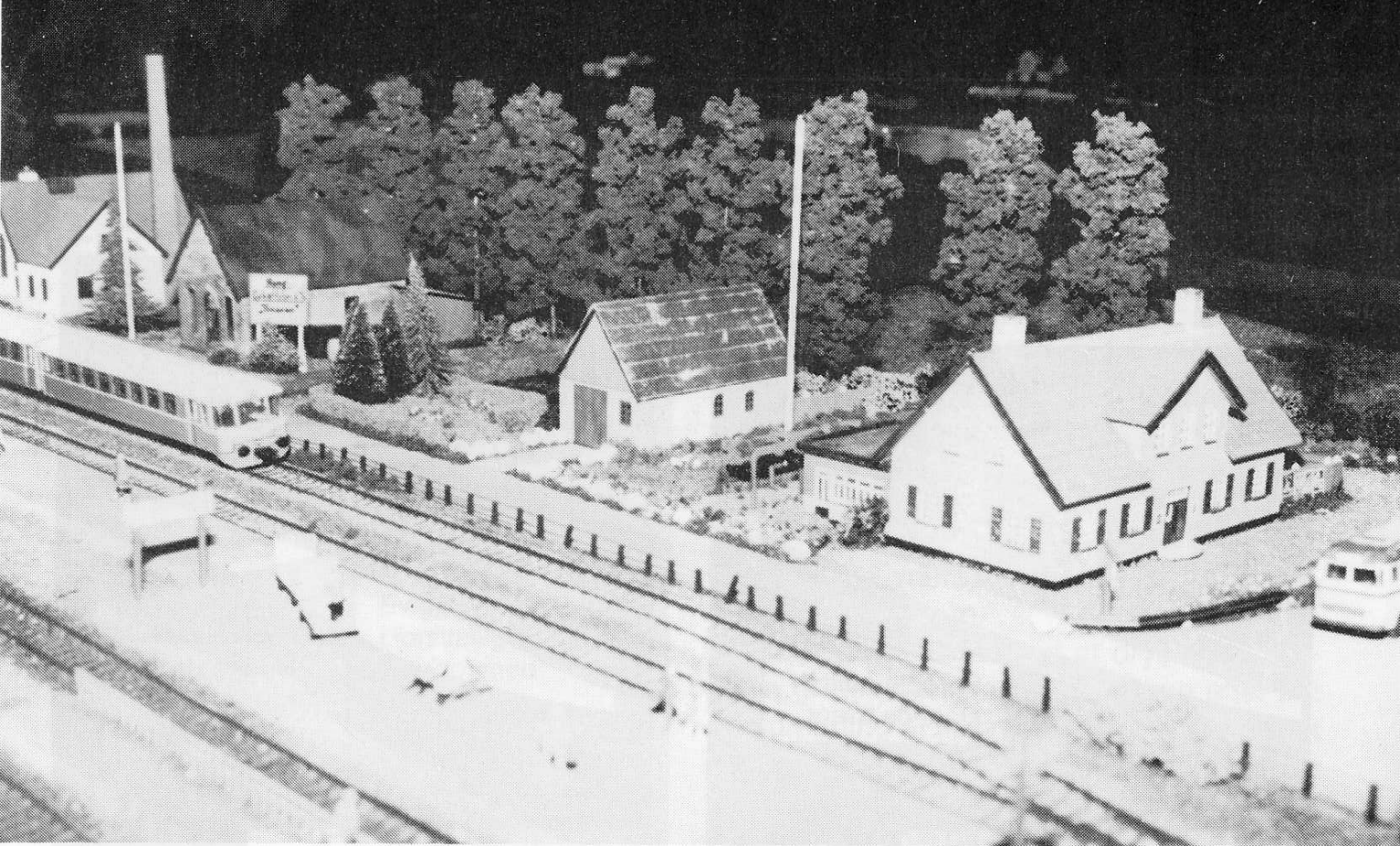
sprayes kronen med spray-lim (f.eks. 3M 77-spray, Photo-mount eller Expandite Supastik el. lign. fra farve- eller boghandleren), og små skumflock i lysegrøn drysses diskret på udragende grene og kviste for at lysne bladene. Græsfiber kan anvendes i stedet. Det klumper ikke så meget, og er derfor bedre at styre. Efter nogle forsøg opnås som regel det ønskede udseende.

Den anvendte flock skal være småkornet, f.eks. HEKI nr. 3384-85. Store floks er ikke anvendelige.

Endvidere bør træstammen males i den rigtige farve. Denne varierer fra grågrøn på bøgetræer, gråbrun på ask, elme- og egetræer, brun på fyr og gran til hvid på birke-træer. Og når træet »plantet«, så husk at dække rødder m.v. ved hjælp af græsfiber eller skumflock, evt. begge dele i kombination, da det ser bedst ud, at rødder ikke står helt synlige og nøgne på jorden.

Selvfremsstilling af træer kan give et bedre resultat end industriens, men det afhænger af den enkeltes udøvers kunnen og færdighed, og må betragtes som en opgave for viderekommne. Vi vil ikke uddybe emnet, men blot gøre opmærksom på, at firmaer som Woodland og HEKI sælger »samlesæt« (støbt træstamme med netflock) til selvfremsstilling. De er ret kostbare, men kan blive meget virkelighedstro.

I stedet kan investeres i en pose »løv« fra Woodland el. lign. og så finde egnede emner til træstammer, f.eks. rødder fra blomsterplanter (azalea), tørrede røllikestilke el. lign.



En række træer kan på naturlig måde afgrænset synsfeltet, således at bagvedliggende spor m.v. kan skjules for beskueren. Her er »plantet« en række høje træer fra Kibri bag »Høng Kro og Gæstgiveri« og mejeriet i Høng på NMJKs anlæg. Træernes kroner er lysnet diskret med lidt lysegrøn græspulver. Metoden med lade en række træer danne baggrund, er så effektiv, at den endog bryder fotografens blitzlys, så baggrunden bliver mørk!

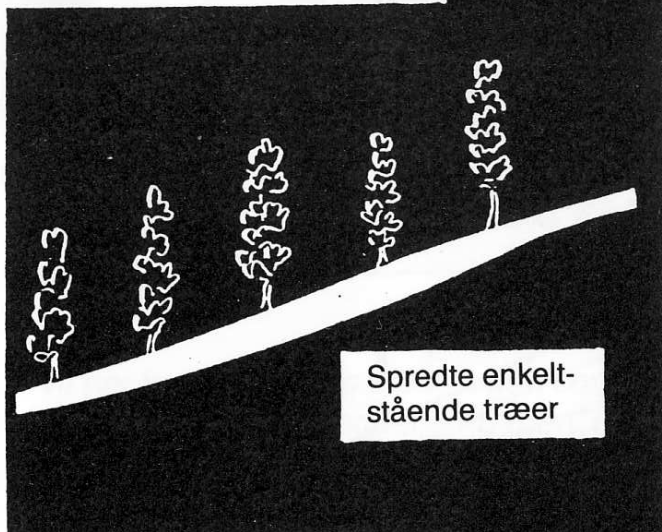
H-maskine bruser gennem en lille lund af fyrretræer. Træerne er forbedret, dels med lysegrønt fibergræs, dels med lysebrunt græspulver for at få dem til at se lidt røde ud. Stammerne er sprayet med lim, og derefter pådrysses en anelse mellembrun gærspulver. Bemærk led og skilt i skoven. Fra NMJK.



Sådan placeres træer på anlægget:

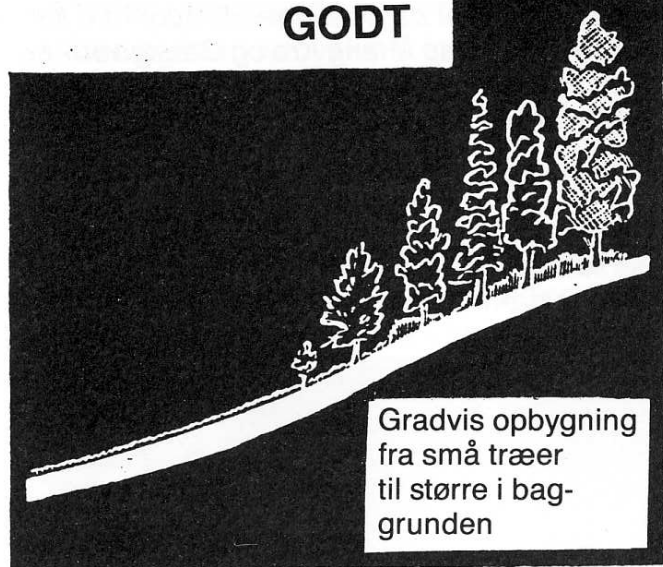
Et svært problem på anlægget er placering af træer. Ofte står de spredt alt for enligt og symmetrisk, eller i unaturlige grupper. Her en lille vejledning:

FIG. 1 DÅRLIGT



Spredte enkeltstående træer

GODT



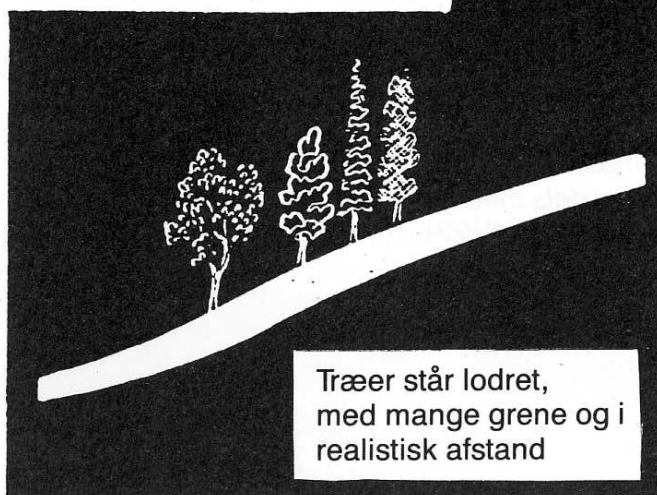
Gradvis opbygning fra små træer til større i baggrunden

FIG. 2 DÅRLIGT



Undgå de hængende, skæve træer

GODT



Træer står lodret, med mange grene og i realistisk afstand

Buske

Vigtigt for anlæggets udseende er buske og anden vegetation, der ikke hører under gruppen af træer.

Til at efterligne buske er islandsk mos – endnu – det bedste materiale. Det er rimeligt billigt i hobbybutikkerne, men fås endnu billigere ved selvfremstilling, d.v.s. købe råmaterialet på grønttorvet el. lign. og indfarve det med glycerin og grøn pulverfarve.

Man skal ikke ukritisk »plante buske« direkte fra posen. Mosset skal sorteres, og de bedste dele anvendes. Og de bedste dele betyder her de tætteste.

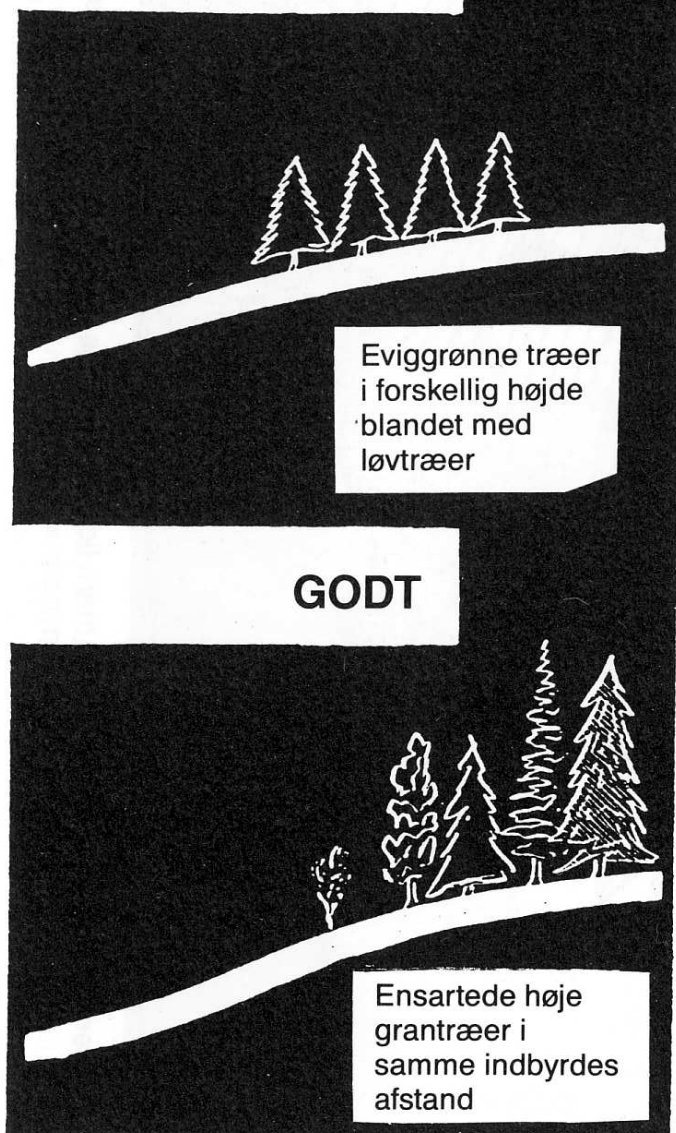
På mos er rødderne meget grove og hule. Derfor bør de nederste dele klippes af, således at kun den tætte top med små »huller« anvendes.

Buskene (mosset) limes til underlaget med hvid lim. Planter lodret (cypresser) eller liggende. Sørg for, at evt. grove »rødder« på mosstykket limes mod underlaget.

Forskellige nuancer plantes ved siden af hinanden eller i klynger. Størrelser skal variere. Ved foden garneres med fibergræs eller flock efter behov.

Buskene bør ikke alene varieres i grønne kulører. Gule og røde buske bør anbringes hist

FIG. 3 DÅRLIGT



og her for at bryde landskabet. I øvrigt kan buskenes udseende forbedres ved at drysse med »løv-flock«, f.eks. FALLER art. 1575, HEKI 3384 85 eller med græsfiber.

Forbedring af grantræer

Græs- og fyrretræer kan fås i mange varierende kvaliteter og størrelser. På anlægget anvendes alle størrelser.

Grantræer kan bruges på to måder: Enkeltstående eller i grupper.

Enkeltstående grantræer har altid fuld nålevækst, hvorimod gran- og fyrretræer i klynger eller grupper har nøgne stammer, og det ser ud som om, at træet sidder på toppen af

stammen (hvad det jo faktisk også gør). Pladsmangel i grupper bevirker, at de nedre dele ikke får sollys, hvorved nåle og grene forsvinder.

HEKI og Kibri fremstiller nogle fine træer, der kan forbedres: Først sprayes med klar lim på træernes krone, hvorefter der med let hånd pådrysses lys fiber- eller pulvergræs, således at nålene kommer til at fremstå med lyse spidser. Alt efter smag og behag lysnes grantræerne på denne måde.

Betragter man en gruppe af grantræer langt fra, vil man opdage, at solen ofte har svedet nogle af de yderste nålespidser af, så kronen virker rødbrun.

Denne effekt opnås ved at drysse lys rødbrun græspulver ned over nålene efter lidt påsprøjtning af spray. Drys så meget på, at man tydeligt kan ane den røde farve uden det bliver helt rødt. Det lyder paradoksalt at drysse rød farve på et grønt træ, men sådan ser det altså ud i virkeligheden, især hvor graner står udsat for skarp sol (f.eks. på bakketoppe).

Løvtræer

Birketræet med sit lyse løv og hvide stamme må ikke glemmes, idet træet er en forfriskende kontrast til de mange andre beplantninger. Det kan stå i grupper – sørg for at størrelse varierer – eller alene. Træet kan anbringes i haver, ved vandløb og gerne ved siden af mørke løvtræer eller graner. Industriens birketræer er svære at forbedre, grundet det lyse løv. At drysse med mørk flock får det til at virke forkert.

Ved stationsbygninger, åbne pladser eller lignende bør man placere et enkelt linde- eller kastanjetræ, for store træer liver op på anlægget. De store rød-bøge (også kaldet blodbøg), som Kibri har i sit program, pynter ved enhver stationsbygning. Men de skal anvendes spredt og kun som enkeltstående, max. to samlet.

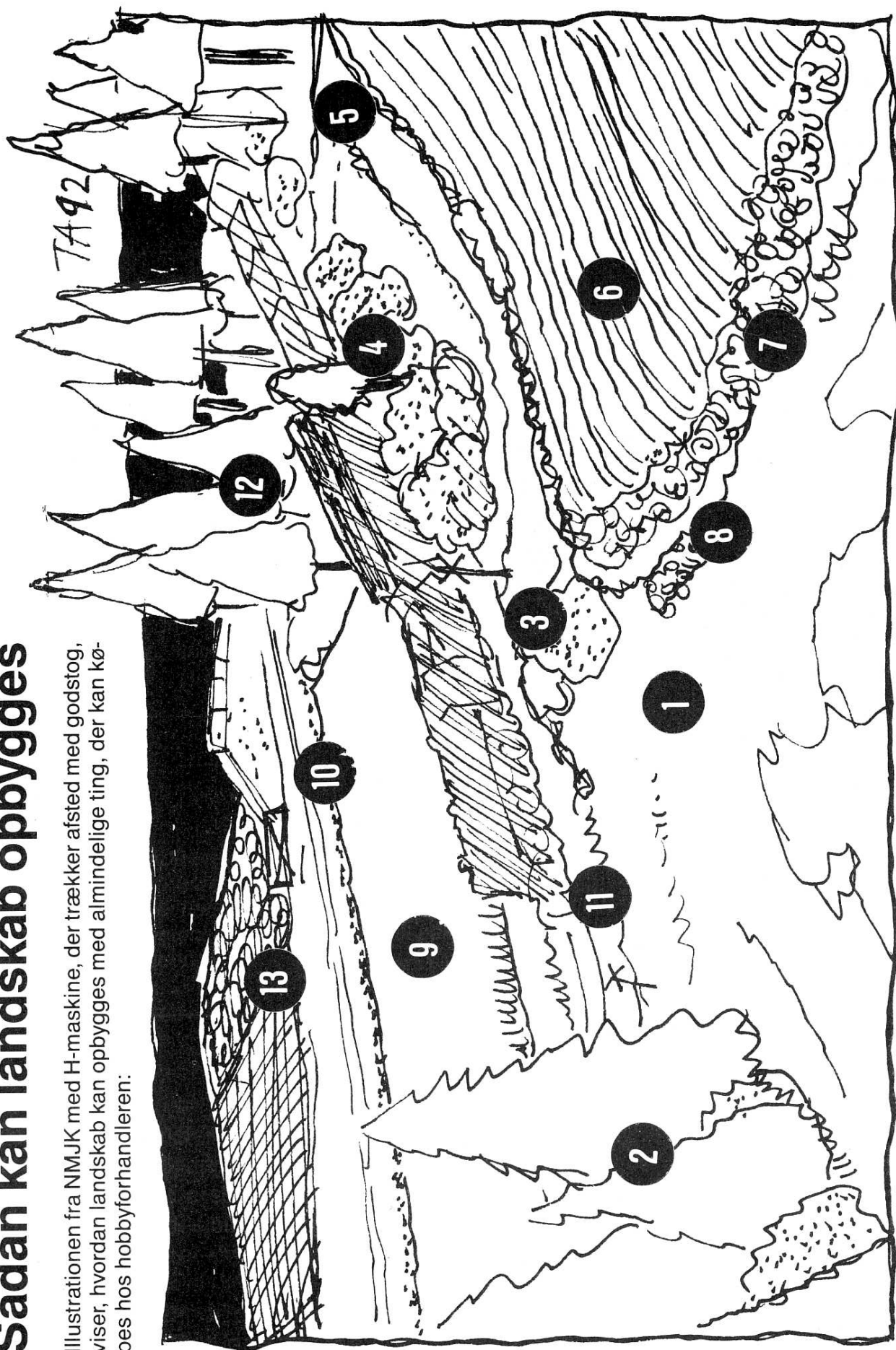
Egetræer findes kun sparsomt i parker, på lysninger i skove og andre ensomme steder, aldrig i klynger, da træsorten er sjælden.

Skov og lund

Man har næppe plads til store skove på anlægget, men alligevel bør man antyde en (Teksten fortsættes side 18)

Sådan kan landskab opbygges

Illustrationen fra NMJK med H-maskine, der trækker afsted med godstog, viser, hvordan landskab kan opbygges med almindelige ting, der kan købes hos hobbyforhandleren:

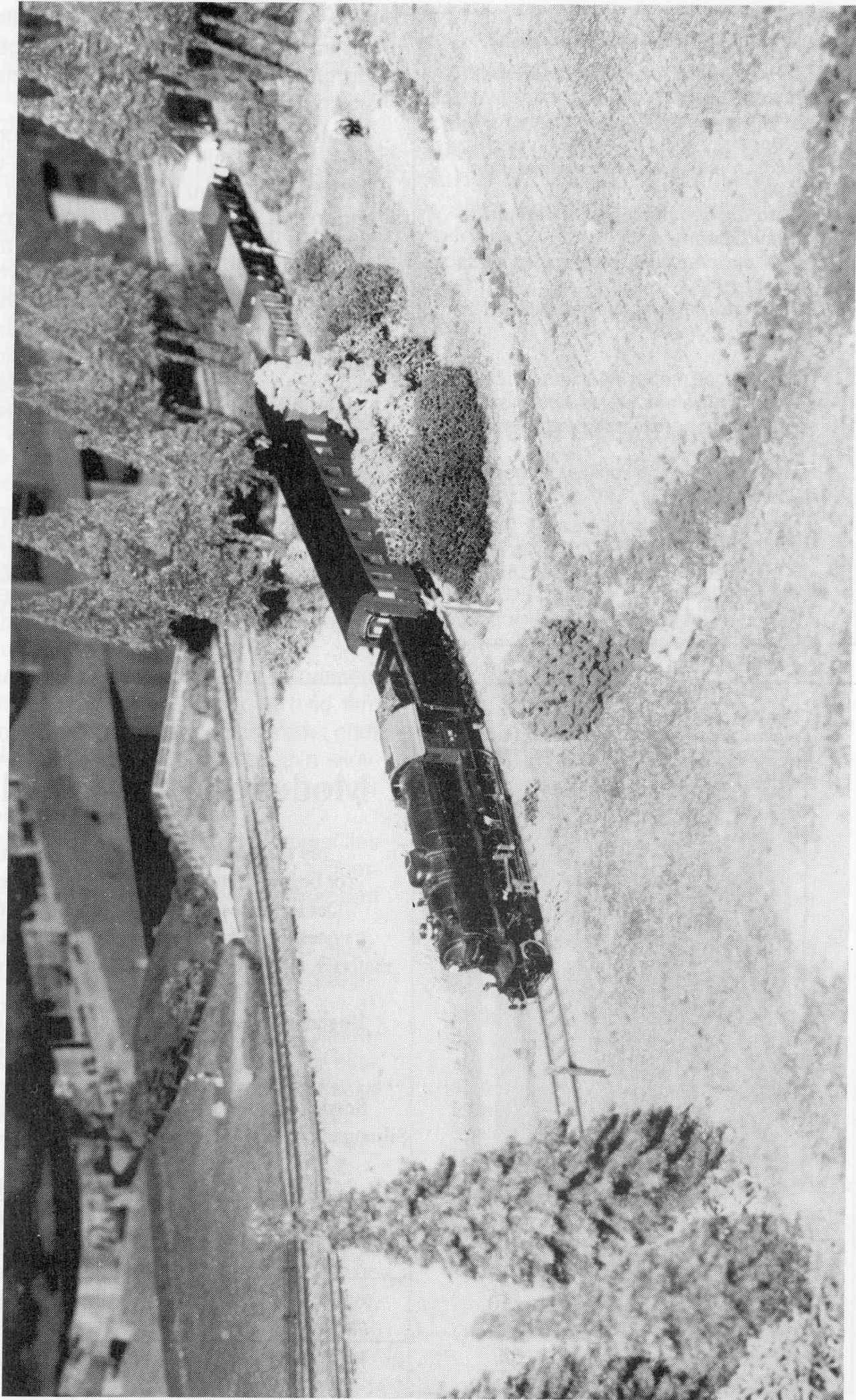


- 1) Mellemgrøn græsmåtte fra HEKI, nuanceret med vissengrøn græspulver fra Woodland.
- 2) Grantræer fra HEKI i forskellige størrelser med mosbuske placeret ind imellem. Grantræerne er lysnet med lidt lysergrøn græsfiber.
- 3) Mosbuske med pådrysset fibergræs.

- 7) Grov mørk flock limet langs kanten af kartoffelmærken.
- 8) Stendynger af småsten.
- 9) Sisalmåtte malet med gul Allak-vandfarve (med lidt brun farve iblandet).
- 10) Strækning af spor og stenballast.

- 4) Birketræ mellem mosbuske i forskellige grønne nuancer.
- 5) Markvej fremstillet af fintstet sand.
- 6) Kartoffelmark fremstillet af bølgepap, pålimet finsiet mørk jord, overdrysset med fibergræs.

- 11) Strækning af spor og grusballast, kantet med fibergræs.
- 12) Grantræer (fra HEK1) med afbarkede stammer, der danner en lille lund.
- 13) Græsmåtter af mørk græsmåtte, og bakke med græsmåtte plantet til med mos, flock og græsfiber.



Jernbanemuseets Venner

- Kender du historien om hjemtagningen af DSB litra N?
- Hvem var egentlig maskinchef Otto F. Busse?
- Hvor rejste museets venner hen i 1992?
- Hvad bruges pengene til ved museumsvirksomheden?
- Hvor var damplokomotiverne stationeret i 1942?
- Hvad var den første postvogn i Danmark?

Det og meget, meget mere kan du få svar på, ved at blive medlem af Jernbanemuseets venner og få årsskriftet tilsendt.

Nærmere oplysning kan fås ved henvendelse til

DSB Jernbanemuseum
Dannebrogsgade 24
5000 Odense
Tlf. 66 12 01 48

skov, enten afgrænset som lund eller baggrund. Sidstnævnte kan også bruges til at afgrænse synsfeltet, således at man kan skjule bagvedliggende spor.

En lund fremstilles af 10-15 gran- og fyrretræer af forskellig størrelse: Plant 5-6 træer på den ene side af sporet, og resten på den anden, så ligner det en rimelig stor lund. Træerne skal stå uregelmæssigt med de største træer midt eller bagest i klyngerne. Mindre træer placeres foran. Læg hertil en lille skovvej, der fører gennem lunden over sporene, og videre på den anden side. Ved skovvejen anbringes en brædestabel, fremstillet af afskårne pinde. Og så har man en lille hyggelig lund.

Underskov

Det er vigtigt at huske underskoven. Udseendet afhænger af, hvilke træer, der vokser på området. Løvtræer har vissent løv, grene, græs og små buske, mens gran- og fyrretræ-

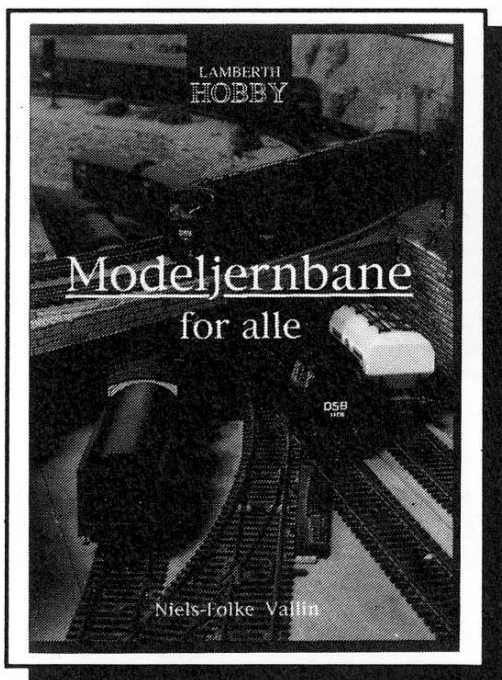
Niels-Folke Vallin Modeljernbane for alle

Ny instruktiv bog om modeljernbane for begynderen og den lidt viderekomne.

Der fortælles levende om anlæg, styresystemer, dekoration og om det rullende materiel, modelstørrelser, måleforhold m.m.

Bogen er rigt illustreret med tegninger og fotografier.

Sendes i kuvert til: LAMBERTHs Forlag
Siljanganke 6 - 2300 København S -31954340



JA, send mig: MODELJERNBANE
FOR ALLE - Kr. 129,50 + porto 10,-

Navn

Adresse

Postnr./By

er har underskov dækket af brune grannåle, og kun få totter af grønt græs.

Inden for løvtræerne findes utallige variationer, f.eks. har bøgeskoven bund af græs og visne blade, knækkede grene og faldne træstammer, mens birketræer i klynger kan have højt ufremkommeligt græs. Enlige træer har ingen underskov.

Man kan pynte på en lund – og få den til at se større ud - ved at lave en lysning omkranset af træer, og i lysningen plante et egetræ eller andet stort træ. Det syner areal- og synsmæssigt større uden at forbruge mange dyrt indkøbte træer.

Underskoven fremstilles af græsmåtter, når det drejer sig om græs. Visne blade fås ved at tørre the-blade helt ud på en avis, knuse og drysse dem på græsmåtterne, hvor der forinden er sprayet med lidt lim. Bladene må ikke helt dække græsset.

Halvhøje buske illuderes af flock, der limes sammen i klumper og anbringes hist og her. Oven på disse drysses, lidt græsfiber og græspulver.

Ind imellem plantes græstotter af vissen-grønt fibergræs med klumper af hvid lim. Tryk lim og græs godt ud med fingrene; efter tørring kommer det til at ligne ujævn skovbund, idet farven fra græsfiberne trænger ud i den hvide lim.

Underskov til gran- og fyrretræer fremstilles ved at dække underlaget med brunt fibergræs, og dernæst drysse med fint lysebrunt græspulver.

I granskovens yderområder »plantet« diverse kanter af smågræs. Brug flock og græsfiber i kombination.

Fældede eller væltede træstammer illuderes med pinde fra haven. De saves eller knækkes til i rigtig længde. Større buske fremstilles af små stumper islandsk mos.

Tips til fremstilling af underskov

En realistisk underskov kan fremstilles af Busch's artikel nr. 7148 som grundlag. Det er et produkt, der minder om udskåret rensdyrmos. Men det er i virkeligheden finmasket, klumpet kunststofprodukt i flere grønne farver.

Ved brug rives/klippes klumperne i mindre stykker, og limes det ønskede sted med hvid lim. Derefter drysses grøn flock og fibergræs i ujævne mængder ned over underskoven. Et par enkelte meget små kviste fra naturen brækkes ud i ca 1-2 cm længde og placeres hist og her. Kvistene skal illudere faldne træer eller afrevne grene. Pyntes med lidt Woodland græspulver. Hist og her stikkes et par totter af aflangt penselhår i skovbunden. Penselhårene skal være lyse, og indfarves med grøn farvepulver. ●

DSB MUSEUMSTOG søger FLERE VOGNKASSER

DSBs Museumstogs efterlysning af vognkasser fra de hvide vogne litra IKA, IKG, IKP m.fl. i sidste nummer af LOKO-MOTIVET gav mange henvendelser, og vi siger tak til alle for hjælpen. Vi vil nu se nærmere på de enkelte kasser for at bedømme deres stand, i håb om at få sat hjul under en af dem - måske flere.

Den store interesse, der blev udvist fra alle egne af landet, gør at vi igen henvender os til læserne. Vi vil til brug for fremtidige projekter nemlig gerne registrere samtlige DSB vognkasser, der ligger gemt i haver, skov, klit, eng, hede m.v. rundt om i landet. Det gælder denne gang alle vognkasser, både person-, post-, rejsegodsvogne og øvrige typer godsvogne, lukkede eller åbne.

I øjeblikket har vi intet samlet overblik over sådanne kasser, der i tidens løb er blevet anvendt til mange formål, lige fra kirke til hønsehus...og som stadig bruges til mange ting. Blandt dem gemmer sig helt sikkert spændende klenodier, som er »arkæologiske« fund, og dermed fortæller en masse interessant jernbanehistorie.

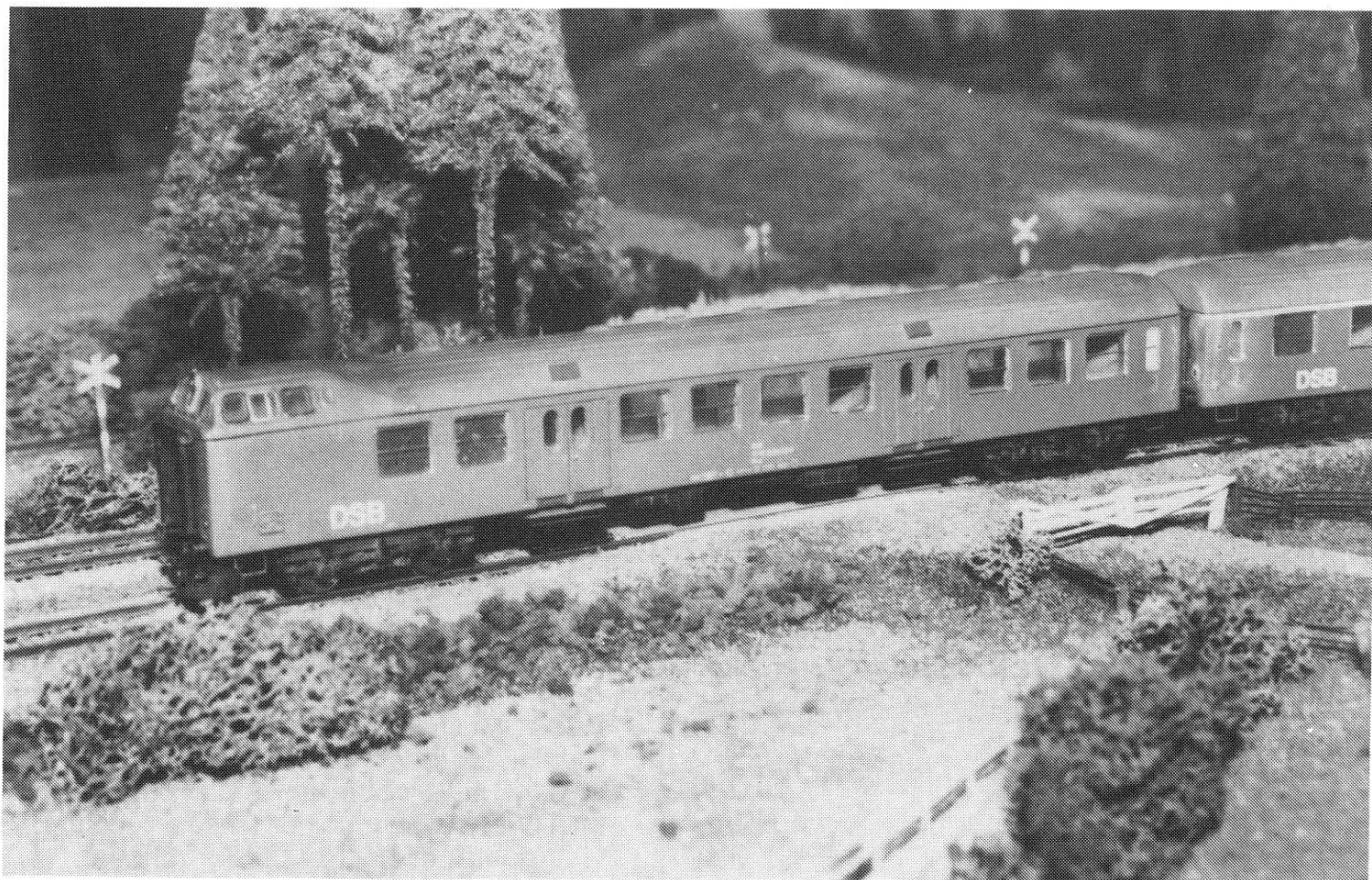
Derfor er det vor hensigt at registrere dem, inden det er for sent, og få de bedst bevarede på hjul.

Ved du, hvor der står en vognkasse, så ring eller skriv til:

DSB MUSEUMSTOG

v/ P.C. Johansen

Otto Bussesvej 5 . 2450 København SV
Tlf. 33 15 04 00 - lokal 13 024



Et DSB regionaltog på modeljernbanen

Af Per Larsen, Haslev

Ideer til forbedring af TOR's regionaltogetsæt litra Bn, An, Bns, baseret på ombygning af LIMA B-vogn. Begge dele kan stadig fås hos nogle forhandlere, og mange mj-ere har både LIMA-vogne og TORs vognsider liggende på lager.

Forberedelse

Inden man begynder, er det vigtigt at beslutte sig for hvilken type(r), man vil bygge. Der findes flere forskellige varianter af de ovennævnte litra. Og disse har de senere år gennemgået en kraftig modernisering. Den mest markante ændring er sket på Bns, den

har fået ændret fronten så der ikke længere er mulighed for gennemgang.

Det anbefales at have billeder og tegninger ved hånden, inden man starter. Når man har besluttet sig for, hvilken type man vil bygge, skal man tage en ny: »Hvor meget vil jeg gøre ud af min model??«. Dette er en vigtig beslutning, da nogle af de nævnte tilføjelser/forbedringer kræver et vist forarbejde inden vognen »slagtes«.

Det forudsættes at byggevejledningen fra TOR-modellers sæt anvendes. Følgende er supplerende tips:

Sider

Når de forudstansede sider tilpasses, skal man sikre at siderne er rette horisontalt. Dette gøres ved at holde overkanten af siderne mod noget plant, og holde siden op mod lyset. Man vil da kunne afsløre et eventuelt svaj. Svajet bør fjernes inden, man går videre, da der ellers vil opstå en grim revne mellem tag og sider. Man finder nu ud af, hvilke sider der skal vende indad. Disse mærkes, så de ikke kommer til at vende forkert. Siderne placeres på en helt plan bordplade med indersiderne opad, Til justering (fjernelse af svajet) anvendes en skruetrækker med et rimeligt rundt (især i enden) og stort håndtag. Enden af håndtaget skubbes nu hen over siden under vinduerne med lange forsigtige skub. Med jævne mellemrum tjekkes siderne som tidligere beskrevet, indtil man når et resultat man er tilfreds med.

En ting, der virkelig kan ses på det færdige resultat, er runde hjørner på vognkassen; disse laves af plastikpadding og slibes til med vandslibepapir.

Gavle

Når man er i gang med vognkassen, kan man ligeså godt lave korrekte gavldøre og lanterner. Dørene fremstilles af 0,5 mm plasticard, hvor døre opridses med rillekniv og vinduer udskæres og tilslibes: Det gamle vindue files støre og sprossen fjernes, den nye dør males og placeres mellem den gamle dør og gummivulsten. Lanterner på B-vogns-gavlen slibes væk sammen med sikringsdækslet. Nye lanterner laves af mes-singrør med en ydre diameter på 3 mm, og en indre diameter på 2,1 mm, hvori en 1,5 mm rød lysdiode – der har fået »amputeret« benene – presses i som glas. Til Bns lanterner kan anvendes et 2,00 mm lyslederkabel, hvorpå man omvikler et stykke tynd tape, så lyslederkablet sidder pænt i midten af røret, når det presses på plads. Der bores nye huller i gavlene, Ø 3,00 mm (brug lære), og de nye lanterner presses forsigtigt på plads.

Efter vi har bygget regionaltogetsættet, er et nyt produkt kommet på markedet. Produktet er amerikansk og hedder Super Kristal Kleer. Det kan anvendes som lanterne-glas i stedet for lysdioder og lyslederkabel. Frem-

FELDERBANEN

*har udvalget
til de billigste priser*

**Vi fører hele Märklins
HO-program, egen import.
Vi sender gerne
prisliste.**

Skala HO:
FLEISCHMANN
KLEIN • PECO

Skala N:
ARNOLD • FLEISCHMANN

Spor I:
MÄRKLIN • LGB

**HELJAN • KIBRI • POLA
Få tilsendt kataloger
med de rigtige priser**

Egen import af biler fra
Brekina, Praliné og Wiking.
Forhandling af DWA-biler,
Merten og Preiser figurer.

Landskabsmaterialer
Lim og maling

*Postordre bestilt inden kl. 12.00
sendes samme dag.*

Åbningstider:

Mandag-Torsdag kl. 9.00-17.30
Fredag kl. 9.00-19.00
Lørdag kl. 8.30-12.00

FELDERBANEN

v/ Aksel Møller Pedersen
Lindegade 35A
6070 Christiansfeld
Tlf. 74 56 08 08
Giro 7 19 82 56

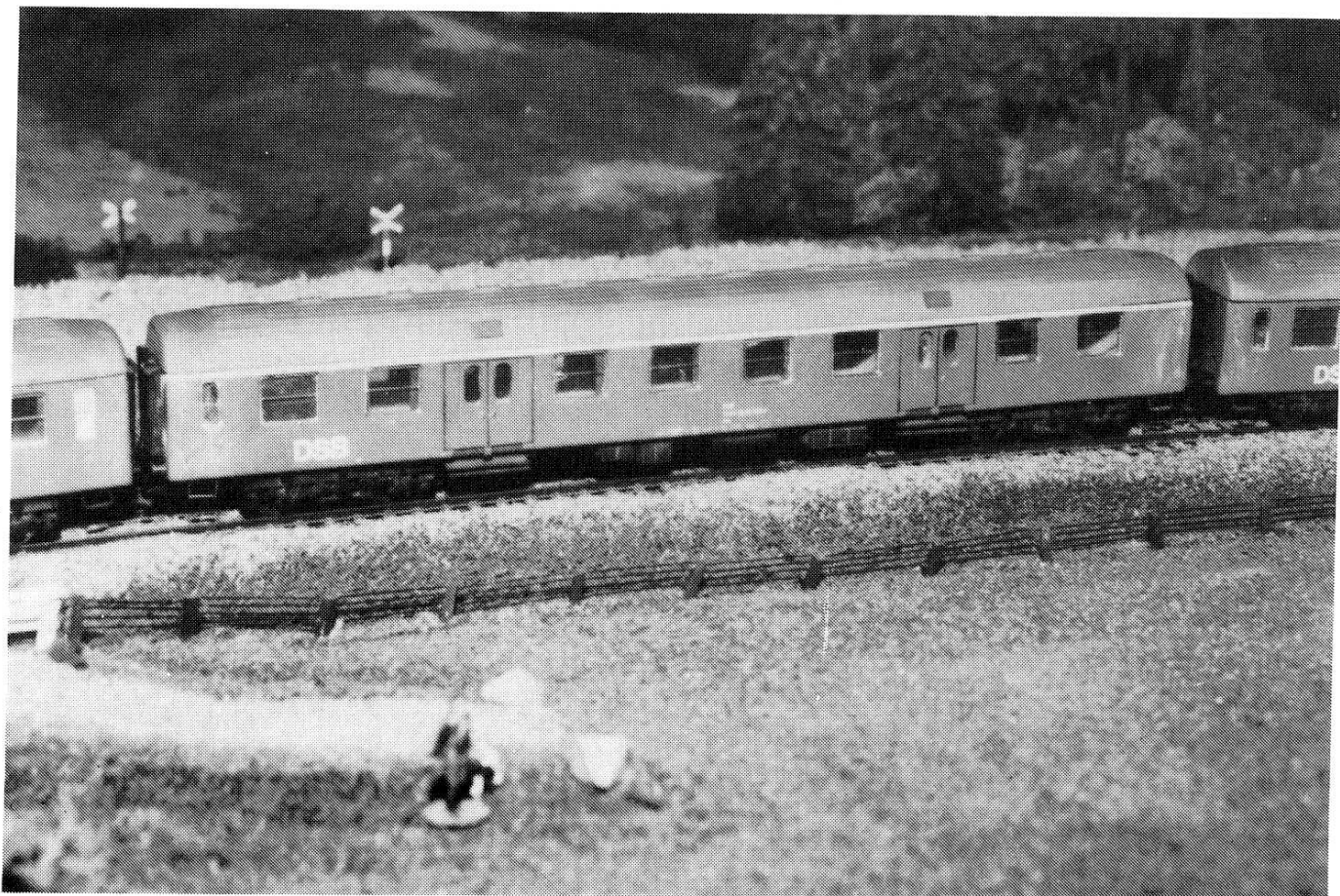
gangsmåden er enkel: Man trækker en tynd dråbe af Kristal Kleer ud over lygteåbningen (hullet) eller lign., og lader det hærde som en tynd hinde. Inden hinden trækkes, skal man sikre sig, at dråben bider i den ene side. Pludselig har man et fint glas. Ønskes farvet glas, kan blandes frugtfarve i blandingen (rød f.eks. til slutlygter). Kristal Kleer kan købes hos »Trinbrætterne«.

Undervognsdetaljer

Når man ser et Bn-togsæt i model, mangler som regel en masse undervogsdetaljer. De bør ikke undlades, da de giver optisk tyngde, når vognen betragtes fra siden. Undervogsdetaljerne er følgende: Indgangstrin, rangertrin, trykluftbeholder og batterikasser.

Indgangstrinene kan fremstilles efter den lil-

le byggebeskrivelse i LOKOMOTIVET nr. 26. Rangertrinene – som sættes på til sidst – laves af en 2,0 mm bred og 5,0 mm lang strimmel metaltråd (fosforbronz) med en tykkelse på 0,2 mm, hvorpå et stykke 0,5 mm fosfortråd loddess på langs af den ene side, midt på. Herefter bøjes fosfortråden 90 grader omkring enderne af trinene; der bores huller i vognbunden, hvor tråden stikkes i, og limes fast. Inden trinene limes på plads, kan man male dem med en Humbrol 53 gun metal. Som trykluftbeholdere har jeg brugt BEMO nr 5020. De er ikke korrekte i størrelsen, men nok dem, der kommer nærmest forbilledet. Når de sidder på modellen, virker de også korrekte. Jeg har fremstillet en lille fod af et stykke 0,5 mm plasticard, hvori jeg har boret huller til beholderens føder og limet den fast til foden.



Billederne til artiklen viser de færdige modeller af nærtrafikvogne bygget over LIMAs B-vogne med TOR Modellers udstansede sider. På side 20 en litra Bns med styrerumskuppel, på side 22 en An og på side 24 en Bn. Hele sættet består af Bns-An-Bn-Bn-MY, sidstnævnte fra PIKO. Billederne er taget på NMJKs anlæg.

Batterikasser findes i to størrelser, og er lavet af 0,5 mm plasticard. Kasserne består af 5 dele: En bund, 2 endestykker, forside og bagside. På forsiden ridses lågen op med en rillekniv, og på de store batterikasser laves en støtte, fra bund af batterikassen til vognbund. Her kan anvendes en 0,5 mm fosforbronzetråd. Forbilledet har profiljern, men tråden kan sagtens illudere dette. Batterikasserne males med samme farveblanding som trykluftbeholderne. Det skal bemærkes, at det er praktisk at rense LIMA-vognbunden med et stemmejern el. lign., inden vogen slagtes, da det kan være svært at få anbragt undervognsdetaljerne. Vognbunden er ujævn på grund af detaljerne fra fabrikkens side.

Tagriste

På taget skal sidde ventilations-riste over dørene. Dem har jeg lavet af rillet 0,5 mm plasticard med en rillebredde på 0,6 mm. Målene på ristene er 7,5x4,0 mm. Når man har skåret ristene ud, slibes de på bagsiden, så der fås en passende tykkelse. Ristene limes fast på taget med Vollmer Supranol el. lign. inden taget males.

Det er en god idé at spænde tagprofilerne fast til vognkassen ved hjælp af 2 fladhovede skruer og to møtrikker. For at gøre dette, fyldes tagprofilet først ud i hver ende med plastikpadding ca. 25 mm ind, målt fra gavlen. Taget monteres nu på vognkassen, og der bores et 3 mm Ø hul i bunden næsten nede ved gavlen. Man stikker nu et bor igennem hullet, og mærker af i plastikpaddingen. Der hvor mærket er, bores et hul med en diameter som svarer til dimensionen på den skrue man har valgt (pas på ikke at bore ned i tagprofilet). Derpå bores efter med et bor, der har en diameter svarende til det bredeste punkt på møtrikken. Man skal dog kun bore så dybt, at møtrikken ligger plant med plastikpaddingen. Når det er gjort, limes møtrikken på plads, og er klar til samling efter tørring. Husk at forsænke hullet i bunden, så skruen ikke stritter frem.

Håndbøjler

På vognkassen kan placeres håndbøjler af 0,3 mm forbronzetråd. Dørhåndtag på ind-

gangsdørene kan laves af samme materiale. Montering foregår med en lille smule hvid lim i forborede huller.

Andre detaljer

En sjov lille detalje – som er nem at fremstille – er gardiner. Her skal man bruge et Letratone 40% stregraster nr.LT217, som påsættes et stykke Letrafilm Matt Pantone 466D (begge er selvklæbende). Det skæres derefter ud i små stykker, og limes på indersiden af vinduerne. En nem – men vigtig detalje – er udskiftning af LIMA's blanke hjul som er alt for store, og udskiftes med brunerede ROCO hjul, Ø 11 mm. Når man i forvejen er i gang med hjulene, kan man lige så godt skifte bogierne ud med LIMA's nye type, den med lille kobling, hvilket også får vognene til at koble tættere.

Bemaling

Bemalingen er noget af det vigtigste på modellen. Selv en perfekt model kan spoleres med en sjusket bemaling.

Som grundfarve på vognkassen har jeg brugt Humbrol 90 beige grøn. Fortvivl ikke ved farven, selv om den intet har med DSB-rød at gøre. Grøn er komplementær-farve til rød, og giver vognen den rigtige nuance, når bemaling med rød foretages. Den består af en blanding af Humbrol 132-satinrød mixet

SÆRSKRIFTER?

Følgende særskrifter kan endnu fås:

Særskrift nr. 4

SPORPLANERkr. 30,-

Særskrift nr. 7

DSB litra D damplokokr. 75,-

Særskrift nr. 8

Dansk Modeljernbane Hobby .kr. 125,-
(DMJH) - Kun få eks. tilbage

Særskrift nr. 9

STREJFTOG IIkr. 95,

Særskrift nr. 12

UNDER VINGEHJULET

DSB 1945-1960kr. 170,

Særskrifter kan bestilles ved at indsætte beløbet på giro 3 38 55 07 LOKOMOTIV-ET, postboks 477, 4700 Næstved, og anføre bestillinger på talon til modtager.



med 25% Humbrol 60-rød. Bemærk, at procent angivelserne er ca.-angivelser, og man bør prøve sig frem på et stykke plasticard. Der kan også iblandes lidt blank Humbrol 19-rød, hvis man ønsker en mørkere nuance. Taget kan males med Humbrol 27-søgrå i blandet 25 % Humbrol 53-gun metal. Såfremt man bygger flere vogne samtidigt, er det praktisk at male en vogn ad gangen og derefter tilsætte mere 53-gun metal, da det ser godt ud når tagprofilerne har forskellige nuancer.

Riste over døre males med 53-gun metal i blandet lidt 27 søgrå, så de kommer til at fremstå som mørke felter på taget. Undervogn og undervogsdetaljer samt bogier males med 85-sort med ca 10% 60-rød iblandet. Herved fås indtryk af slidt undervogn. Når malingen er tør, markeres dørene med fortyndet sort maling, der anbringes i rillerne med pincet, knappenål el. lign.

Litrering og patinering

Til slut litreres vognen. Her kan det betale sig at bruge g nubbe typen, der ikke efterla-

der kanter rundt om litreringen, hvilket skæmmer det færdige resultat meget. Når litreringen er på plads, mangler kun patinering. På markedet findes forskellige typer pulverfarve. Anbefalede farver er: Okker, sort, karrygul og hvid. Bogier og undervogn patineres med okker iblandet lidt sort. Bag efter børstes med lidt karrygul. Husk at komme godt ind i krogene; det er jo der, skidtet samler sig. Glem ikke, at patinering også er begrænsningens kunst, man skal passe på ikke at overdrive. Fortryder man, kan pulverfarven vaskes forsigtig af med vand.

Taget skal have en sort stribe på midten. I enderne skal den spredes ud mod hjørnerne. Selve vognkassen skal ikke patineres for meget. Hele vognsiden skal have en stribe hvid 5 til 7 mm op fra underkanten, mens enderne påføres lidt hvidt helt op til taget. Grunden til at enderne skal patineres mere end resten af vognen, skyldes den opståede vindturbulens ved gavlene, når der køres. Turbulensen hvirvler støv, sand, jord m.v. op mellem vognene. Så det er bare om at gå igang. God fornøjelse.

SPORSKIFTET



Under denne rubrik bringes læsernes kommentarer og forespørgsler til tidligere bragte artikler. Breve kan sendes til LOKOMOTIVET, postboks 477, 4700 Næstved. Personligt svar kan ikke forventes.

Litra CM

Flere læsere har kommentarer til vore artikler om de ældre DSB personvogne litra CM. Bl.a. Ulrik Jensen, København NV, der skriver:

»I skriver i jeres leder, at I håber nr. 30 er fri for fejl. Nu har jeg gennemset hele bladet, men jeres CM artikel/oversigt er desværre smækfyldt med fejl.

1) De første 10 CM er ikke »outsidere«, men forbil-lederne for resten (samme antal siddepladser), men dog med siddepladsmodul på 1500 mm i stedet for senere 1600 mm. De blev ikke hurtigt ombygget, da de immervæk var 30 til 40 år gamle, da det skete.

2) Fotografiet viser CM 10 100, (senere 10 297), og har 1,8 m træbogier. Bemærk i øvrigt taget med huller til rapsolielamperne som på kupevogne (deraf gavlstiger).

3) Jeres type VI er flere forskellige typer. 2203-04 er tidligere CT-vogne, bygget til Tysklandsforbindelserne over Gedser. 2205 er tidligere BO 800 (ikke BP), en vogn som oprindeligt havde kedel plus 4 stk. III-, 3 stk. II-klasse og toilet. Bygget til Falsterbanen i 1937, ombygget med hvælvet tag, og muligvis stadig med kedel (iflg. bogen »Gedserekspressen«).

4) Endelig havde 2234-2237 også hvælvet tag (fik det i 34-36).

5) CM 2119 blev i 1954 ombygget med hvælvet tag og større kupeer og kun et toilet. Kig også en

HELE TIKØBS PROGRAM TIL OMGÅENDE LEVERING

»Næstved Transfers
er på lager

**MT overdel,
byggesæt 875,-**

V100 ROCO til MT i jævnstrøm
V100 ROCO til MT i veksel

**MO-byggesæt
i spor N 585,-**

**MO, køreklar
underdel 349,-**

**MO-overdel,
»Nyboder« 169,-**

**Litra S overdel,
Bodan 169,-**

**Tagkølere til
MO, 4 stk. 48,-**

**Bogiesider til
5-akslet MO ... 102,-**

**Messingprofiler,
løse dele i 1000vis,
tandhjul m.v.**

Märklin:
Spor Z, spor HO,
spor I

Speciale:
Reserve dele til
Märklin

**MÄRKLIN DIGITAL
• DELTA**

Fleischmann, Arnold,
LGB, Faller, Vollmer,
Kibri

NYBODER HOBBY

Kronprinsessegade 51 • 1306 København K

Tlf. 33 11 00 99 • Giro 1 054 902

Vores 30 års
erfaring kommer
dig til gode!

gang på CM 2112 som blev udrangeret i 1971. Hvis det er rigtigt havde DSB to vogne med samme litra og nummer i perioden 1955-65!

I burde i øvrigt have overvejet at lave et grafisk skæbnediagram à la Alkjær fra Signalposten, da det ville have lettet overskueligheden.»

LOKOMOTIVET: Først tak for brevet, som vi tager fra en ende af:

- 1) Nej, selvfølgelig var de første CM ikke »outside-re«, men forbilleder. De er blot sjældent set omtalt eller nævnt; derimod er vi ikke enige om dimensionerne, der afveg fra flertallet af CM, der var 20 meter lange. Den første serie fra omkring århundredskiftet var kun omkring 18,5 meter lang, netop på grund af kupeerne størrelse (m.v). Tagudseendet var også anderledes. Og korrekt: De var - som andre CM - også omkring 30 år før ombygninger blev foretaget.
- 2) Rigtigt! Billedet viser CM 10 100, der sammen med tre andre oprindeligt var udstyret med 1,8 m træbogier. Bogierne blev hurtigt sendt retur til Scandia, da de var for korte. Her genanvendte man muligvis trucken under personvogne til privatbanerne. Fra omkring 1898 var denne CM-type udstyret med 2,1 m træbogier. Øvrige CM fik 2,5 m bogier.
- 3) CT/CM: Korrekt. Det har vi også nævnt i skemaerne, men pladsmangel gjorde, at vi måtte »snyde« med »enere«. Det måtte vi også gøre med CM 2191-2192.
CM 2203-2204 var lidt kortere (18 700 mm) end øvrige, og var udstyret med Berliner-bogier, netop til brug for kørsel i Tyskland.
BP/BO 800 (CM 2205): Rigtigt og forkert. En linje er faldet ud. Under anmærkninger skal stå:

1933 ombygget fra BO 800 til BP 800, 1940 omdannet til CM 10 877, 1941 omnr. til CM 2205, 1957 ombygget til CMR 2124.

- 4) Her havde vi usikre oplysninger (derfor ? efter numrene i vort skema). Efter trykning, har vi fundet frem til, at ombygning til hvælvet tag skete i 1934-36, og vognene fik de BP-numre, der er angivet i skemaet, både før og efter 1941. Spørgsmålstegn slettes.
- 5) Se nedenfor.
»Alkjær-diagram«: Ja, god idé. Overvejes til næste vognartikel.

J.K. Petersen, Korsør, har følgende CM-bemærkninger (bragt i uddrag):

»...CM 2112 (før 1941 CM 10 980) er ikke udrangeret i 1971, men er i 1944 ombygget til CP 2878. Den 2112, som blev udrangeret i 1971 var tidligere 2119,

som i 1955 fik andet nummer for at give nummerplads for ny CMR 2119, omb. fra CM 2083.

En anden pudsighed: Tillæg til DRM I fra jan. kvartal 1942 oplyser, at CM 2208 nu er ombygget til CP 2843. Tillæg for jan. kvartal 1943, oplyser at CM 2208 nu er udstyret med trykluftbremse!

Endelig oplyses i tillæg for juli kvartal 1948, at CM 2208 i CvA er ombygget til CP 3210. Altså som I anfører. Hvad 2208 således er ombygget til, er således lidt gådefuldt, men det er formentlig en anden vogn, som i 1942 er blevet til CP 2843.

LOKOMOTIVET: Først tak til JKP for brev med supplementer til CM/CP. Så over til »mærkværdighederne«:

CM 2112 og 2119: Korrekt iflg. vore kilder.

Ja, vi har tjekket oplysninger om CM 2208 og CP 2843, og de er ganske forvirrende, men efter lidt detektivarbejde er vi kommet frem til følgende antagelse:

CP 2843:

Før 1941 BP 774, 1939 CM 10 886, fra 1941 CM 2208 (a), 1942 ombygget til CP 2843.

CM 2208:

Før 1941 BP 782, fra 1941 BP 381, 1943 omdannet til CM 2208 (b), 1948 omb. til 3210.

Ser det forvirrende ud med to ens CM-numre, benævnt (a) hhv. (b)? Ja, men da den ene ombygges i 1942 er nummeret frit i 1943! Det er ikke eneste gang, at DSB opererer med dobbeltnumre, jvfr. CM 2112 og 2119. Oplysningerne stemmer også overens med DSB Maskindeafdelings nummerliste HP 110q, dateret 10/3-1948, og DRM 1943 jan. kvartal, hvor man blander data om BP og CM sammen.

Til sidst lidt rettelser/supplementer til CM/CP:

Side 34:

CM 2002/CP 3230, omb. til CP 3230 skete i 1950.

Side 35:

CM 2035. CP-nummeret 3245 ændres til **CP 3244**, 1970 til VNJ som L31, 1981 til DJK

Side 37:

CM 2112, ikke udr. 1971 som CM. Ændres til: 1944 omb. til **CP 2878**, udr. 1971.

CM 2118/CP 3215, 1969 til HHJ som C51, 1974 til ØSJS som B 50.

Side 40:

CM 2203/CO 2763, 1969 DSB specialvogn 765.

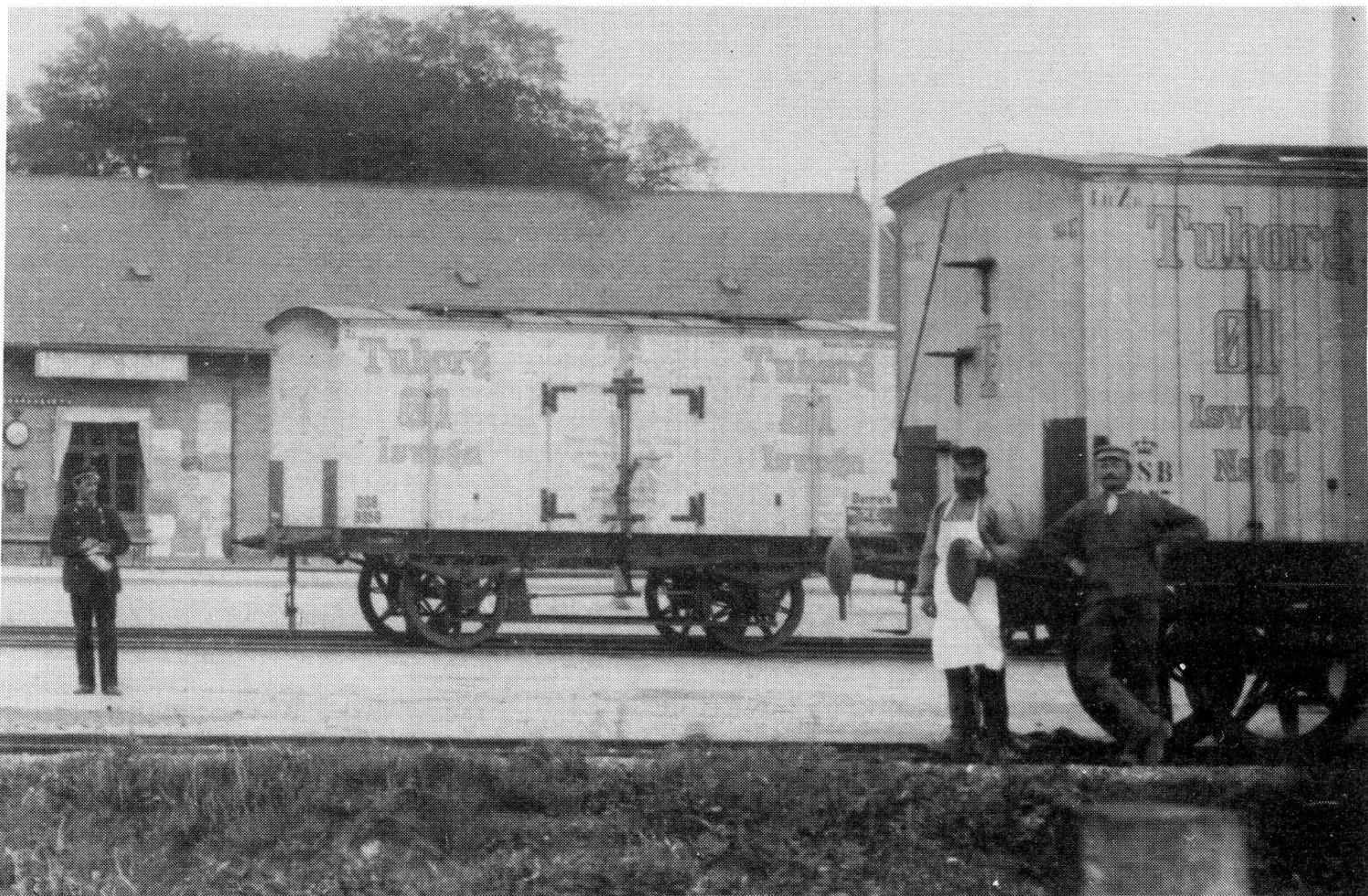
CM 2208/CP 3210, 1972 DSB specialvogn 331.

CM 2210/CP 3206, 1972 DSB specialvogn 330.

CM 2211/CP 2895, 1971 DSB specialvogn 768.

Side 41:

CM 2241/CP 3214, 1970 til VLTJ som nr. 63.



DE FØRSTE: Nogle af de først byggede ølvogne fra TUBORG på Hellerup station, omkring 1902. Bagest ZB 9350 (!?), bygget 1892 hos Kockum, altså den første vogn hos TUBORG. I højre side ZB 9847, bygget 1889 samme sted. Vognene har »outlined« logo, der blev anvendt fra omkring århundredskiftet. Det er ikke en fejl, at nummeret **93** 50 nævnes i stedet for **98** 50. Under lup er det tydeligt at se, der står 93...! Fejl under påmaling af nummer?

Foto: Carlsbergs Informationsafdeling

Koks i nummerrækken

Ole Møller Nielsen, Højbjerg, Jylland, skriver:

»Angående TUBORG er jeg ikke i, at 9833-9835 var de første vogne ved firmaet. 9833 er bygget 1900 i Düsseldorf, 9834 i 1901, også i Düsseldorf, og 9835 i 1898 i Görlitz (sammen med 9836-9838!). Det laveste vognnummer er ikke automatisk den første vogn. Se bare Carlsberg, der fik bygget sine vogne i »baglæns« rækkefølge. De første TUBORG-vogne var også kun nummererede ligesom Carlsberg-vognene.

2015-2017 (senere ZB 9842-9844) var bygget i 1888 hos Kockum, 2018-2020 (senere ZB 9845-9847) var bygget 1889 hos Kockum, og endelig 2027-2029 (senere ZB 9845-9850) som var bygget 1892, også hos Kockum. De første TUBORG-vogne må således være 2015-2017 (ZB 9842-9844). Disse er da også de mindste af TUBORGs vogne med en akselafstand på 3100 mm og last 6 tons.

I øvrigt angående gavlmærker på TUBORG-vog-

nene, har jeg på et billede set ZB 500 654 (RIV-mærket, derfor 500-nummer) med en rød og grøn TUBORG-etiket (ca. 50 x 50 cm) på gavlen. Billedet stammer fra 1966.

Med venlig hilsen
Ole Møller Nielsen, Højbjerg«

LOKOMOTIVET: Ja, det er noget sludder med numrene, for man kan naturligvis ikke have vogne før de er bygget! OMN har ret, og det fremgår også af bl.a. DRM 1898. Vore øvrige oplysninger om byggeår og -sted stemmer overens med OMN, så det er altså numrene, der er kikset.

Med hensyn til gavlmærket var vi ikke bekendt med dette. Ses på billedet som OMN har medsendt. Det er udformet som øletiket i grøn med TUBORG i rød. Kongekronen over etiketten er primær gull/rød.

Tak til Ole Møller Nielsen for indlægget.

Gavlfoto og dataskema over de første TUBORG-vogne findes på næste side.

De første TUBORG-vogne

ZB-nr. 1906	ZB-nr. 1893	Nr. før 1893a)	Bygget	Byggested	Udrang.
99562b)			1900	Scandia	1957
99563	9833		1900	Düsseldorf	1962
99564	9834		1901	Düsseldorf	1958
99565	9835		1898	Görlitz	1962
99566	9836		1898	Görlitz	1963c)
99567	9837		1898	Görlitz	1960
99568	9838		1898	Görlitz	1959
99569	9839		1895	Scandia	1960
99570	9840		1895	Scandia	1957
99571	9841		1895	Scandia	1964d)
99572	9842	2015	1888	Kockum	1959
99573	9843	2016	1888	Kockum	1959
99574	9844	2017	1888	Kockum	1954
99575	9845	2018	1889	Kockum	1962
99576	9846	2019	1889	Kockum	1960
99577	9847	2020	1889	Kockum	1962
99578	9848	2027	1892	Kockum	1959
99579	9849	2028	1892	Kockum	1948
99580	9850	2029	1892	Kockum	1948
99581	9851		1906	Maribo	1960
99582	9852		1906	Maribo	1967
99583	9853		1906	Maribo	1966
99584	9854		1906	Maribo	1962

Anm.:

a) Manglende numre i intervallet 2021-2026 er anvendt til Carlsbergs vogne ZA 9815-20 før 1893.

b) Overtaget fra I.A. Houmøller i 1920, ex. ZO 99 921.

c) Specialvogn 160

d) Til DJK

Oplysninger om ZB 99562 og udrangeringer venligst af PTN, Sakskøbing

I øvrigt oplyser Jørgen M. Ørbech fra Carlsbergs Informationsafdeling, at TUBORG-ligaturen (det sammensmeltede TF) på gavlene ikke betyder »Tuborg Fondet«, men derimod »Tuborgs Fabrikker«. Det var nemlig ved grundlæggelsen tanken at lave et industrikompleks med eksportbryggeri, glasværk, svovlsyrefabrik m.v., men det eneste, der viste sig at være bæredygtigt var som bekendt bryggeriet.

Med hensyn til »frostblomsten« på Carlsbergs vogne, oplyses også, at det skal være et stiliseret »humleblad«, og ikke en »frostblomst«. Det er hermed viderebragt til læserne, og vi siger tak til Carlsberg for rettelserne.

En læser gør opmærksom på, at ølvognene ikke var listebeklædte, men havde lodrette *bræddewægge*. Og det er korrekt. Det var kun ældre person-, post- og rejsegodsvogne, der var beklædt med teaktrælist.

Til sidst har DSB Museumstog oplyst fototidspunkt for Carlsberg ølvognen side 7 (nr. 29). Det er taget i 1952, hvilket må betyde, at ZA 99 301 fremtræder i forsøgsbemaling.



TUBORG-vogn i moderne design med paraply og gavlmærke. Det er ZB 500 654 på Hadsund N, 1966.
Foto: Chr. Oddershede

Ølvogne

Fra et langt brev af John Thomsen, Hareskov, plukker vi følgende uddrag:

»Når man læser jeres ølvognsartikler, slår det alerførst én, at der er mangler i nummerrækkefølgen. Det er selvfølgelig fordi, I skal »skynde« jer hen til de typer, der lige nu er interessante. Men hvorfor ikke tage det hele med, nu I er i gang, og undervejs jævnføre hvilke af typerne, man kan få/lave?

Båndet/frisen på Carlsberg-vognene vil jeg godt sætte et par rødspætter på, ikke var grå, men derimod rødbrune med grøn kant; samme farve som på den tids halsetiketter (på øllerne). Og så hedder det altså ikke en »isblomst«! Det er et humleblad!«

LOKOMOTIVET: Nix, John, du har tabt en enkelt rødspætte. Frisen var grøn med HOF-slogan i hvid (negativ), mens kanten var rød. C'et med kongekronen (der adskiller sentenserne »Helst en HOF«) var hvid på rød bund. Men du har delvis ret; kanten på frisen var ikke grå. Derfor mister du kun en enkelt rødspætte!

Humleblad: Korrekt!

Dernæst: Vi er i fuld sving med at skrive artikler om ølvognene gennem tiden, og vil undervejs omtale nogle af dem i model, herunder industrimodeller (BUCO, POCHER, LONG m.fl.).

Tilføjelser til DSB litra Ag

Vi fortalte frejdigt om DSBs personvogne litra Ag i nr. 30, også at de blev til tjenestevogne m.v. Men vi »glemte« at nævne, hvilken nummerskæbne, der blev dem til dels. Læserne har hjulpet, og vi siger tak til alle.

Ag nr. 45: 980 0 273

Ag nr. 46: Skæbne ukendt

Ag nr. 47: 980 0 038

Ag nr. 48: Skæbne ukendt

Ag nr. 49: 980 0 274

Ag nr. 50: HFHJ Ag 66

Ag nr. 51: HFHJ Ag 67

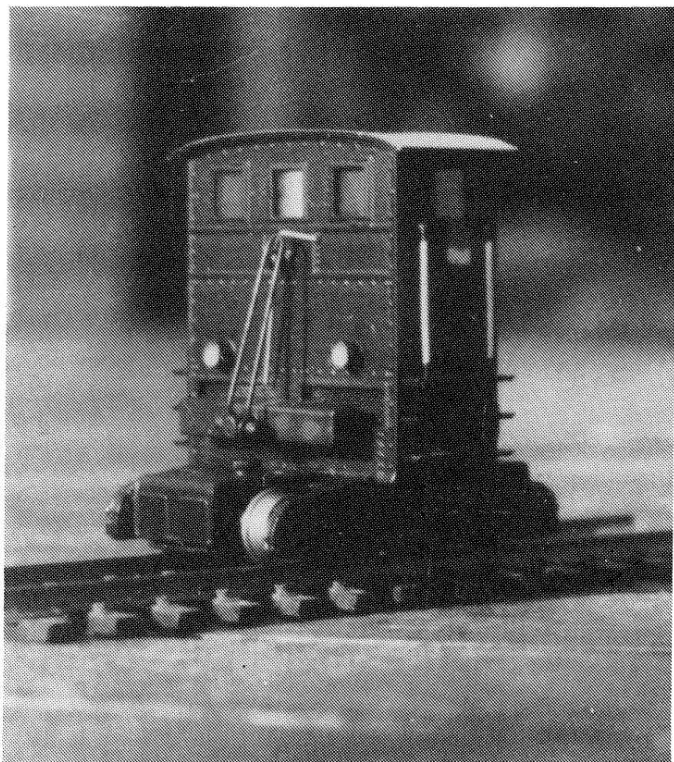
Ag nr. 52: Skæbne ukendt

Alle data gælder efter udrangering i 1991, se nr. 30. Agn er så vidt vides alle brændt eller ophugget i 1986.

BREUER

Peter Ziegenfuss, Bergheim-Kenten, Tyskland, skriver:

»Tillad mig en kort bemærkning til artiklen om Breuer lokomotiver i nr. 29. Måske er det Dem be-



kendt, at der også i Schweiz var talrige Breuer-traktorer i drift. Det har vel medført, at et schweizer-firma fra 1980 sendte en model i størrelse HO og O på markedet. Det er firmaet SMF Sondermodellfabrik AG, Postbox (nummer mangler, red. anm.), CH-6512 Giubiasco. Modellen er udstyret med Faulhaber-motor. Desværre kan modellen ikke fås i øjeblikket, men en øget efterspørgsel kan måske igen få fabrikanten til at sætte den i produktion. Selv er jeg meget interesseret i lokomotiver fra Breuer, og jeg har vedlagt en foto min HO-model.

Med venlig hilsen

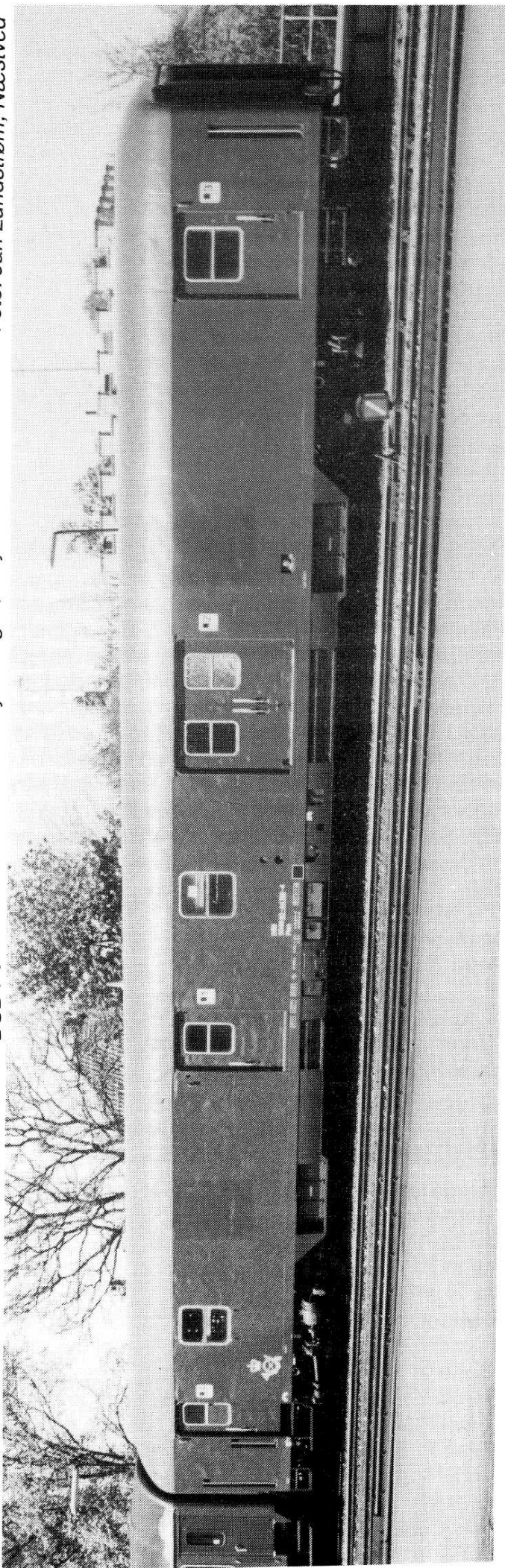
Peter Ziegenfuss«

LOKOMOTIVET: Vi siger tak til PZ for fotoet, og opfordrer interesserede til at skrive til firmaet i Schweiz.

»Hims«en var en Tbis...

Mange læsere har været kvikke til at oplyse os om hjælpetogets »Hims« omtalt i nr. 29 (side 60). Vi siger tak til alle, der på den ene eller anden måde har bidraget med opklaringen. Her et delvis resultat:

Hjælpetogets Hims er ingen Hims; derimod en Tbis af tysk afstamning med oplukkeligt tag (alle vogne af litra T har oplukkeligt tag, f.eks. Tdgs). Den er bygget SEAG (samme sted som de første Hims) i 1963. Til Sverige som TEU 38 707, senere Tbis 571 5 065-4. Til Danmark sidst i 80'erne og omnummereret til 952 2 861-4, værkstdevogn for kørekran 147. Märklins model er korrekt til en dansk Tbis.



Postvogne

Fra J.K. Petersen, Korsør, har vi igen modtaget et fint langt brev med supplementer og rettelser. Vi har snuppet et uddrag:

»At Lars Lindhard, Esbjerg, ikke kan få antallet af vinduer på den tyske postvogn til at passe med den danske Pm er forståeligt. Ved ombygningen herhjemme har man simpelthen svejset nogle af de oprindelige vinduer til med plade. Det er meget tydeligt at se på vognene, når man kommer tæt på dem. Det gælder både de nu udrangerede, og for nogles vedkommende ombyggede til specialvogne, litra Dm, Pm og Pbm. Af sidstnævnte litra er dog endnu nogle vogne i drift hos P&T, som har overtaget dem som privatvogne sammen med nogle litra P. Af de mange postvogne som tidligere fandtes i landet i et stort antal, jfr. tidligere artikler i bladet, råder postvæsenet i dag kun over 14 vogne, som løber mellem København og Århus. Det kære væsen har jo ligesom så mange andre tidligere jernbanekunder nu vendt jernbanen ryggen, og er gået over til befordring på gummihjul. Desværre, set med en DSB-mands øjne, men sådan er vel tidens udvikling.

*Med venlig hilsen til hele redaktionen
J.K. Petersen, Korsør«*

LOKOMOTIVET: Vi siger tak til J.K. Petersen for oplysninger omkring tysk/danske postvogne, og kan vise et foto af en vogn, hvor man kan ane udblændingerne som lidt mørkere felter på vognsiden.

Billedet viser 50 86 90-44 755-4 i Nykøbing F., maj 1988, og som det fremgår af billedet kan ROCOs vogn udmærket anvendes som model til dansk udgave ved at udblænde de tre vinduer i vognsiden, d.v.s. det lille vindue nærmest gavlen, vinduet mellem de to enkeltdøre og det mellem dobbelt- og enkeltdør. Taget skal på ROCOs model udskiftes til den buede gavlfacón, og skorsten indbygges (denne kan anes på taget lidt skråt til højre for posthornets placering). Eneste umiddelbare uoverensstemmelse er - så vidt vi nu kan konstatere - den, at det lille vindue ved posthornet måske skulle sidde nærmere døren. Men det er måske synsbedrag...eller ROCOs modelkompromis i skala 1:100?

...så Lars Lindhard i Esbjerg er alligevel ikke ruineret!

Diverse brugt LGB til salg. Lokos, vogne og skinner

Henv. til **Claus Jensen**, tlf. 53 71 23 09

Hit med en dome til T299!

Claus Berg, Rødovre, skriver med henvisning til T maskineartiklen i nr. 29:

»...I skriver at T 299 får en ekstra dome. Man kan ikke sådan uden videre sætte en ekstra dome på en dampkedel. Den korrekte forklaring er, at nr. 299 i 1956 fik »ny kedel« fra nr. 298, der fra 1953–54 fik kedlen fra 57 2718.

Endvidere skriver I, at maskinerne kun kørte i Nordjylland, men i 1950–53 sås ofte en T-maskine i det sydgående post/ilgodstog om aftenen i Randers i stedet for R-maskine. I øvrigt samme løb som MY 1201–02 kørte senere.

*Med venlig hilsen
Claus Berg, Rødovre«*

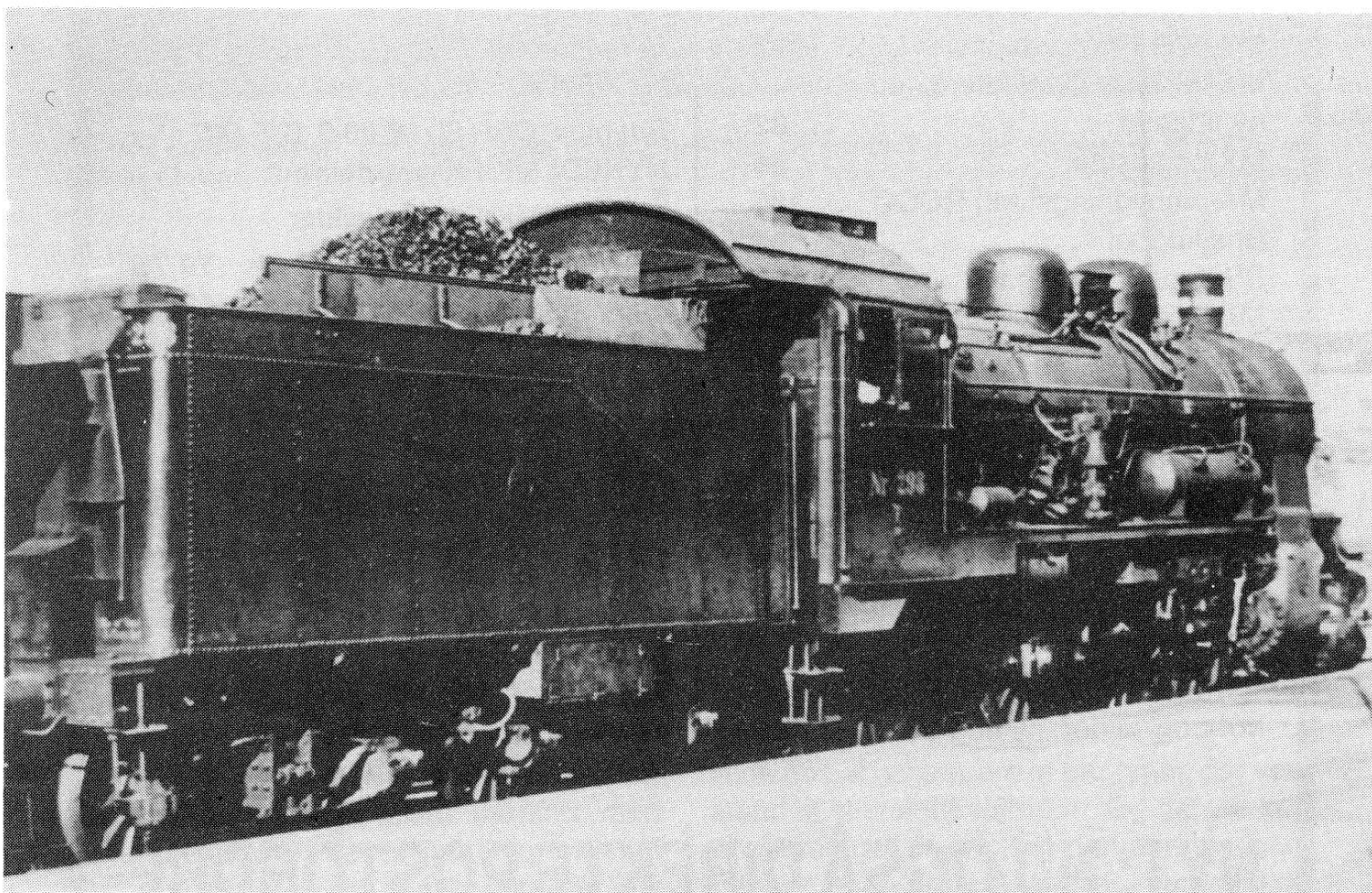
LOKOMOTIVET: Ja, korrekt. Se mere i Bays værk »Danmarks Damplokomotiver« samt rettelsestilæg til samme.

T-maskine

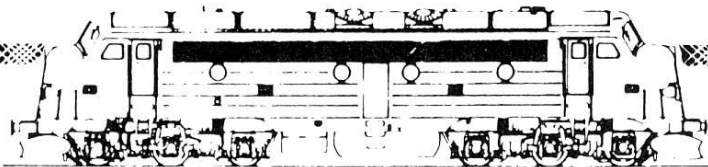
Jan Hager, Mørke, skriver:

»Märklins maskine nr. 3099 har desværre ikke Märklins sædvanlige gode køreegenskaber, i hvert fald ikke når det drejer sig om at køre baglæns. Problemet er, at motoren er placeret over forreste kobbelhjulsaksel; bageste aksel har derfor næsten intet akseltryk. Ved baglænskørsel gennem et sporskifte stillet til afvigelse er maskinen meget tilbøjelig til at »gå på gulvet«, idet det yderste baghjul i kurven præcist rammer spidsen af hjertestykket. Problemet løses ved at fylde godt op med bly i førerhuset – op til underkant af vinduerne. Efter maling med sort ses det næsten ikke«.

LOKOMOTIVET: Tak for tipset til Jan Hager.



T 298 set bag fra med tog i Ålborg (?), omkring 1951. Her ses den halve tagrytter tydeligt. Ukendt fotograf.



HO. SERVICE

Postboks 22 . 7280 Sdr. Felding . Giro 1 20 60 52

PRISLISTE

SPOR HO (1:87):

MO-bogiesider	56,-
MO-tagkølere	54,-
MZ-ombygningssæt, serie III	58,-
MZ-tanksæt, serie III, ny udgave	82,-
MZ-bogiesider, serie III	56,-
MX-overdel incl. tanke	498,-
MX-tanksæt til Märklin-bund, ny udgave	82,-
MX-bogiesider	56,-
MA-ombygningssæt, ROCO	385,-
Bns-kuppel	94,-
BS-kuppel samt gavl	250,-
MA, næse, løs	125,-
MY-overdel	498,-
MY-tanke, ny udgave	82,-
MY-bogiesider, ny udgave	56,-
NYHED! MY-bund incl. motor	
NYHED! MH-overdel	
ME-overdel	495,-
ME-tank	56,-
ME-bogiesider	56,-
NYHED! MX-overdel	
MX-bogiesider, ny udgave	56,-

EA-overdel	498,-
EA-tanke	58,-
EA-bogiesider, ny udgave	56,-
S-maskine overdel	358,-
Sneplov, privatbane og DSB	325,-
Beholdere til Ukkpps, Dan-suk	118,-
Beholdersæt til Upps-t	156,-
Beholdersæt til Upps	156,-

NYHED!

Sneplov, DSB 80 86 98 3 127-145

NYHED! MK-FK overdele

NYHED! MK-FK bogiesider

Tagventiler, kuck-kuck, 12 stk. . 19,75

Tagventiler, lyntog, 12 stk. . . . 19,75

Sneplov, 2 stk.

ME, MY, MZ, MX og MR 46,-

Sædeprofil, personvogne, 50 cm . 34,-

samt mange kommende nyheder...

SPOR N (1:160):

MA-ombygningssæt (ROCO) . . . 298,-

NYHED! ME-overdel

Tagventiler, 12 stk til lyntog . . . 19,75

Tagventiler, 12 stk. kuck-kuck . 19,75

NYT: NU OGSÅ DIREKTE POSTORDRE

Reparation ★ Reservedele ★ Køb, salg, bytte af brugte tog



MT 157 i grønt design, men med smalt grotesk-nummer på fronter og sider. Vognen efter MT er en svensk O-vogn. Bramming 1969

Foto: Guldbæk/Arkiv TA

DSB litra MT

Af Steffen Dresler

Da DSB efter Den 2. Verdenskrig ønskede togstammerne skulle være fremført med dieseltraktion, var det en naturlig følge, at også rangermateriellet skulle være det.

Allerede i 30'erne blev udviklet mindre dieselmaskiner til rangerdrift. Men på grund af problemer med bl.a. overførelse af kræfterne til drivhjulene, var det herhjemme kun

lykkedes at konstruere et par typer, der var i stand til at erstatte dampen. Og det var kun til afløsning af de mindste damp rangerlokomotiver som litra HS. Den 2. Verdenskrig satte en midlertidig stopper for udviklingen. I Tyskland var udviklingen i slutningen af 40'erne kommet meget langt frem på grund af krigens næsten overmenneskelige krav til ingeniører og fabrikker om at skaffe billig og

pålidelig traktion. Således var der konstrueret lette to- og trekoblede rangermaskiner til industrien og Værnemagten.

Da disse maskintyper var færdigudviklede og afprøvet, anskaffede DSB i 1951-54 16 stk. to-koblede rangermaskiner fremstillet på ARDELT-fabrikkerne. Disse maskiner var så gode, at FRICHS A/S i Aarhus licensfremstillede yderligere 28 maskiner i tidsrummet 1956-59. Disse rangermaskiner blev benævnt traktorer og havde en motoreffekt på ca. 160 HK, og de erstattede hovedsagelig HS-maskinerne, også på grund af disse ma-

skiners høje levealder. Traktorerne indsattes på mindre stationer og depoter.

Til den egentlige rangering var der dog ingen erstatning for litra F og til den svære rangering udført af litra Q.

I begyndelsen af 50'erne fremstillede FRICHS to typer lokomotiver til privatbanerne (samt et udkast til et dobbeltlokomotiv til DSB). Det baserede sig på gammelkendt teknologi, men i nyt design.

Det gode ved de nye maskiner var, at de fik bogier i stedet for ramme som damplokomotiverne. Det gjorde, at de ikke sled så meget



MT 166 på Skive gamle Station i grøn design med gule påskrifter, foråret 1960.

Foto: James Steffensen/Arkiv DMJK

DEADLINE FOR LOKOMOTIVET NR. 32 UDKOMMER MEDIO MAJ 1993

Tekst: 27. marts 1993 • Annoncer: 3. april 1993

(Bemærk: På grund af påsken er deadline rykket længere frem end sædvanligt)



MT 166 på Skive gamle Station i grøn design med gule påskrifter, foråret 1960. Bemærk rangerklokke og hvide »standere« på fodpladen.
Foto: James Steffensen/Arkiv DMJK

på skinner og sporskifter, samt havde en væsentlig bedre gang i sporet end de mindre damplokomotiver og to- og trekoblede dieseltraktorer.

I 1956 satte Deutsche Bundesbahn (DB) et 3-koblet ramme rangerlokomotiv under betegnelsen V 60 (V/Verbrennung/forbrændingsmotor) i drift. DSB og andre baneforvaltninger ønskede at se nærmere på dette lokomotiv, da det tilsyneladende opfyldte de krav, der stilledes på det tidspunkt. Lokomotivet var udviklet i et arbejdsfællesskab mellem forskellige leverandører. Det havde en 600 HK motor, hydraulisk kraftoverføring og førerhuset placeret højt i midten. Andre fabrikker tog ideen op, bl.a. Henschel.

DSB ønskede imidlertid også en maskine, der kunne anvendes til strækningskørsel. Så FRICHS fremstillede efter specifikationer fra maskinafdelingen i perioden 1956-57 et ranger- og strækningslokomotiv, hovedsagelig baseret på de i 1953 leverede bogietoglokomotiver til privatbanerne. Projektet blev accepteret af DSB og 2 prøvemaskiner litra MT blev leveret i 1958.

Maskinerne var udstyret med en FRICHS udviklet dieselmotor på 425 HK. Da man i Danmark foretrak elektrisk overføring, kunne maskinen leveres med banemotorer på hver aksel. At man så tillige herved kunne reducere akseltrykket til henholdsvis 13,5 + 12,8 tons pr. bogie gjorde, at lokomotivet var i stand til at befare strækninger med lette

overbygninger. Til sammenligning havde litra Q et største akseltryk på 14,2 ton.

Behovet for rangermaskiner var så stort, at DSB allerede i 1957 fik bygget en prøvemaskine hos Henschel, baseret på V 60, dog med en motor på 440 HK, da 600 HK måske lige var i overkanten af hvad man behøvede. Tre maskiner blev leveret, de to sidste i 1958. På grund af akut mangel på rangermaskiner, valgte DSB – med få ændringer – at lade FRICHS licensproducere dette lokomotiv under betegnelsen litra MH som banernes ny rangerlokomotiv til erstatning for F-maskinerne og til dels litra Q.

De to prøvemaskiner litra MT beviste imidlertid, at de på mange punkter var MO- og MP-motorvognene overlegne som strækingslokomotiver, både hvad angik passager- og godstog, da de formåede at fremføre større tog end motorvognene. Dog kunne de ikke levere damp til dampvarmen, da de ikke havde kedel. Her indsatte man så kedelvogne i vinterperioderne til opvarmning af stammerne. Som rangerlokomotiver var de meget velegnede. Yderligere 15 maskiner blev leveret i 1959. Imidlertid – og desværre for eventuelle senere leveringer – viste det sig at motoren var aldeles umulig, og maskinerne derfor alt for ofte var ude af drift. Det var måske en af årsagerne til, at ikke flere maskiner blev anskaffet.

I 1968-69 udskiftedes motorerne med Mercedes-Maybach motorer... og problemerne var løst.

Lokomotiverne var indledningsvis i drift i det daværende 2. distrikt (Fyn-Jylland), og kørte her på sidebanerne med person- og godstog. Som rangermaskiner i den tunge tjeneste anvendtes de bl.a. i Esbjerg, Struer og Aarhus. Da indførelsen af moderne stålpersonvogne for alvor fik ældre trævogne – og hermed også kedelvognene – udrangeret, blev maskinerne kun anvendt til godstog på sidebaner og rangering.

De mindre MH-lokomotiver var sliderne på rangerbanegårdene – og det endda i bogstaveligste forstand på to måder: De gjorde hestearbejdet, men sled på skinnerne og sporskifterne, selv om det midterste drivhjul

ingen hjulflange havde. Især ved færgeoverfarterne med skarpe kurver gik det ofte galt og maskinerne »gik på gulvet« for et godt ord.

Det medførte at MT-maskiner afløste MH i Korsør, Nyborg og Rødby Færge i begyndelsen af i 80'erne. Kort tid efter blev et par maskiner mere overflyttet til København, hvor de i dag (1993) bruges ved personvognsrangeringen på »Belvedere«. Kun en maskine er nu udrangeret, hvilket beviser lokomotivernes store anvendelighed, styrke og pålidelighed. Der er ud over motorændringen på maskinerne kun foretaget småændringer bl.a. ved udstødningsrørets udgang.

Fremtiden for maskinerne er uvis, men da leveringen af de ny rangerlokomotiver litra MJ åbenbart lader vente på sig, har både litra MH og MT fået levetiden forlænget. Men med MT'eren beviste FRICHS og DSB, at et rent dansk udviklet ranger- og toglokomotiv kunne tjene danske stats- og privatbaner i mange år.

Kildehenvisninger:

DSB driftmaterielportegnelse

TIB 1968

Togfløjten nr. 2/87

Politikens Hvem-Hvad-Hvor 1957

Danske Lokomotiver og Vogne, Niels Jensen

Danske lokomotiver og motorvogne 1985-01-01

Tom Lauritsen.

Egne notater m.v.

DSB litra MT

Tekniske specifikationer:

Motor FRICHS 425 HK dieselmotor
udskiftet 1968-69 til

. Maybach-Mercedes 820B, 12 cyl.
491 HK ved 1400 o/min.

Transmission Dieselelektrisk

Dynamoanlæg 65 volt

Længde over puffer 12 490 mm

Største højde 4100 mm

Akselafstand 2200 mm

Tapakseafstand 5450 mm

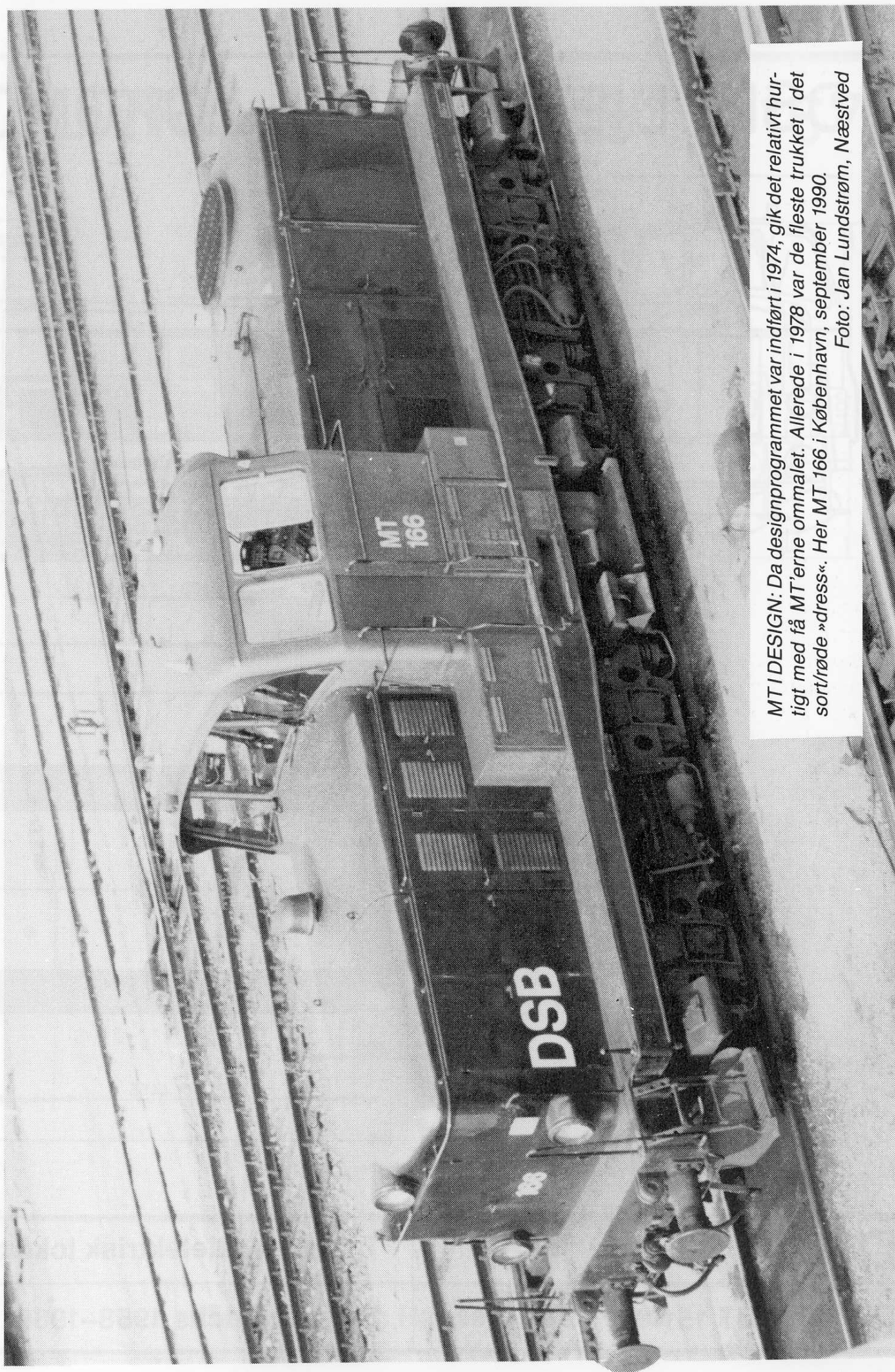
Tjenestevægt 47 400 kg

efter 1968-69 52 100 kg

Akseltryk 13,5+12,8 t pr. bogie

Maksimalhastighed 90 km/t

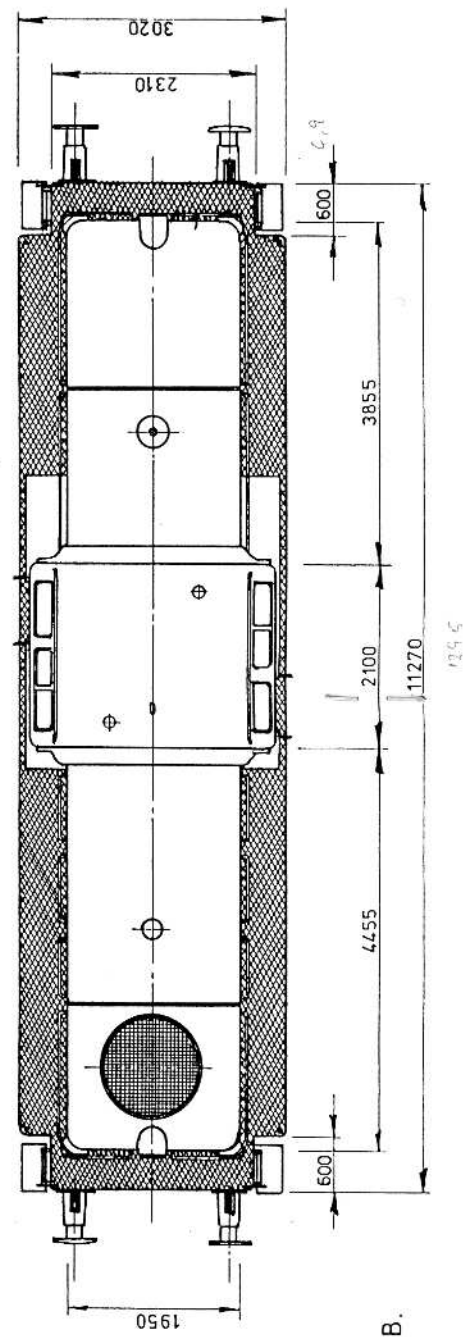
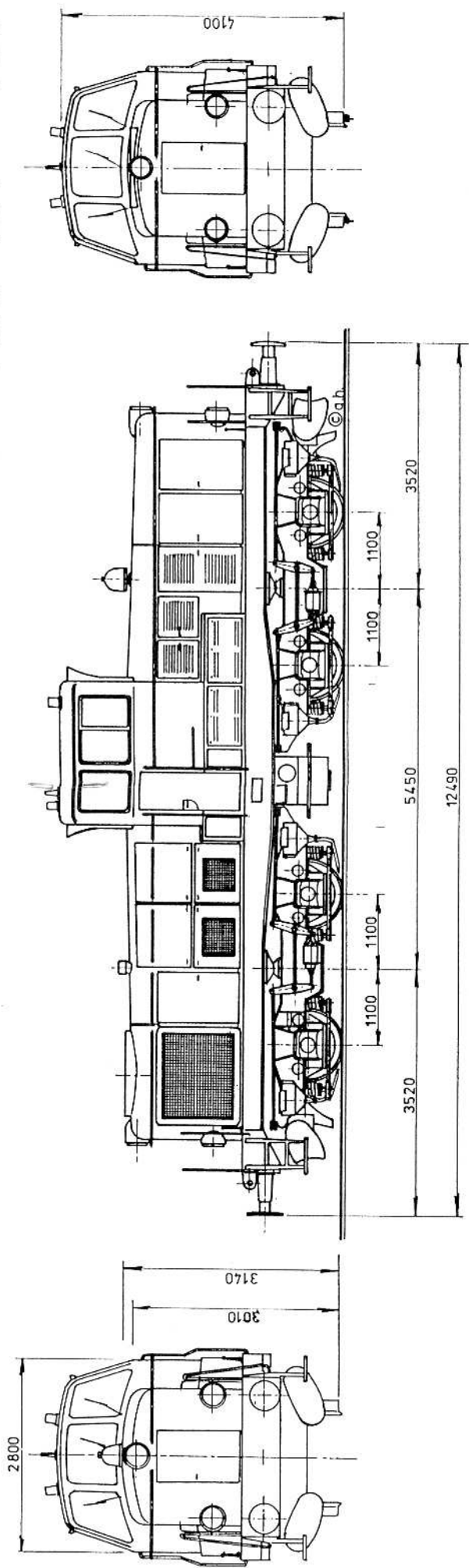
(Ved strækingskørsel 70 km/t)



MT I DESIGN: Da designprogrammet var indført i 1974, gik det relativt hurtigt med få MT'erne ommalet. Allerede i 1978 var de fleste trukket i det sort/røde »dress«. Her MT 166 i København, september 1990.

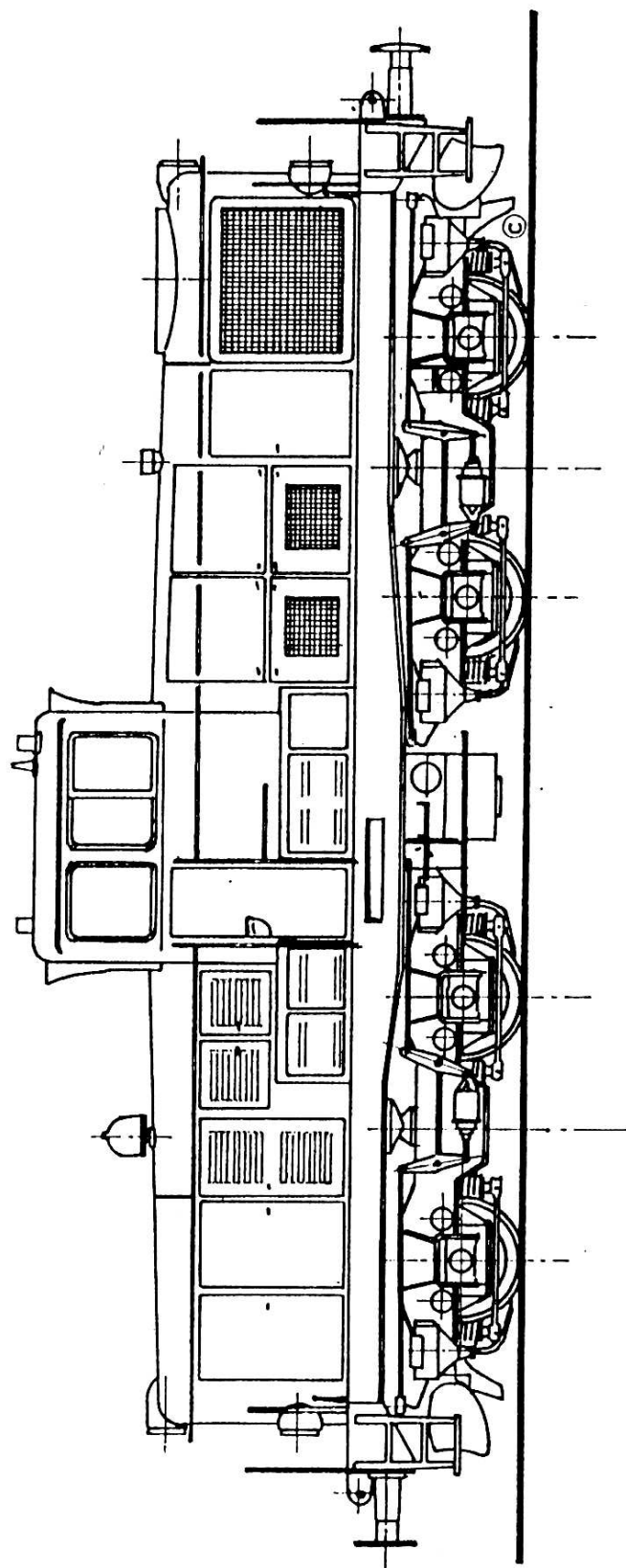
Foto: Jan Lundstrøm, Næstved

DSB DIESEL - EL. LOKOMOTIV LITRA MT NR. 151 - 167



Nr. 405 A. Se også tegn. nr. 405 B.

DJM	1:87	Type: Dieselelektrisk lokomotiv	Regi: DSB
DSB litra MT 151-167		Bygget: Frichs 1958-1960	Tegnet: Allan Hansen, sept. 1992



Nr 405 B. Se også tegn. nr 405 A.

Dieselektrisk lokomotiv litra MT 151-167
 Set fra modsatte side som midtersidetegning
 Tegning: Allan Hansen, 1992

Lollandsbanens Mak og Köf

Af Flemming Meisner

**ARNOLDS
HJØRNE**

Denne gang har jeg valgt at beskæftige mig lidt med privatbane-trækkraft, bl.a. fordi at den tysk byggede Köf er blevet vældig populær hos danske privatbaner. Det samme gjaldt et andet lokomotiv - Mak'en med kælenavnet »Makværket«. Dem har - eller havde - flere sjællandske privatbaner i drift.

Hver privatbane sætter deres eget præg på maskinerne. Her tænker jeg på de ændringer, der altid foretages, inden maskinen skal i drift.

Mak (V-65)

ARNOLD kat.nr. 2016

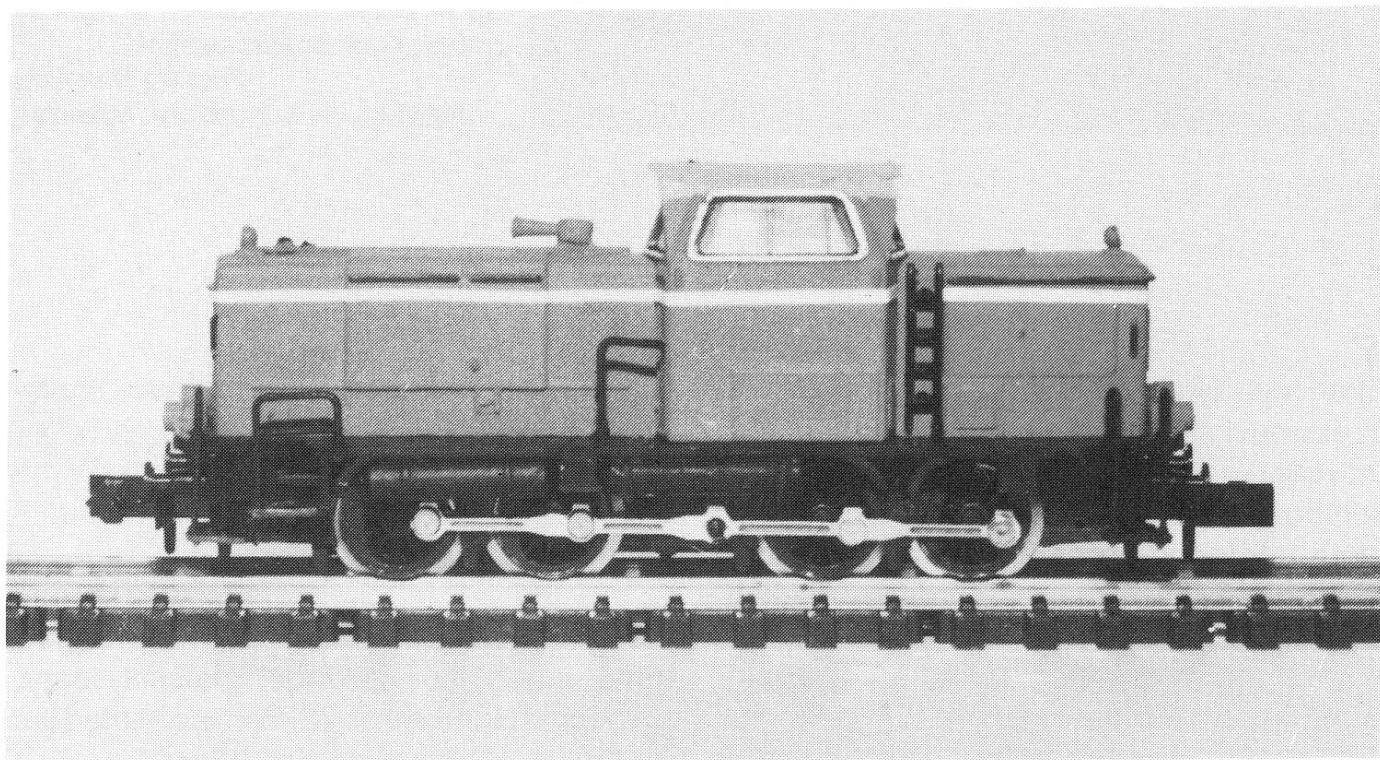
Maskinen, jeg her vil ombygge, er LJ-M33 som ikke fik de store ydre ændringer hos Lollandsbanen, men blot fik monteret »kasket-skygge« og trykluftbeholdere m.m.

Modellen adskilles efter brugsanvisningen, der ligger i æsken, når modellen købes. Derefter afmonteres hornet i taget.

Du kan nøjes med at lave tagskyggerne, eller gøre som jeg, der har lagt en ekstra tynd plasticplade over hele taget, således at det går ud over vinduerne, og på den måde får »skygget«.

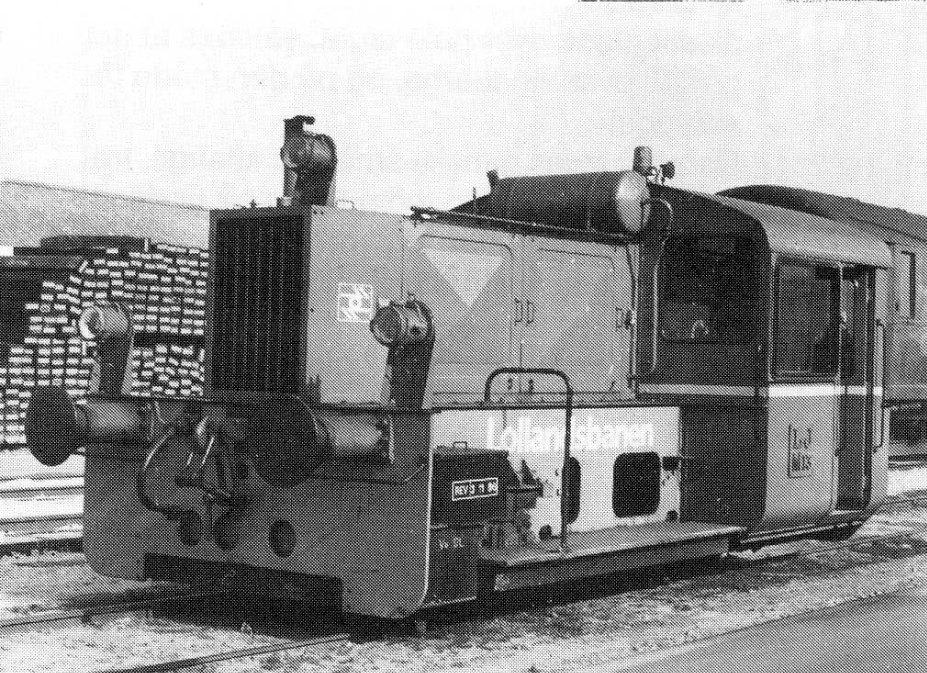
Derefter laves ganske små, lidt aflange, trekanter af plasticard, som limes på undersiden af tagskyggen og ind på førerhuset. Husk at lave hul til udstødningsmundingen i taget.

De store og klodsede forlygter på motorhjælmene, en i hver ende, files naturligvis væk.



Model af »MAK-værk« fra LJ med ARNOLD-N som basis. Den hvide stribe er udskårne tynde labels fra 3M. Påskrifterne bliver fremstillet af 2 mm løse bogstaver fra Næstved Transfers.

LJ M33 »MAK-værk« med tog til Nakskov, fotograferet i Nykøbing F., 1977.
Foto: Torben Andersen



Köf hos privatbane, her LJ M 13 fra LOLLANDSBANEN, marts 1989. Maskinen har fået det nye orange/gråblå design og LJ logo. Bemærk striben rundt om førerhuset. Den gamle skik med litrering på metalplade er her videreført i bedste stil, og er påsat førerhuset. På taget er anbragt gult advarselsblink.

Foto fra Nakskov, taget af Jan Lundstrøm, Næstved

Som nye lygter bruges gelænderholder i messing 1:87 til damplokos. Af selve kuglehovedet i enden af holderen, files ca. halvdel borte, således det kommer til at ligne noget i retning af en gammeldaws projektør. Evt. hul i lygten tilspartles, hvorefter lygten limes på plads med sekundklæber.

Hornet limes på den lange motorhjælm umiddelbart foran vinduet.

Undervognens ene side har to trykluftbeholdere, ligesom forbilledet. På den anden side monteres en beholder, lavet af plasticrund-

stok, så der også bliver to her. Der skal ligeledes monteres nogle små firkantede oliebeholdere (tror jeg det er). Udskær fire små klodser på 1,5x1,5x1,5 mm til at illudere disse. Anbringes efter foto.

Overdelen males i LJ-design, Humbrol nr. 18 blank orange mixet med lidt 82 mat orange (i forholdet ca. 60/40). Taget males lysegrå, blandet af Humbrol nr. 22-hvid mixet med lidt 64-grå.

Hele undervognen er sort, kun de røde hjul, de gule gelændere og det der er nymonteret,

males sort med Humbrol nr. 33 mat blandet med lidt 85-halvmat. Ligeledes skal håndlisterne på motorhjælmenes fronter og sider være sorte.

Pas MEGET på når du maler hjulene - gangtøjet skulle jo gerne kunne køre rundt...

Köf II

ARNOLD kat. nr. 2064

Maskinen vi her til kigge nærmere på er LJ M17.

Köf'erne har heller ikke gennemgået de store ombygninger hos Lollandsbanen. Nogle privatbaner bruger dem faktisk lige fra »æskan«, om jeg så må sige.

Det gælder også øvrige LJ traktorer, de skal blot ommales i LJ-design.

Derimod har LJ M17 fået ændret udseende med forlænget udstødningsrør og roterende blink på taget.

Brug 0,8 mm messingtråd til udstødningsrør. Længden skal være 6 mm. Bor et 0,8 mm ø hul, hvor motorhjælmen indsnævres 1 mm

inde, 2 mm dybt. Anbring røret og lim med sekundklæber.

Fjern »gevæksten« midt på taget, spartl til og slib efter.

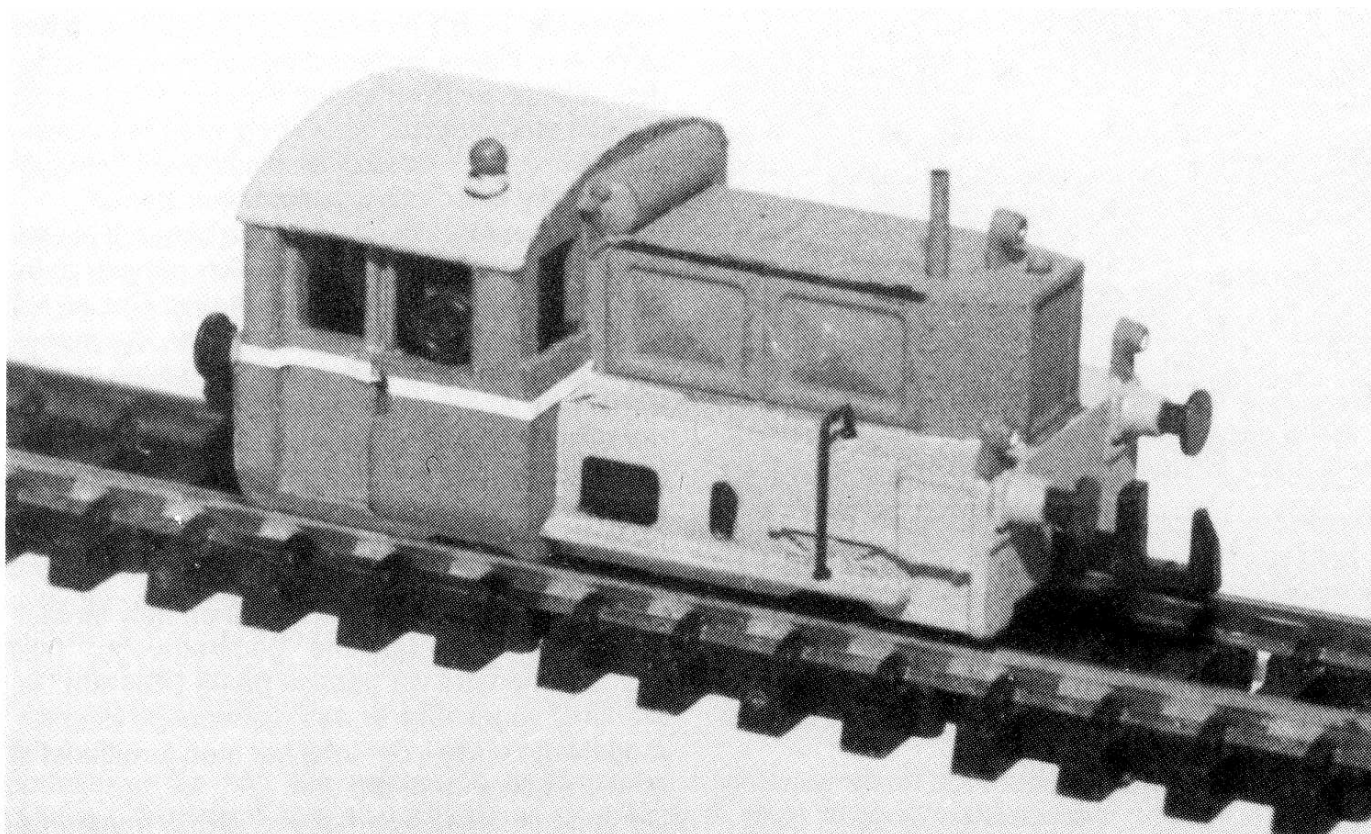
Roterende blink, igen gelænderholder 1:87 til damplok, men denne gang af plastic, da de er større. Det gennemgående hul til gelænderholderen spartles til, og blinket anbringes jvfr. foto.

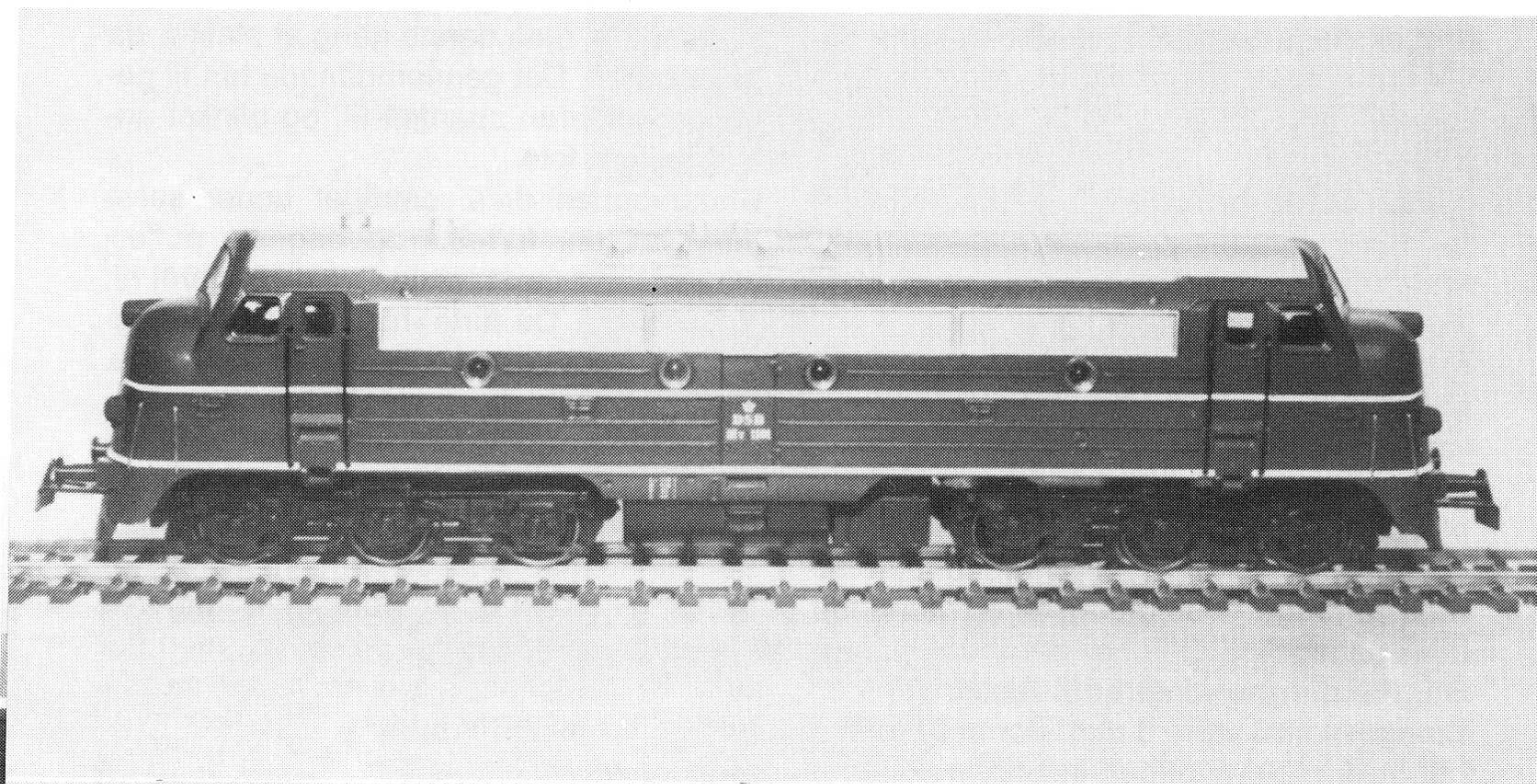
Undervognen d.v.s. området under selve motorkassen, forreste og bageste pufferplanke samt taget, males med Humbrol nr. 127-satingrå. De sorte »huller« på undervognen, (under motorkassen) bibeholdes sorte. Resten af overdelen males i LJ-design, samme som Mak'en. Håndlister øverst på siden af motorhjælmen samt hjulene males med Humbrol nr. 33 (matsort).

Det kunne måske se ud som om jeg er ARNOLD (Nielsen) fan, (hvem er ik' det) ved kun at bruge »Arnolds« produkter, men det forholder sig således, at ovennævnte modeller kun fås fra ARNOLD.

God fornøjelse

Köf fra LOLLANDSBANEN i model. Bemærk advarselsblink på taget og skorstensrør på motorkasse. Påskriverne bliver lavet af hvide mikro-bogstaver, der findes i bunden af bl.a. Letraset-ark 1570. Husk, at andre privatbaner har tilsvarende Köf'er tøffende rundt. Det gælder VLTJ, OHJ og HTJ. Findes der andre?





Märklins model af museums-MY 1101 i meget flot udførelse med vinrød vognkasse, aluminiumsfarvet tag og brunerede hjul.

Museums-MY 1101 fra Märklin

Märklins produkter kræver næppe større præsentation, hvad driftssikkerhed angår. Det er suverænt. At det lader meget tilbage at ønske rent modelmæssigt, er så en anden sag. Men alligevel er Märklin meget dyrket både i begynder- og viderekomne kredse, hvor især de sidstnævnte ombygger danske lokomotiver til modeljernbanen.

Desværre er Märklin efterhånden begyndt at lytte mere til samlere end mj-ere, hvilket betyder at fabrikken gør meget i fantasimodeller. Det er lidt synd. Samler man på fantasimodeller, kan man ligeså godt samle på frimærker. Forskellen er ens. Bortset fra at frimærker ikke har hjul! Det spændende ved model er jo at efterligne forbilledet bedst muligt, så den repræsenterer leg og jernbanehistorie samtidigt. Det synes at være et overset faktum hos den tyske fabrik, men den følger naturligvis markedskræfterne.

Et af de sidste nye eksempler på en halv fantasimodel, er den såkaldte geometrivogn, hvis blå/røde mønstre var baseret på en DSB litra Gs. Märklins vognkasse er den sædvanlige »samlersmodelvognkasse«, der intet har med forbilledet at gøre... så ikke mere om den.

Derimod er deres nye model af DSBs museums-

MY i skala 1:87 meget velkommen. Det er en yderst flot model af forbilledet, som er i drift hos DSB Museumstog.

På et tidspunkt var modellen lige ved ikke at komme på markedet, fordi tyske modelsamlere var imod, at der kom en ny dansk MY i handelen. Det ville ødelægge værdien af den tidlige udgivne Märklin MY 1106, argumenterede man. Men heldigvis lod fabrikken sig ikke presse, og kort før jul var MY 1101 i handelen.

Det er en utrolig flot efterligning af DSBs Museums-MY med det »stækkede« vingejul på fronterne (NB: Det er *ikke* en model af en rødbrun MY i daglig drift hos DSB).

Modellen er malet i flot rødbrun (maroon) halvmat farve, således som maskinen så ud ved leveringen i 50'erne. Tag og sidegitter er aluminiumsfarvet som forbilledet, og den er udstyret med velliggende litreringer på front og side. Trykningen er i top. Vingehjulet på front er - som nævnt - »knæk-
ket«, fordi DSB Museumstog, trods ihærdig eftersøgning, ikke har været i stand til at finde den originale matrice, der er forlist ved overgang til nyt design. Derfor har museums-MY'en denne lille »fejl«, der er gengivet korrekt på modellen. Fartsriben er hvid, hvor den burde være lys cremefarvet... hvis vi skal kritisere lidt.

Som noget nyt har Märklin udstyret modellen med brunerede hjul, og det er dejligt. De hidtil anvendte sølvfarvede hjul på MY 1106 (udgivet 1974) og MY 1147 (udgivet 1977) samt på den »spraglede« MY 1126 skæmmer helhedsindtrykket.

Det rent tekniske er som på tidligere modeller, d.v.s. udstyret med sædvanlig kobling, håndbøjler m.v. (der er dog ekstra sæt håndbøjler på MY 1101's fronter), og da det er de samme forme, der danner grundlag for alle Märklins MY'ere, foreligger museums-MY'en i den korte »MX-længde«.

Modellen er også velegnet til at sætte i drift på et epoke III-anlæg, hvis man kniber det ene øje til, og ser bort fra vingehjulets facon. Litreringen kan sagtens gå for at være den oprindelige. DSBs maskiner har undervejs haft så mange afvigende bemalinger. Endog MX med spejlvendte vingehjul har været i drift!

Anbefales!

Endelig har Märklin udgivet en »tykmavet« bogietankvogn fra olieselskabet BP. Denne ser umiddelbart ud til at være god nok en dansk BP, men da vi ikke har haft fotodokumentation ved hånden, vil vi ikke udtale os nærmere. Tjekkes til næste nummer.

Modellerne fås hos alle hobby- og legetøjsforhandlere, der fører Märklins produkter. TA

Plakater fra »Trinbrættet«

Så er det på tide at få sat plakater op. Altså ikke valgplakater, men de festlige DSB-plakater, som siden 30'erne har prydet vægge på perronhuse, stationsbygninger, plakattavler, plankevægge m.v. på alle stationer. De er siden 30'erne (måske før?) udført af kendte kunstnere for DSB, og mange er siden gået over i historien, som eksponent for sin tid.

Nu kan man eftergøre dette på eget anlæg, hvad enten det er et 30'er anlæg (epoke II) eller moderne epoke IV (V?).

»Trinbrættene« i Jylland har udsendt et ark med et repræsentativt udsnit af de kendte plakater i smuk 4-farvet gengivelse, lige til at skære ud og montere på modelhuset.

De er trykt som selvklæbende etiketter, så nul lim. Plakattavlen skal være plan, så man bør selv skære en lille tavle ud af tynd plasticard, og male det sort (moderne), rødt eller grønt (ældre) og lime det på husvæggen, så plakaten ikke »hænger« direkte på murstenene.

Arket fås i 4 størrelser: Skala 1:87 (H0), skala 1:100 (til HELJAN huse) skala 1:120 (TT) og skala 1:160 (N), så alle kan få glæde af de nuttede plakater. Motiverne rækker fra den kendte lyntogsplakat, over Lillebælt- til Storstrømsbroerne, til moderne



Nedfotograferet ark med DSB plakater fra epoke II, III og IV fra »Trinbrættene«.

abstrakte mønstre. Selvfølgelig også modulfri-
sen, der var reklame for DSBs stykgodstransport
i 80'erne (de 6 plakater skal sidde sammen i en
række - til nød kan man nøjes med tre). Også den
gamle godsplakat med elefanten er med. Foruden
færge- og signalmotiver.

Det er garanteret noget, der vil live op på alle an-
læg. Anbefales! Og vi ser gerne mere af samme
slags. Priserne rækker fra kr. 50,- til 60,- pr. ark.
med i alt 80 motiver, hvoraf de fleste foreligger i
3-dobbelt udgave.

TA

HELJAN-NYT

Så er der ved at ske ting og sager til glæde for dan-
ske mj ere i det danske firma på Fyn.

Indtil videre har HELJAN mest beskæftiget sig
med danske bygninger til modeljernbanen, men
det ser nu ud til at man vil fortsætte succesen med
fremstilling af dansk rullende materiel, hvor
IC3-togsættet var en direkte forløber. Salget er
gået så godt, at man har fået mod på at prøve
kræfter med det danske marked. En gruppe jyske
mj-ere har været til »træf« hos HELJAN, og resul-

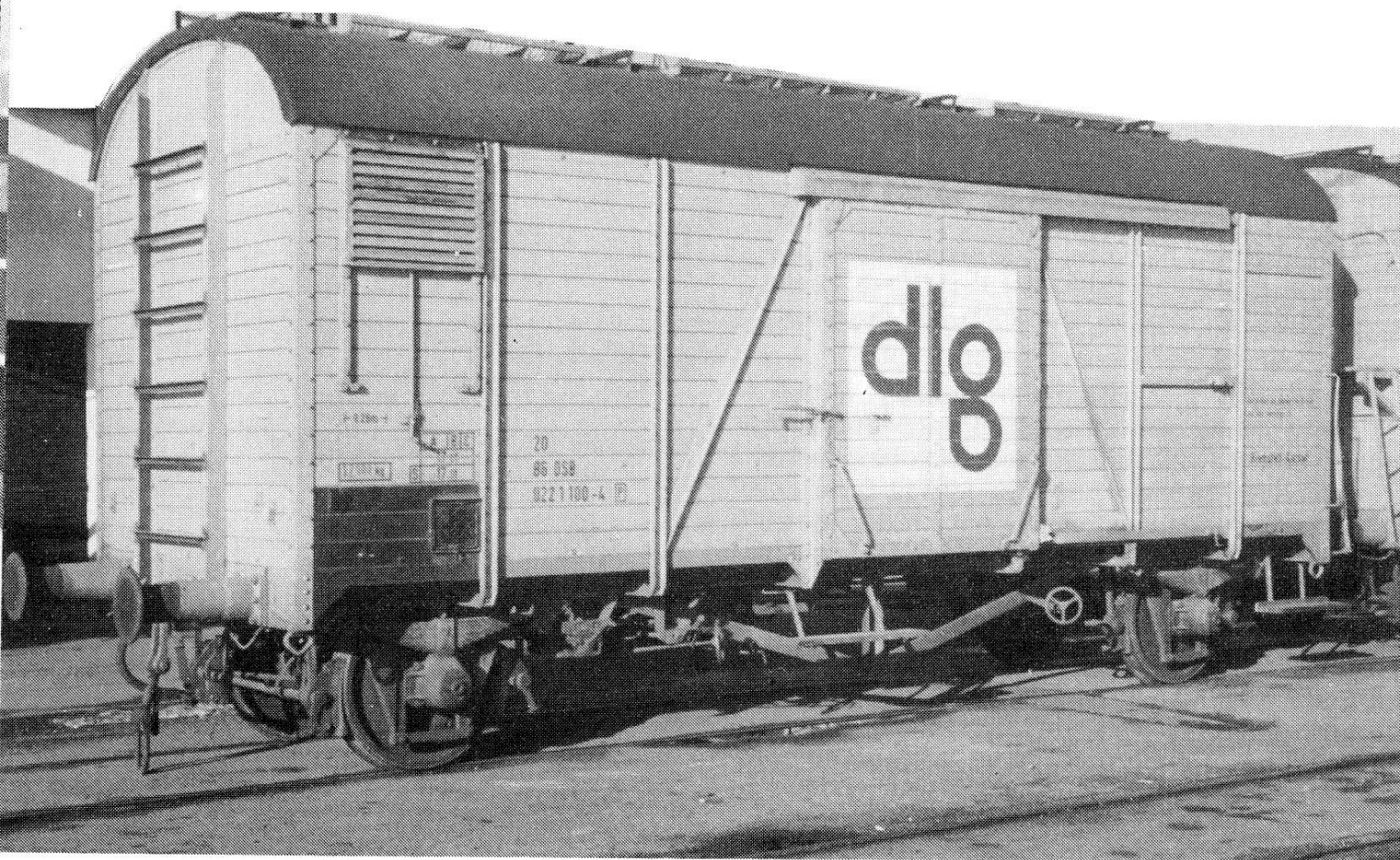
tatet blev, at HELJAN efter forslag fra gruppen er
startet op med en rigtig dansk epoke III- og IV-
godsvogn.

Det bliver den navnkundige HD, der i mange år var
en standardgodsvogn på danske og udenlandske
baner. For ikke at tale om besøgene på privatba-
nerne.

Nu kan man stille sig det spørgsmål, hvorfor HEL-
JAN vælger at lægge ud med en godsvogn, når
markedet i forvejen er oversvømmet, og Liliput har
udgivet et utal af HD/IA. Svaret er ligetil: Liliputs
vogn har aldrig været korrekt, hverken i mål eller
detaljer, selv om den er en af de udenlandske mo-
deller, der mest ligner en dansk. Dernæst er HD-
vognen god at starte med, da den kan anvendes til
utallige ombygninger, både som tjenestevogne og
som private vogne.

Jan Nannestad fra HELJAN fortæller da også
LOKOMOTIVETs redaktion, at det er hensigten, at
udgive en vogn, hvoraf ikke alene begynderen
kan få gavn, men hvor også selvbyggeren kan få
glæde af modellen ved at tilføje detaljer efter ønske.

Modellerne vil blive solgt som vognkasser med
hjul, mens jalousier, taglemme og andre detaljer



Denne vogn kommer nu i model skala 1:87 fra HELJAN sammen med flere andre. Her et af forbillederne, dlg silovogn nr. 100, der her er fotograferet af Peter O. W. Barker. Se også LOKOMOTIVET nr. 10.

vil medfølge som løsdeler, man selv kan lime på efter ønske. I alt udgives 4 vognkasser, der kan fremstilles over HD-modulet: HD i brun bemaling, dlg kornvogn (silovogn) i gul, KFK kornvogn i grøn og hvid IA. Vognkasserne leveres færdigmalet med firmapåtryk og DSB-litrering. Bemærk, at KFK ikke er HD-vogne, men IA-typen, så der medfølger ekstra jalousier, således at IA kan laves.

Modellerne udstyres med Märklins NEM-kortkoblingskulisser og A-kobling, som kan udskiftes efter ønske (som på Märklin katalog-nr. 4733, DB Hbis). Denne kobling er valgt, idet den er bedst egnet til vogntyper, hvor akslerne sidder ude ved gavlene. Symoba-koblingen har også været inde i billedet, men vogntypen levner ikke plads.

Detaljemæssigt må mj-erne selv montere håndbøjler, hvilket ikke skulle volde problemer, idet vognene fra HELJANS side vil have forborede huller, der letter hele operationen.

Modellen udstyres med isolerede Märklin-hjul til jævnstrøm, der ikke alene kan befare Märklins egne M- og K-skiner, men også kan løbe på ROCO-line og PECO-spor. Hermed skulle det største marked være dækket ind, idet Märklin-folket udgør en stor del af danske mj-ere. Ved at anvende jævnstrøms-hjul kan vognene rulle på alle strømsystemer. Havde man valgt vekselstrøms-hjul, ville det pålægge jævnstrøms-mj-ere ekstra udgifter ved det krævede hjulskift... samt besværet med at fremskaffe jævnstrøms-hjulene.

Prisen bliver på samme niveau som Kleins, hvilket hilses med glæde, idet alle så kan være med, hvilket betyder større salg.

Modellerne præsenteres på Nürnberg-Messen i denne måned (februar), og er i handelen pr. 1. april 1993 hos alle landets legetøjs- og hobbyforretninger, der fører HELJANS produkter, så det gælder om at »kritte pengepungen«.

Vi vil her i bladet selvfølgelig bringe forslag til ombygning til andre typer HD-vogne, der kan anvendes i epoke III som stykgodsvogne, og epoke IV som tjenestegodsvogne af forskellig karakter.

Til slut vil vi gerne omtale HELJANS ekspertise på modelområdet. Firmaet er nok mest kendt for sine suveræne bygninger til modeljernbanen (den flotte model af »bryggeriet« blev i sin tid meget rosende omtalt i det tyske blad »modelfan«). Danmark udgør dog det mindste marked. USA er det største, og nordamerikanske mj-ere har i mange år nydt godt af HELJANS dygtighed, idet mange US-bygninger og tilbehør er fremstillet i Sønder sø på Fyn.

Med hensyn til det rullende materiel har firmaet mange års erfaring. US-lokomotiver og vogne mærket Walthers er således alle fremstillet i Danmark... vidste I det? Kender man disse nydelige køretøjer, kan man virkelig glæde sig til at HELJAN sætter danske vogne og lokomotiver på sporet.

Herudover har HELJAN i mange år leveret vognkasser til Märklin miniclub, ligesom fly, militærmodeller m.v. er kommet til verden her.

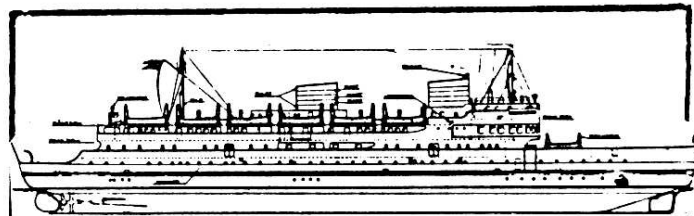
Vi håber at alle danske mj-ere vil støtte dette dejlige initiativ, der ifølge Jan Nannestad kan føre til at man udvikler en typisk dansk personvogn, ja, endog danske lokomotiver m.v. Det giver mj-hobbyen helt nye dimensioner, hvilket må siges at være tiltrængt. Vor læseranalyse viste tydeligt, at den spidse CM var største favorit hos danske mj-ere... lad os håbe, læsernes ønske går i opfyldelse. Det er man selv med til at bestemme...NU.

TA

ROCO Tdgs, Gs og ...N-maskine?

Fra sædvanlig vel underrettet kilde erfarer redaktionen, at ROCO har i sinde at udsende flere danske godsvognsmodeller... (tror udenlandske fabrikker mon, der kun kører godsvogne i Danmark?).

Det drejer sig denne gang om tidligere udgivne modeller af kornvognen litra Tdgs og den lukkede bræddegodsvogn litra Gs i skala 1:87, samt IFL,



tegninger til 50' materiel
tråd - rør - folier
netværk - plastplader - profiler
aeroplanfinér - lister - balsa
modelleringsmaterialer
silicone til fremstilling af
støbeforme - modelstøbemetal
modelfigurer N-HO-O-1 umalede
færgen m/f Dr. Ingrid (nu Sjælland)
tegningsæt med udtegnede spanterids
til direkte overførsel og udskæring
kr. 150.00

MODEL & HOBBY

Frederiksborggade 23

1360 København K

telf. 33 14 30 10

forretningstid kl. 13 - 17

lørdag kl. 10 - 12

ONSDAG LUKKET!

som for godt et års tid siden blev udgivet i begrænset oplag af DWA-Hobby.

Litra Tdgs er yderst velkommen i dansk udgave, idet det jo er en meget almindelig og anderledes vogn på danske spor. TOG&TEKNO i Ålborg udgav i sin tid modellen (m.fl.) med metalsvingtag, der blev sat på forbilledet efter revision sidst i 80'erne, og det var en god idé... altså modellen med metaltag (og selvfølgelig også på forbilledet!). Desværre er modellen nu udgået, og TOG&TEKNO synes desværre ikke længere at beskæftige sig med forbilleder, men med fantasi-modeller. Her synes fantasien til gengæld heller ikke at sætte grænser, hvilket samlerne kan være glade for.

Gs er også velkommen, men vi havde nu hellere set en udgave med bremseplatform. Gs-modeller uden platform har vi efterhånden set rigeligt af. Forklaringen er naturligvis den, at ROCO kun har den »nøgne« Gs-model i sit program.

IFL-fiskevognen vil komme i ny udgave med mere korrekte påskrifter (især kongekrone), således at nye mj-ere også kan få glæde af den særlige fiskevogn, der var et almindeligt syn på danske spor sidst i 50'erne.

Alle tre forannævnte modeller vil komme i løbet af 1993.

Et af de mere spændende rygter går på, at ROCO i foråret 1994 vil udgive en dansk N-maskine baseret på deres BR 50. Se, det er jo til at føle på. Endnu har vi ingen konkrete oplysninger om en sådan udgivelse, selv om den danske distributør Aalto

har bekræftet, at man i øjeblikket leder efter passende dele til ROCOs 50'er-model, der skulle gøre det muligt at fremstille en korrekt dansk N, alt efter hvilket nummer, der vælges. Det er bl.a. tegninger fra LOKOMOTIVET (nr. 21), der ligger til grundlag for udformningen. Der skal tages højde for forlængelse af fodplade, montering af nye røgskærme, tagrytter, afkortning af skorsten, vinduesinddeling, lukning af kulkasse på kultender m.v. Mere om denne spændende nyhed, når noget konkret foreligger.

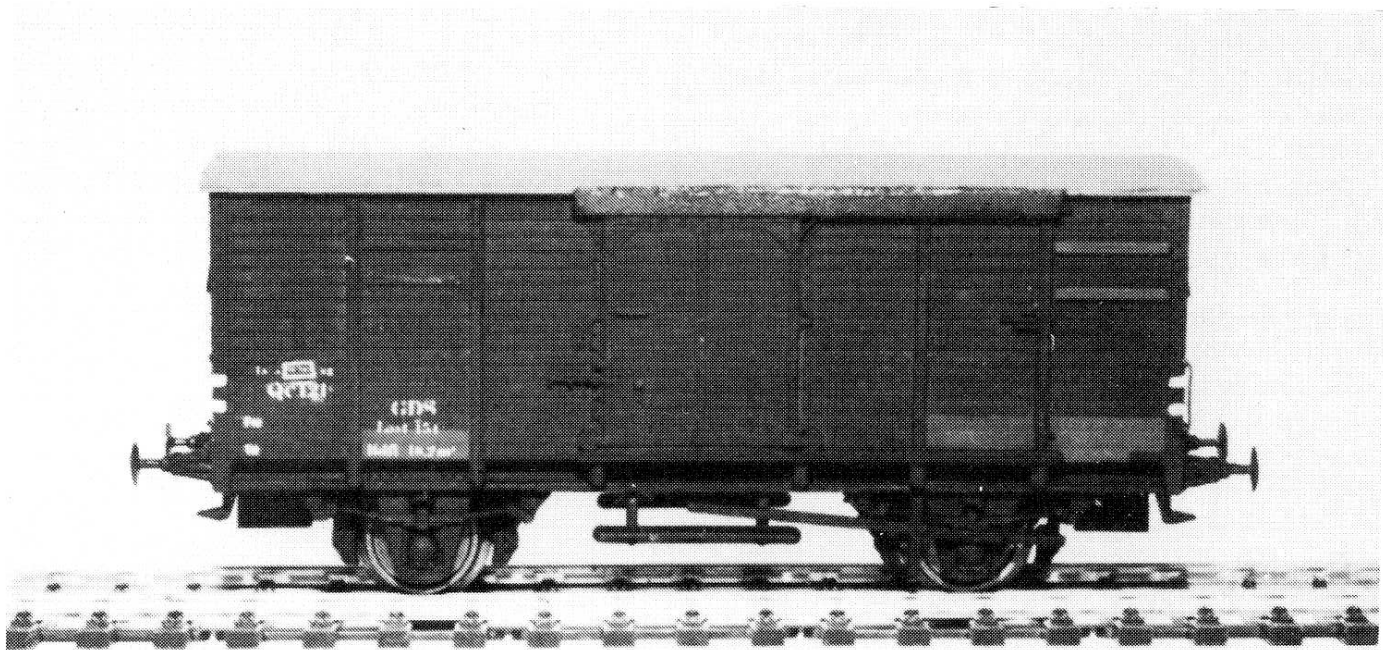
TA

IE-serie fra DAN-HOBBY

Fra omkring begyndelsen af 40'erne overtog DSB en del lukkede vogne fra danske privatbaner. De var i drift til midten af 60'erne sammen med søstre på privatbanerne. Vi har tidligere i bladet og særskifter (DMJH) beskrevet disse modeller, og nu har DAN-HOBBY lanceret en færdigbygget miniserie af de små lukkede godsvogne.

Modellerne er baseret på PIKOs G10'ere, og leveres i færdigbygget udgave med litreringer, som man selv kan påsætte.

IE'erne leveres i alle gængse afskygninger, som der findes dokumentation for, og vi har set et par eksemplarer af DSB IE og GDS QC. Vognene er tilrettet/omdannet til forbilledet, dels er de forkerte lemme fjernet, dørlister og håndbrems er monteret, cylinderpuffer er udskiftet med kurvpudder og taget har fået »tagpap«. Vognkassen er sprøjte-



Lukket godsvogn af typen IE, her som GDS QC, fremstillet af DAN-HOBBY på basis af PIKO G10. Bemærk brædder i afvigende farver.

malet, og fremtræder i halvmat udseende. Ganske nydelige, må man sige, men det er også en erfaren modelbygger, der står for ombygningen. Husk, at de nye PIKO-modeller har kortkoblingskulisser og NEM-skakt.

Serien vil blive udbygget undervejs, efterhånden som fotodokumentation dukker op.

Yderligere oplysninger og bestilling om de flotte G10'ere til DSB og privatbanerne fås hos DAN-HOBBY. Se adresse m.v. i annoncen.

Tysk/dansk kødvogn og Hs-t fra Klein

I 50'erne lejede DSB en stribe kølevogne til kød- og fisketransport hos DB. De blev indsat på danske spor med dansk litrering påmalet, og var i drift i den sidste halvdel af 50'erne (epoke III - se historien i LOKOMOTIVET nr. 25, side 49).

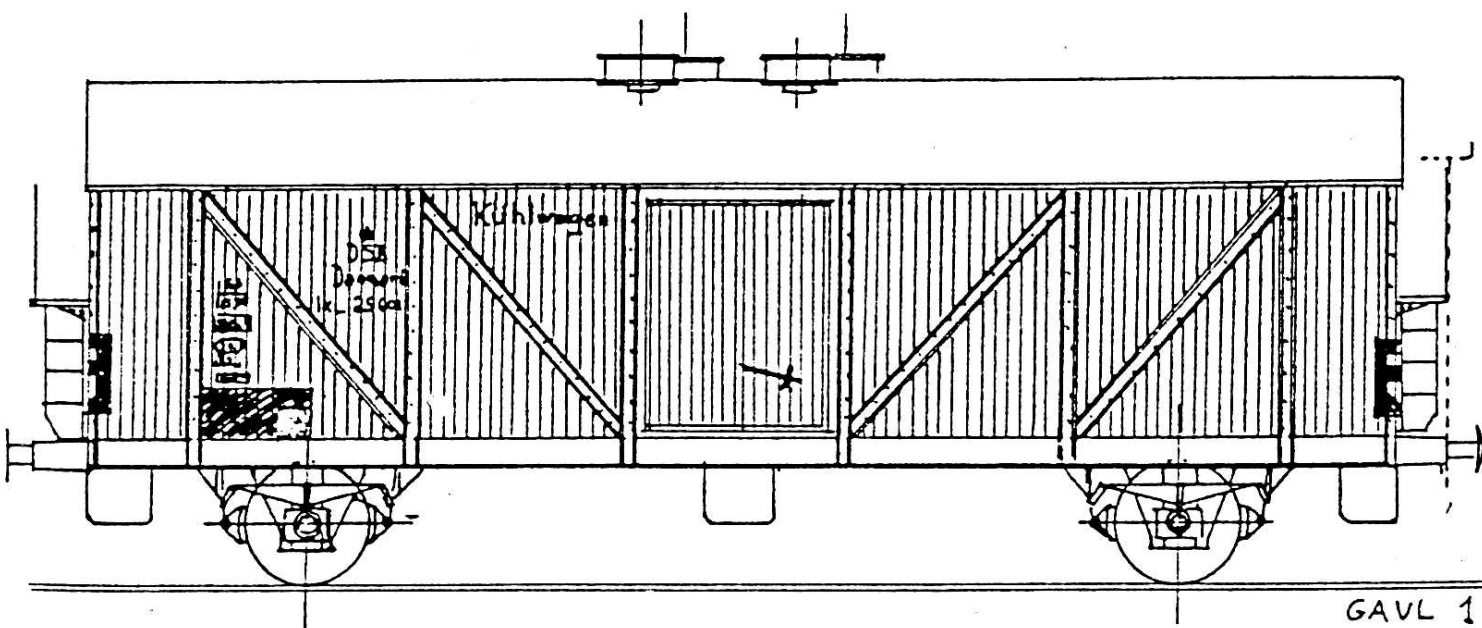
En af typerne er kommet i model (1:87) fra Klein (LOKO-DAN). Det er den såkaldte type II (DB Tehs 42), hvor den tyske påskrift udskiftet med dansk.

Vognen har hvid vognkasse, og er litreret DSB IKL 25 603, og er udført i den sædvanlige Klein-kvalitet. IKL-modellen har katalog-nr. 3195.

I modelserien af Hs-t/His/Hims i skala 1:87 er Klein nu kommet til den oprindelige udgave fra begyndelsen af 1962 (se historie m.v. i LOKOMOTIVET nr. 25).

Modellen leveres i den tidstypiske (epoke III) rødbrune farve med døre i bukket plade og bremseplatform. Vognen har fået litra Hs-t nr. 49 889. Påskrifterne er udført i den kendte fine Klein-trykning, men desværre lider vognen af en kedelig fejl; den fortæller at »dørene skal holdes lukket under kørslen«. En detalje, men dog lidt skæmmende for den ellers nydelige model, der herved nok ender med at blive samlingsobjekt i stedet for at komme i drift på modeljernbanen. Lidt synd. Men LOKO-DAN meddeler, at næste oplag vil være rettet til »lukket«. Katalog-nummeret er 3297.

Også udgivelsen af veksellad-serien (skala 1:87), baseret på den belgiske (SNCB) Sgns, fortsætter. Ud over »CARGEX« i grøn og »Dansk Fjerntransport« i rød, fås den nu også fra firmaet Erik Hal-

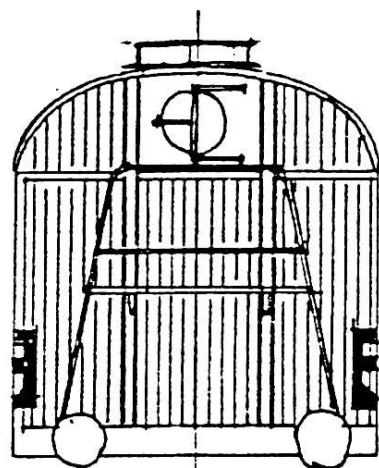
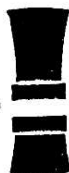


DSB IKL KØDKØLEVOGN

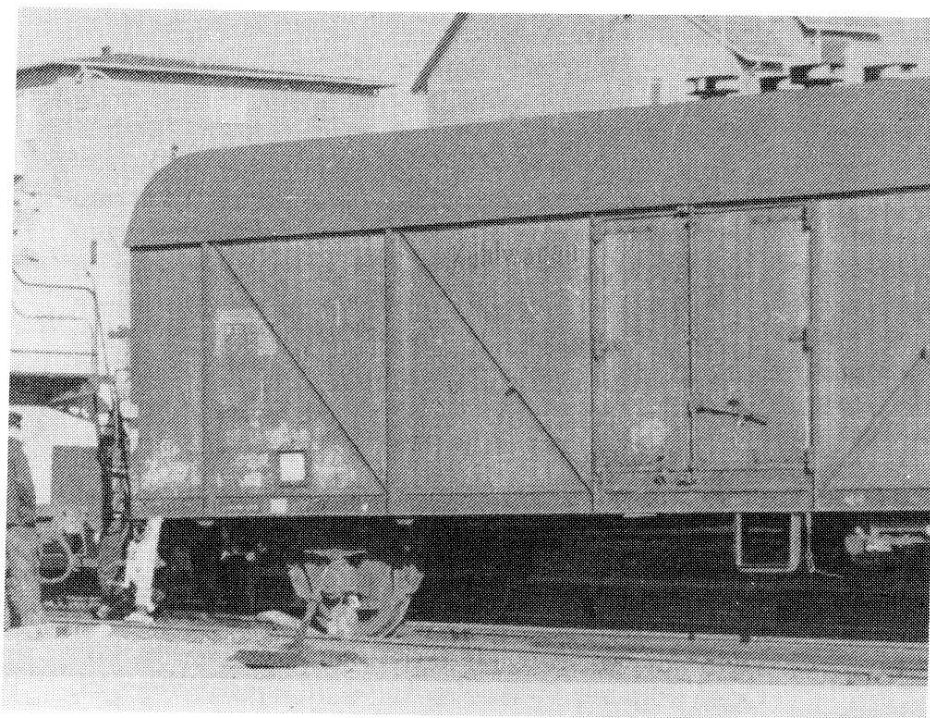
Lejet hos Deutsche Bundesbahn
1957-1960
Skala 1:87

Tegnet af
Jens Bruun-Petersen, 1969

LOKO
MOTIVET



GAVL 1



Forbilledet for Kleins model af dansk IKL (DB Tehs 042) er her gået på gulvet i Vordingborg, 1960. Billedet viser et udsnit af vognen, der har hvidmalet rustrød/snavsetbrun vognkasse, så den snarere fremtræder som brun vogn frem for en hvid. På det trykte billede kan det være svært at se litrering og påskrifter, men de er standard for IFL og IKL, og placeret som på Kleins model. Under lup ses påskriften »Kühlwagen« i feltet nærmest døren. DSB-påskrifter med krone og litra IKL 25 604 har erstattet de tyske i felt to. Bemærk de mange håndskrevne meddelelser i kridt. Foto: JBP, Ribe

skov Jensen, der driver international spedition. Vognen er nydelig, men også her har sætternissen været på spil. »Kobenhavn« har han døbt vor kære hovedstad...men det kan man vel leve med? Det danske alfabets æ, ø og å er ikke »vældt« i udlandet. Husk i øvrigt, at Kleins modeller er i en prisklasse for sig.

I øvrigt vil vi gerne slå et slag for Kleins løsdele til selvbyggere. De er meget komfortable i brug. F.eks. de hjulbukke Klein bruger; de gør hjemmebyggede vogne særdeles velkørende. Fra Kleins østrigske personvogne er der også nogle pragtfulde Berliner-bogier, både med og uden dynamo, billige, og til brug for mange danske personvogne og rejsegodsvogner litra ECO. Endelig fås flotte fægekroge, og bremseplatformen fra de nyeste His/Hims egner sig fortræffeligt til f.eks. litra Gs fra Fleischmann.

Dyrker man militærmodeller på modeljernbanen - som f.eks. på NMJKs anlæg, hvor en kaserne med tilhørende øvelsesterræn og læsserampe for militærkøretøjer er under opførelse - fås nu militærmodeller fra det spanske EKO (1:87). Det er Centurion-kampvogne og M41 Walker Bulldog, der gennem mange år har været typiske danske køretøjer på danske veje...og på jernbanevogne. Andre militærkøretøjer fås fra EKO's program.

Endelig fører DIN&MIN HOBBY på Buddingevej også tørfarver, der sælges i filmdåser til under en ti'er pr. stk. I øjeblikket fås seks farver: Brændt terra, engelskrød, gulokker, brændt umbra, brun umbra og oxidsort. Muligvis følger også hvid, der er uundværlig til herligt svineri af vogne og meget andet.

Til sidst vil vi gentage, at LOKO-DAN er importfirma, mens DIN&MIN HOBBY er grossistfirma, mens mj-tek er Leif Lises eget firma. TA

Fleischmann Hbis Albani og Grand Danois

Data og katalognumre:

ALBANI:

DSB Hbis 225 0 564-6

Katalog-nr. 5335 DK1

GRAND DANOIS: DSB Hbis 225 0 478-3

Katalog-nr. 5335 DK2:

Så kom de endelig! Fleischmanns modeller af de udsmykkede vogne fra Odense-bryggerierne og DSBs Grand Danois godstransport i skala 1:87. De var ventet i handelen i november 1992, men problemer med den tyske fabrik, gav den danske importør Vestergård vanskeligheder med at overholde den lovede leveringstermin. Men nu er de her, så lad os give dem et ord med på vejen.

Produktet er blevet til i samarbejde mellem Vestergård og mange danske mj-ere, der har leveret fotos m.v. Vi har i redaktionen også i denne sag været behjælpelige med fremskaffelse af fotos, farveprøver, godkendelse m.v. Og var det arbejdet værd? Ja og nej.

Da modellerne baserer sig på en Hbis-model, der i forvejen findes i Fleischmanns katalog, må den i bund og grund være som øvrige modeller ang. materiale, køreegenskaber og koblinger, og det vil vi ikke komme nærmere ind på. Bortset fra at modellerne er udstyret med flotte brunerede små hjul. Lad os tage det negative først.

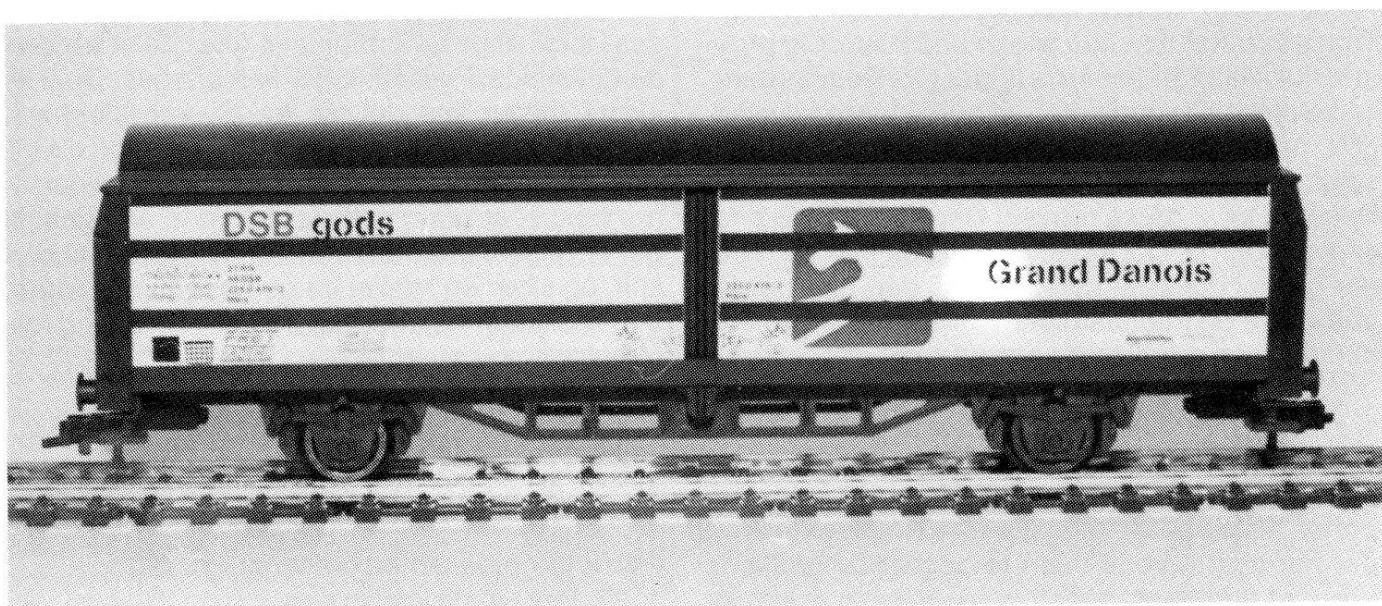
Begge modeller har af uforklarlige årsager fået nye døre, hvilket betyder manglende markering af

de karakteristiske langsgående forstærkningslister og lukketøj! Og det er en mere en synd. De er muligvis udeladt af tryktekniske hensyn, hvor farven ikke kan slutte tæt ved listerne. Hvis det er tilfældet, må vi erkende at Fleischmann ikke er dygtig nok. Det ses tydeligst på Albaniudgaven, der virker nøgen og tom. Her burde fabrikken have fremstillet lågerne i rød plastic, og derefter trykt felter og logo med dækhvid og sort. Herved ville kantlistebesværet være undgået. Mj-erne kunne nemt leve med, at dørene indvendigt var røde i stedet for hvide.

Grand Danois-vognens manglende »forstærkningslister« er trykt kunstigt i samme farve som vognkassen, og er en rimelig løsning. Men også her er valget af de flade døre ubegribeligt. Man kunne blot trykke på en dør med lister, når man i

nu forvejen havde farven i maskinen. Da »hunde logoet« ikke går hen over listerne, skulle det - alt andet lige - ikke volde besvær med at få den røde og blå kliche til at slutte til listekant. Men nu er det desværre en trist kendsgerning, der bliver endnu mere synlig i sammenligning med Kleins vogne, hvor man netop gør meget ud af modeller, baseret på forskelle i dørenes forstærkninger!

Albani-vognen lider af endnu en kedelig detaljemæssig mangel: Midterstolpen mellem dørene er ikke malet i rød/hvid som forbilledet. Det skæmmes modellen lidt. Man kan muligvis selv at male stolpen. Men vi tvivler. Selv om RAL-numre kendes, kan man næppe finde en maling, der uden videre matcher... og samtidigt opnå den halvmatte glans. Det er lidt synd for de ellers flotte modeller. Det positive: Til gengæld har man anbragt en hvid



Model i skala 1:87 af lukket godsvogn litra Hbis fra DSB som »Grand Danois«. DSB har to vogne i denne bemaling i vognparken. Ligesom Albani-vognen fra Fleischmann mangler den de langsgående forstærkninger på døre, selv om det ikke ser sådan ud.

Model i skala 1:87 af lukket godsvogn litra Hbis fra Odense bryggeriet »Albani«. Desværre mangler de typiske vandrette forstærkningslister på dørene, ligesom midterstolpen skulle have samme farver som døre.



strie på nederste vange på selve Albani-vognkassen, således at vognens døre fremtræder optisk korrekt, hvilket er i overensstemmelse med forbilledet.

Vognkassefarverne er i to nuancer som forbillederne. Sortgrå (med brunt skær) for Grand Danois og lysebrun for Albani. Korrekt, selv om de ser ud som nat og dag, når vognene stilles ved siden af hinanden.

Albanis logo (»husfarve«) er også korrekt i hvid med sort outline på rød baggrund.

Grand Danois-vognens mange flotte farver er en prydding for øjet. De røde, blå og turkis nuancer er helt i overensstemmelse med forbilledet, også det nye DSB godslogo, hvor »gods« er stencileret. Flot, selv om DSB-logoet »gaber« lidt. Det og andre småfejl er ikke værd at skrive om!

Trykmæssigt er det den sædvanlige topkvalitet fra Fleischmann. Knivskarpt tryk, endog opsmørringspåskrifter m.v. kan læses under lup. Og prøv at se lukkeinstruktionerne under lup. Desværre er lukketøjet trykt »outlinet«; det burde være massivt gråt, når den uheldige løsning med flade døre er valgt.

Priserne tør vi dårlig nævne! Den vejledende pris er over 300,- kr. Det er selvfølgelig de mange tryk, der gør modellerne dyre, men til den pris burde både døre og midterstolper være som på forbilledet med bl.a. profilerede døre. Derfor spår vi vognene en usikker fremtid på det danske marked. Var dørene korrekte, ville det være supermodeller.

Til slut: Ingen af fejlene skyldes den danske importør Vestergård, men derimod Fleischmann, der har trykt dørene uden forudgående godkendelse af den danske distributør. Kunne vi ikke få mj-ere og forhandlere til at protestere, og formå Fleischmann til at trykke nye profilerede døre? Nu har man jo trykformen.

Til sidst: Husk at akselboksene skal være gule på Grand Danois. Brug Humbrol 24-gul el. lign. TA

DSB køretøjer fra epoke IV

For nogen tid siden udsendte DWA-HOBBY i Fredericia en serie moderne køretøjer, der er typiske fra DSB i epoke IV. Alle er baseret på ROCO, og er i nøjagtig skala. Farven er korrekt DSB-rød med logo i hvidt. Det er nydelige små modeller, der vil pynte på ethvert epoke IV-anlæg. Kan anvendes over alt: Langs med strækningerne, hvor DSB baneafdeling rydder beplantning eller vedligeholder spor, på perroner ved forskellige reparationer, ved maskindepoter, ved varehuse, ved remiser...ja, kun fantasien sætter grænser. Og da bilerne findes i forskellige udformninger, giver de et varieret modelbillede. Presenninger kan aftages. Ønskes ekstra udstyr kan det fås fra diverse tilbehørsæt (sidespejle/skovle/reservehjul/kasser o.s.v.). Husk også personale, der kan bestå af civilpersoner med eller uden DSB-kasket (find en egnet figur i Preisers program, trim håret med et vandret snit, og skær en kasket fra en figur med uniform. Lim kasketten på, mal den sort eller brun, og res-ten af tøjet i »civil-udgave«).

De fire modeller er følgende:

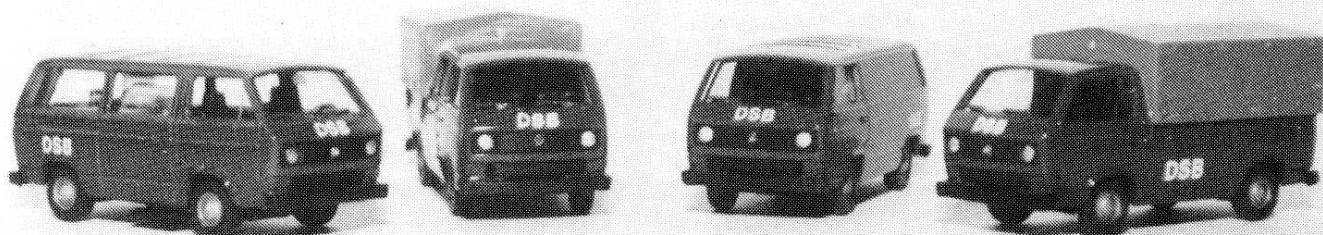
1424: VW type 2 bus

1425: VW type 2 med dobbeltkabine og presenning

1426: VW type 2 med presenning

1427: VW type 2 kassevogn

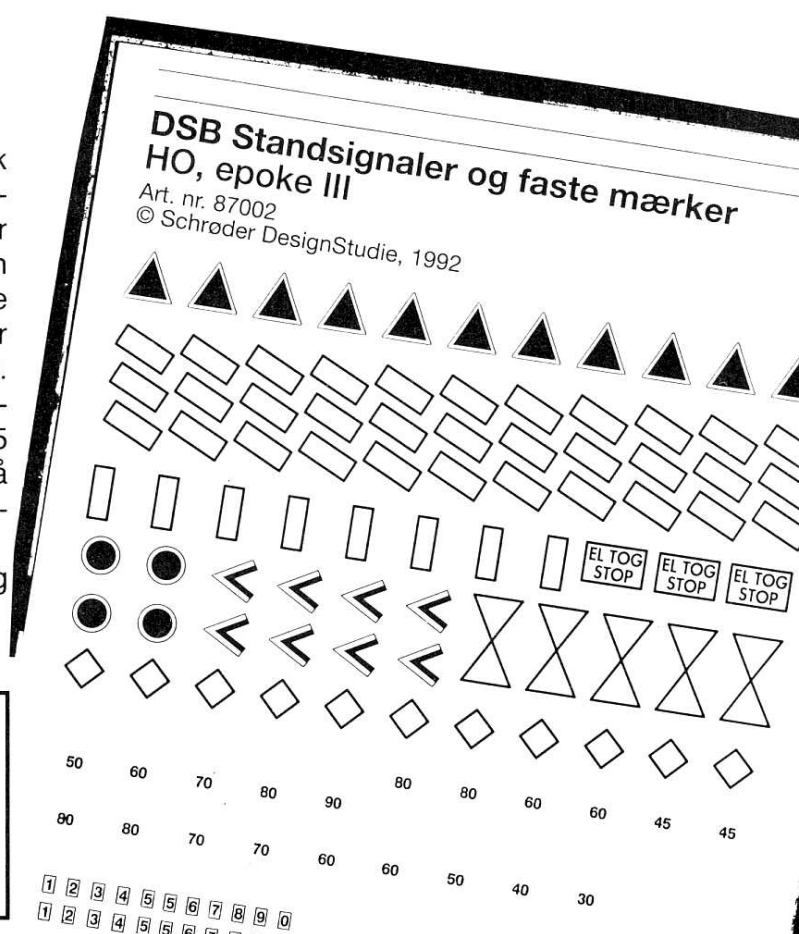
Nu ønsker vi os en VW kassevogn LT 28 m.fl. med det hvide forhøjede tag, der kom frem sidst i 70'erne og er et typisk køretøj fra epoke IV...(f.eks. Wiking katalog-nr. 304)



Faste mærker og skilte

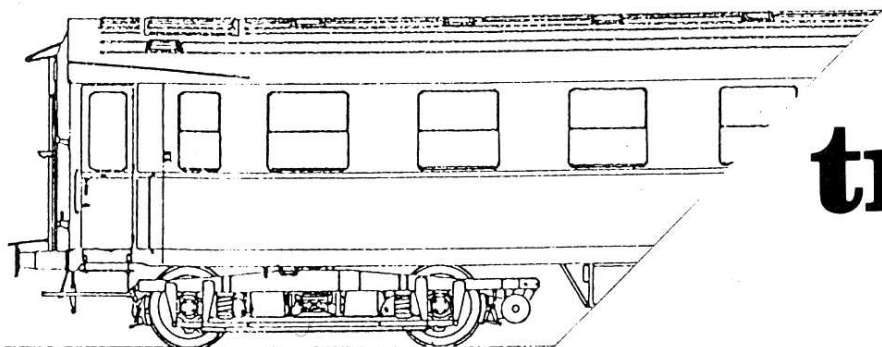
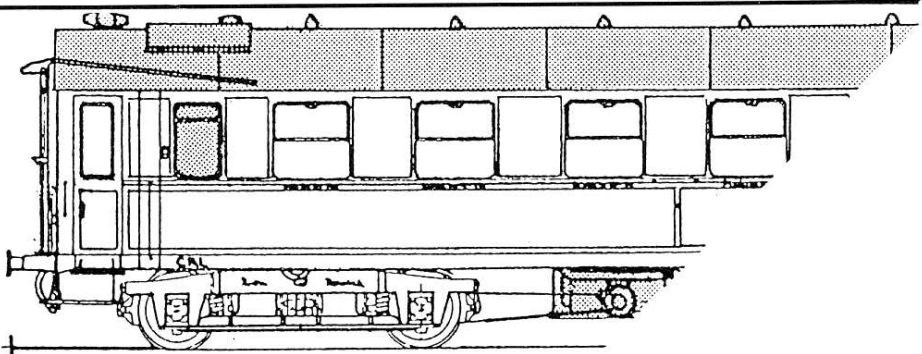
Det må efterhånden være en drøm at være dansk mj-er, når man ser på udbuddet af tilbehør til modeljernbanen. I de sidste par numre af bladet har vi omtalt forskellige typer af skilte m.v., der kan give anlægget den rette atmosfære. Til denne række kan nu også tilføjes faste skilte og mærker til banestrækninger hos privatbanerne og DSB. Det er Schrøder DesignStudie i Odder, der har udsendt to flotte ark med skilte i skala 1:87, trykt i 5 farver på kraftigt papir med plastic-cashing på bagsiden, lige til at klippe ud og lime på den ønskede stander.

De faste skilte og mærker fås både til epoke III og



I næste nummer anmeldelse
af »Trinbrættet«
byggesæt af litra CC m.fl.
i skala 1:87

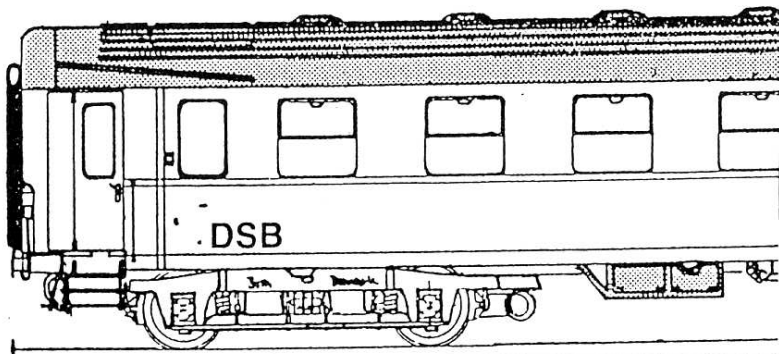
trip...



trap...

VÆRS'GO!

DSB-stålvogne 1939-1990
produceret af DAMOTEK
for TRINBRÆTTET-TEKNIK
Kontakt dit TRINBRÆT eller
Din&Min Hobby for nærmere
oplysninger.



IV, og hvert ark indeholder fra 14 til 17 forskellige, i alt ca. 120 enkeltskilte, der skulle kunne række til ethvert middelstort anlæg. Ideen med opdeling i epoker er god, og firmaet fortæller, at man i øjeblikket også arbejder med skilte m.v. til epoke II, så har læserne ideer til dette (og andet), er man velkommen til at kontakte firmaet. Muligvis vil man også fremstille skilte til skala O og N.

Trykket er meget flot, og der medfølger en god professionel brugsanvisning samt en forklaring på samtlige skiltes anvendelse i kort refererende form. Det er fuldt ud tilstrækkelig information om, hvordan skiltene skal placeres på anlægget. Vil man vide mere henvises til DSBs Signal Reglement. I øjeblikket forhandles sættene hos »Trinbrætterne«, »LOKO DAN«, »Williams Modeltog«, »Felderbanen« og »DAN-HOBBY«, men man forsøger at udvide forhandlerkredsen, så muligvis er der kommet flere til efter dette er skrevet.

Yderligere oplysninger m.v. fås hos: Schrøder DesignStudie, Snærildvej 41F, 8300 Odder, tlf. 86 54 45 56.

TA

Postbiler og andet godt på landevejen

Den flittige Viggo Falkenstrøm udi det jyske, har igen barslet med flotte automodeller i skala 1:87. Som sædvanligt er de baseret på herpas flotte og skalakorrekte modeller, og denne gang er det en moderne post- og politibil, der ser dagens lys.

Postbilen er en typisk epoke IV- og V-model, udført i korrekt postgul med Margrethes monogram i flot rødt tryk. Grundmodellen er herpa 4123, MB 207 D, der er meget anvendt af det danske postvæsen overalt i Danmark.

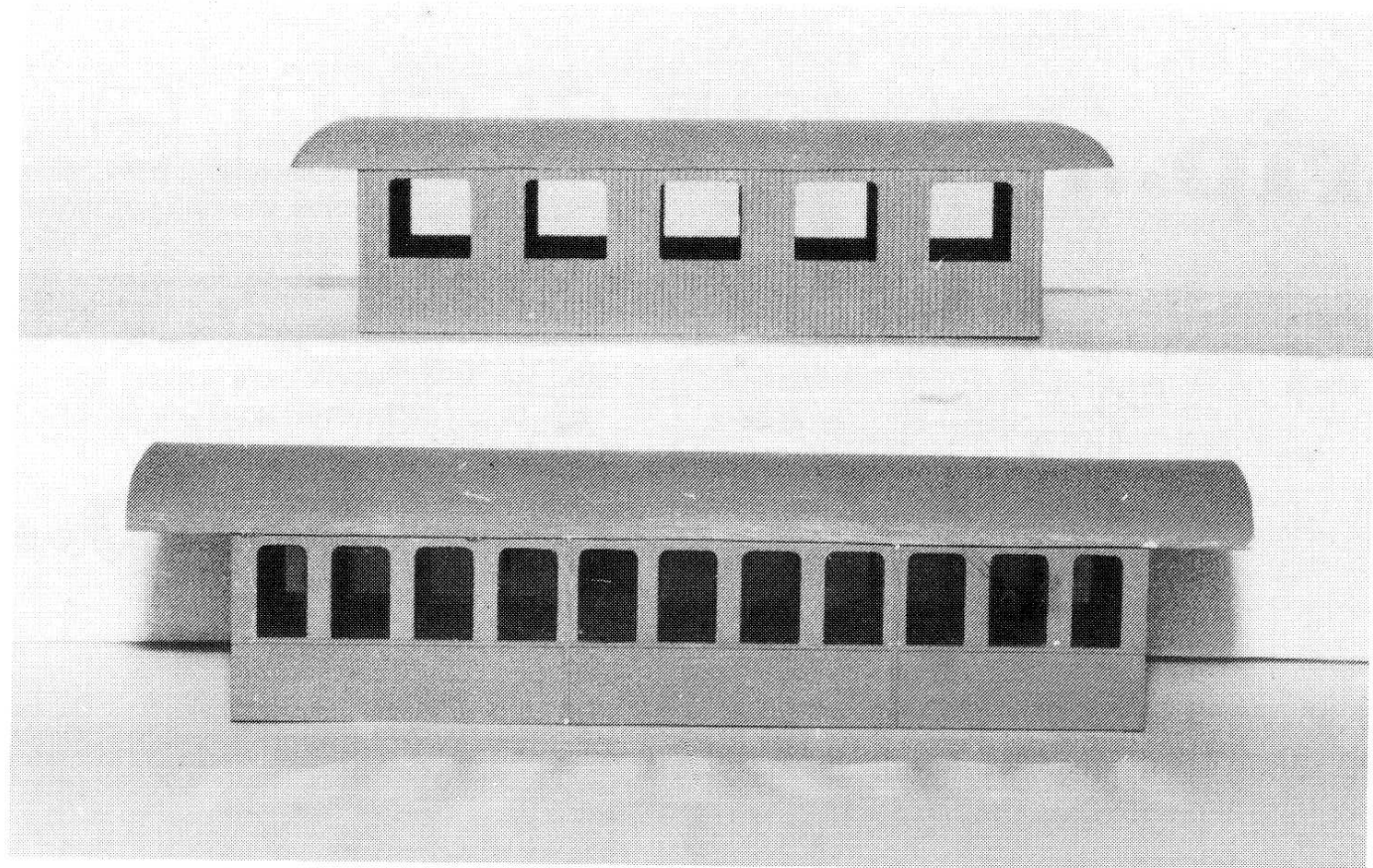
DWA meddeler, at flere postbilstyper vil blive udgivet hen ad vejen.

Politibilen tilhører epoke V, og er baseret på herpa 2089, en firdørs BMW 325 fra omkring sidst i 80'erne. »Reklamevognen« er hvid med det nye skyggede politilogo, og er naturligvis udstyret med blå roterblink. Forbilledet er stationeret hos Rigspolitiet på større politistationer. På modeljernbanen er den uundværlig i gadebilledet.

TA

Sidste: Politibilen meldes udsolgt hos DWA. ●

VOGNKASSER TIL RYSTEVOGNE



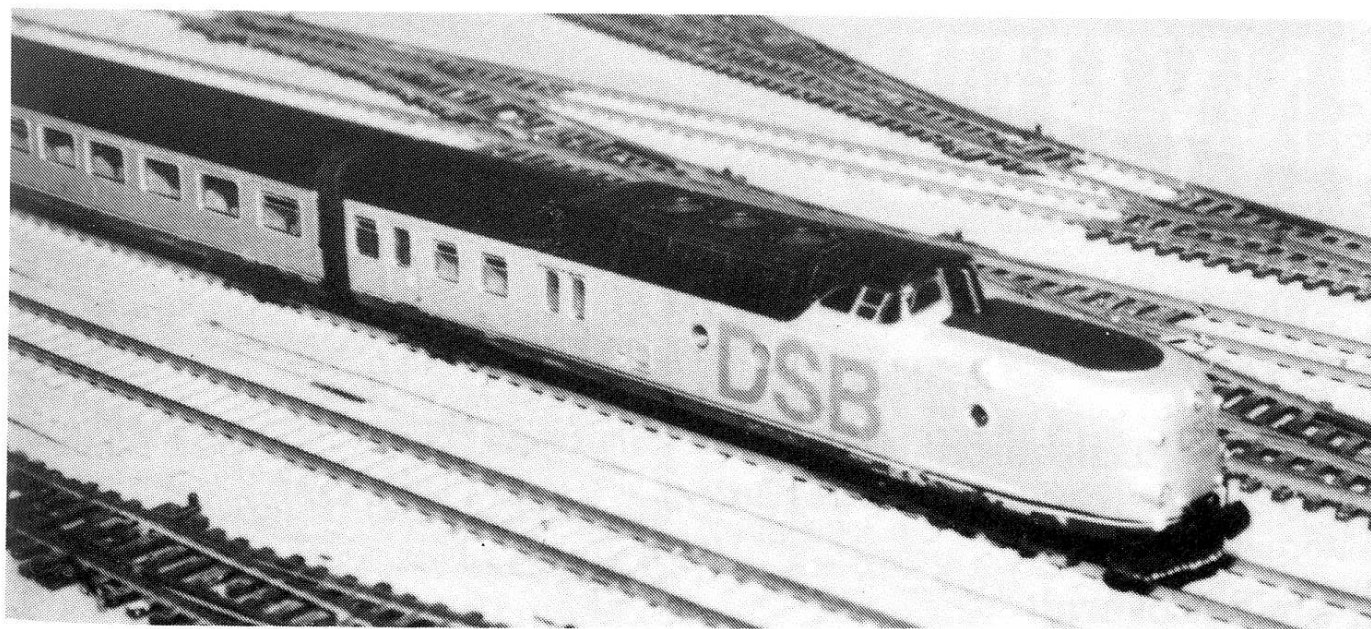
I sidste nummer omtalte vi vognkasser til rystevognsfamilien (CY, CU, CV, CX og FD) i samlesæt fra »Pærekøbing Plastfræseri«. Vi kan nu vise et foto af et par af de meget flotte modeller i samlet tilstand. Det er sæt med meget fine detaljer, og er let at samle. Det specielle halvmånetag til bivognen litra FD er flot udformet. På billedet ses øverst litra FD og nederst litra CY med de mange vinduer. Se også sidste nummer af bladet (nr. 30 side 79), hvor undervogn og andre løsdeler omtales. Forhandles af »Trinbrætterne«.

EN REDNINGSSTATION



Falck-stationer på anlægget kan kombineres med selvbyg og industrihuse. Billedet viser et sådan eksempel, fremstillet af Torben Plagborg, Grindsted. Selve garagekomplekset er opbygget af Vollmer mursten- og tagplastikplader og Faller profilsortiment (f.eks. portrammer og sokkel) samt et gammelt POLA hus, hvor der oprindeligt var grønthandel og balkon på forsiden, som her er blevet bagside. På toppen af husets oprindelige trappetårn er placeret et afkortet HELJAN slangetårn. Dioramaet er endnu ikke færdigbygget.

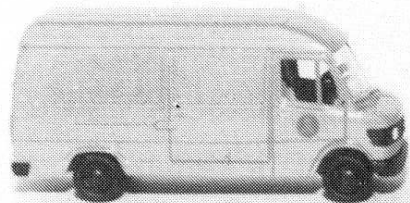
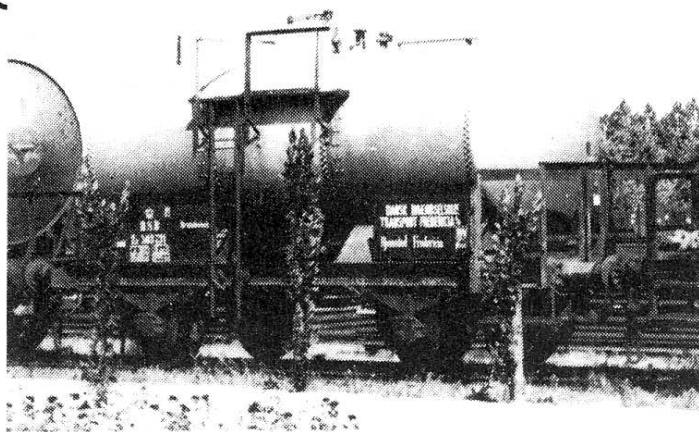
LÆSERNE BYGGER:



MA-lyntog

Efter at HO-Servie har sendt sit flotte løsdelsæt til MA-lyntog på markedet, er der åbnet mulighed for at få et dansk lyn på sporene i epoke IV. Det har Christian Hansen, Fredensborg benyttet sig af. Billedet viser et MA-tog på sporene i Fredensborg Model Jernbane Klub, direkte ombygget fra ROCOs kendte TEN-sæt. Transfers er fra »Næstved Transfers«. Christian fortæller, at det er yderst let at ombygge sættet, selv om man skal passe på med glasfiberdelene. De har en tilbøjelighed til at flække. Så pas på, når der skæres.

...så kom den endelig!
Tankvogn fra
Dansk Brændselolie
Transport
på Fleischmann basis.
 Serien fortsættes.

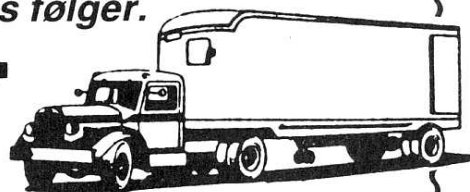


MB 207
postbil
 på Herpa
 basis.

NYT TIL
N-FOLKET:
 Korrekt åben godsvogn
 DSB litra E på ROCO-
 basis.

Bemærk: Danske vogne på Sachsenmodelle-basis følger.

DWA-HOBBY



Fårbækvej 69 - 7000 Fredericia - 75 95 71 51

Træffes bedst 17.00-21.00

NYHED!

Elektronisk omskifter
 til montering i jævnstrømsloko, der skal køre
 på Märklin system. Dimensioner
 kun 14 x 20 x 8 mm.

Pris kr. 235.-

Sporvognsbyggesæt
 med drev
 Kr. **395.-**

Sporvognsskiner:
 Lige, buede og sporskifter,
 forhør venligst.

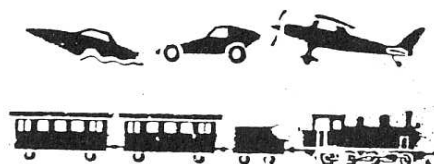
Sender overalt

Åbningstider: Mandag-Fredag 10.00-17.30
 Lørdag 10.00-13.00

LIMA:
 Saks- og klavervogn DSB .. kr. **135.-**

KLEIN:
 Containervogn DSB kr. **196.-**

*Vi fører nu også PECO-skiner code
 100 og 75.*



SKANDINAVISK MODEL DESIGN

Guldbergsgade 31 . 8600 Silkeborg . Tlf. 86 80 22 70 . Giro 3 92 95 74

Bygning af Rullende materiel

Artikelserie om bygning af rullende materiel, især beregnet for begyndere.

Af Claus Jensen og Torben Andersen

5. del

Byg tankvogne

Jeg har tidligere i bladet beskrevet bygning af tankvogne, og fortæller denne gang, hvordan man generelt kan ændre tyske industrimodeller, så de bliver danske. Som udgangspunkt er valgt en meget almindelig type med nittet tank, 4000 mm akselafstand og beholder med rumindhold på 19 200 liter.

Inden jeg starter, vil jeg skematisk angive nogle muligheder for fremstilling af danske modeller ud fra industrimodeller.

Fabrikat kat-nr.	Lop i mm	Aksel-afstand	Passer til type
PIKO 426 m.fl. (a)	98	52	I
Sachsenmodelle 16 029	103	45	II
Fleischmann 5430 m.fl.	101	45	III

(a) Nu udgået, erstattet af Sachsenmodelle, der har anden akselafstand

TYPE I

Akselafstand 4500 mm

Lop 8460 mm

Rumindhold 19 200 liter

En tidligere østtysk model, som man kunne bygge mange danske modeller af, og som stadig ligger på lager hos mange mj-ere. Det drejer sig om for-

billeder, der alle er bygget hos Scandia i Randers i 20'erne og 30'erne. Modellerne er tidligere beskrevet i LOKOMOTIVET nr. 8-9-10 og 11.

De fleste af forbillederne er med helsvejst tank, og nitterne skal derfor slibes af.

Kun SHELL ZE 502 887-894 var næsten som modellen med nittet tank.

TYPE II

Akselafstand 4000 mm

Lop 8960 mm

Rumindhold 19 000 liter

Dimensionerne svarer til type III, når man undtager længden over puffer. Ingen danske vogne havde dette mål.

(fortsættes næste side)

Rettelser til LOKOMOTIVET nr. 30

Side 53, annonce fra TIKØB:

Prisen for spor-N MO-vogn er forkert. Den skal være kr. 585,-. Vi beklager fejlen.

Side 90-91:

Midtersidetegning af MQ: Desværre var vort forlæg til MQ-lokomotivet ikke helt korrekt. Derfor fik vor tegner Allan Hansen fremstillet en tegning, der indeholdt et par fejl vedr. vinduesstørrelse og indsnævring i gavle. Han er i øjeblikket i gang med at revidere tegningen ud fra nye forlæg, og vi bringer den så snart, den er færdig. Tegningen bringes som ekstra midterside.



Tankvogne fra »De Forenede Margarinefabrikker« i Sønderborg: ZE 503 652, 653 og 654, bygget 1922, 1921 og 1920 hos Bremen og Uerdingen. Nr. 654 var ikke en ægte nittet vogn; den var »pladenittet« og havde cylinderpuffer. Vognene var 10 mm (!) længere end øvrige type III-vognene, og kunne rumme 200 liter mere. Vognene er fotograferet efter fjernelse af bremsehusene i 1950-51. Beholderne er - så vidt vides - mærkerøde med hvide påskrifter. Midt i 50'erne ændredes påskrifterne påny. Firmaet skiftede i 1948 navn fra »De Forenede Margarinefabrikker« til »Solofabrikken«.

Foto: Solofabrikken, Sønderborg

TYPE III

Akselafstand: 4000 mm

Lop: 8800 mm

Rumindhold: 19 000 liter

Det er især de ældre nittede tankvogne med og uden bremsehus (kat-nr. 5430-31 og 5420-22) af tysk oprindelse med pladejernsakselgafler, bygget på forskellige tyske vognfabrikker i begyndelsen af 20'erne og i 30'erne.

Modellen svarer til forbilledet med akselafstand på 4000 mm, længde ca. 8800 mm og rumindhold omkring 19 000 liter, med højtliggende tank (dog ikke så høj som på PIKOs), og derfor anvendelig til et utal af danske private tankvogne litra ZE i årene 1961-1974.

Følgende ZE-vogne vides nogenlunde med sikkerhed at have eksisteret i 1958 i udseende som den tyske grundmodel, når vi på nogle ser bort fra gangbrædder og gelænder.

DANSK SHELL A/S, København
502 905-929, 502 940-943, 502 981-990

Svendborg Tagpap, Svendborg:
502 678 (med fladjernsakselgafler)

DANSK ESSO A/S, København:
502 164-167, 502 423-433

GULF OIL A/S, København:
503 251-256

BP Olie-Kompagniet A/S, København:
503 342-350 og 503 378

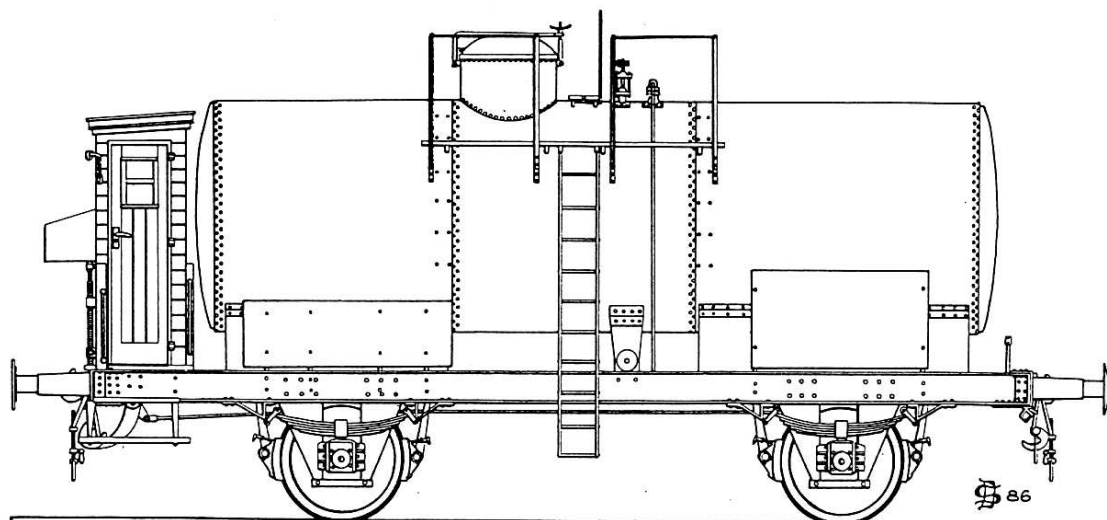
DASOYA A/S (Dansk Sojakagefabrik),
København:
503 501-503

SOLOFABRIKKEN A/S, Sønderborg:
503 652-54

De Forenede Benzinimportører A/S,
København:
503 721

A/S Dansk Brændselsolietransport,
Fredericia:
503 731

...og mange andre.



Nittet standardbeholdervogn type III med tre tanksvøb

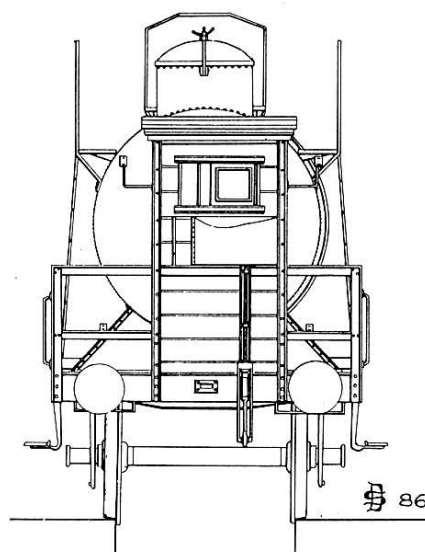
Bygget på forskellige tyske fabrikker fra ca. 1920-1935.

Akselafstand 4000 mm

Længde over puffer (lop) 8800 mm

Rumindhold 19 000--19 200 liter

Domeudseende og gelænderudformning kunne variere inden for de enkelte serier.



Bygning af DDPA ZE, TYPE III

Basismodeller

Jeg har taget udgangspunkt i en gammel PIKO-model, der har forkert akselafstand til denne type. Men det var den, der lå nærmest i skrotkassen. Produktet er - som allerede nævnt - nu er udgået, men beskrivelsen kan uden videre anvendes på øvrige modeller fra Fleischmann og Sachsenmodelle, der i øvrigt har de korrekte mål, både lop og akselafstand. Det bliver en generel byggebeskrivelse, hvorefter man selv kan studere sit forbillede ud fra fotos. Det største problem bliver ikke at bygge vogntypen, men at fremskaffe litereringer. Lad os håbe DWA-Hobby sender en stribe på gaden med tryk, som vi selv kan bygge lidt om på, eller at »Næstved Transfers« og andre får sat gang i produktionen.

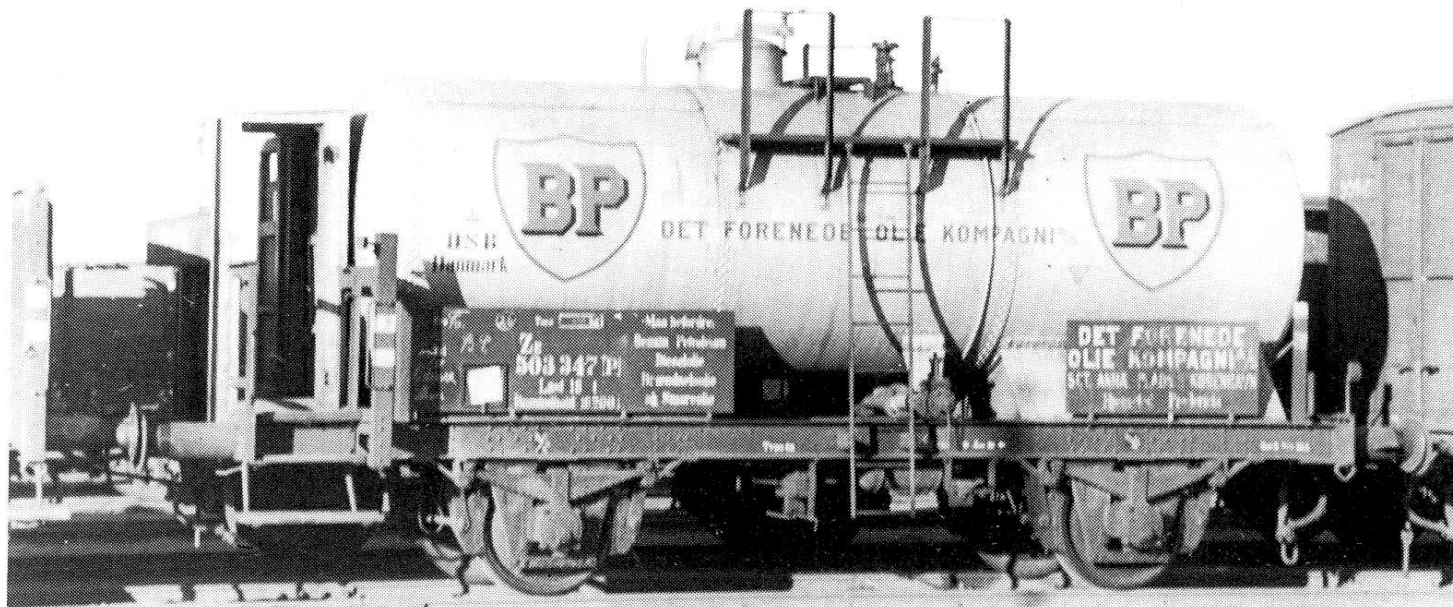
Bygning

Indledningsvis startes med at skille vognen ad. Begynd med stigen, derpå hjulene, og tag til sidst tanken af. I PIKO's fjernes de to små skruer.

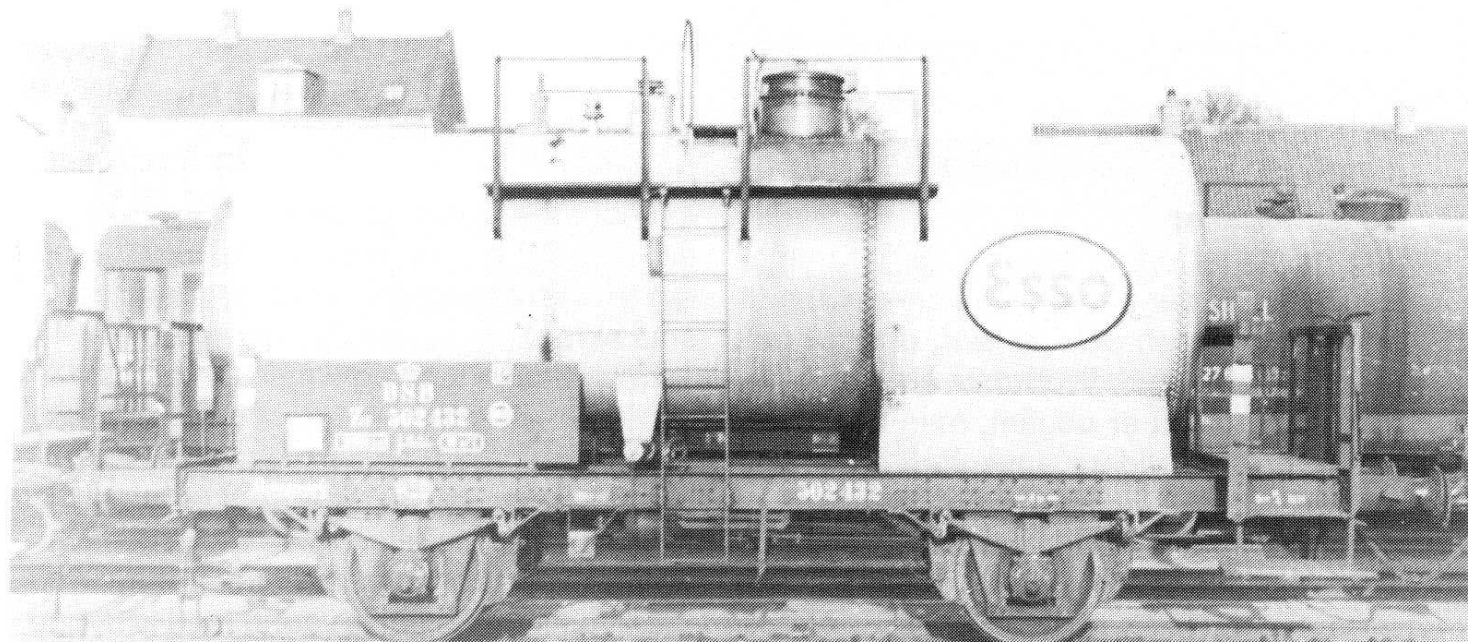
Fleischmanns tank og konsoller fastholdes ved hjælp af tappe fra stiger til undervognen. Træk stigerne ud, og fjern gangbro, gelænder og stiger, løft derefter tanken af, og til sidst konsollerne.

Læg alle delene i æske til senere brug, undtagen tanken. Så går vi i gang med at bygge korrekt løbebro.

Øverst på tanken, hvor stigen sidder fast, anbringer vi en løbebro af 1 stk. plasticard med indridsede løbebrædder. Størrelse: 11 x 5 x 1 mm. Brædderne skal ligge på den lange led, og selve brættet skal ligge på tværs midt på tankkryggen.

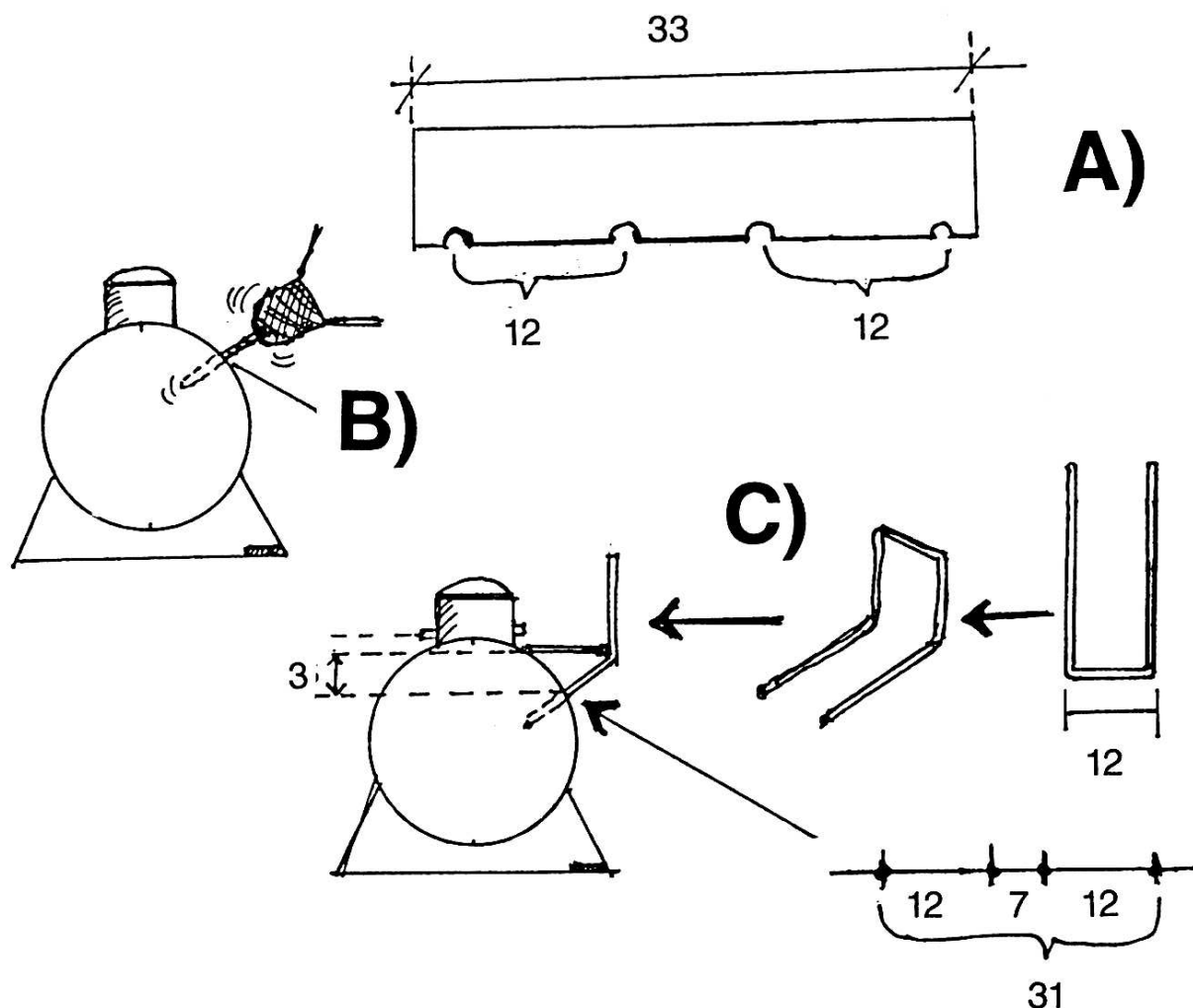


Tankvogn fra British Petroleum (BP), omkring 1951: ZE 503 347, fra serien bygget hos Wismar 1929 (ZE 503 342-350), »overtaget« fra »Det Forenede Oliekompagni A/S«. Vognens farve er ukendt, men er højst sandsynlig grå med grøn BP og sorte skygger på gul bund. Kan læserne hjælpe? Bemærk, at overgangen fra »Det Forenede Oliekompagni« til »BP« er flydende fra 1948-1952. Efter fjernelse af bremsehuse mellem 1947-1958 blev beholderne grønmalet med BP-logo, og det tidligere navn anførtes i stedet på hjemstedspladen. Nogle vogne fra serien blev udrangeret allerede i november 1954, mens de havde bremsehus. Det var 503 344 og 503 345. ZE 503 343 blev meldt forsvundet i 1947, muligvis er den gået tabt under krigen. Øvrige var på sporene indtil sidst i 60'erne. Foto: P.E. Clausen/Arkiv DMJK



Tankvogn fra Dansk ESSO, omkring 1955: ZE 502 432 fra serien bygget Wismar 1930 (ZE 502 423-433), en almindelig type III tankvogn fra mange danske firmaer (se skema). Vognen er lysegrå med ESSO-oval. Bemærk oliestriber på beholderen, og at hjemstedspladen mangler. Vognen var i mange år hjemmehørende på Århus Øst, men havde ved udrangeringen i 1970 hjemsted i Ålborg. Vognserien var oprindeligt udstyret med bremsehuse, der blev fjernet omkring 1948-49. I juli 1954 meldes bremsehusene fjernet fra alle DDPA/ESSOs vogne. Foto: P.E. Clausen/Arkiv DMJK

Fremstilling af langsgående løbebro og gelænder til ZE-vogne



A) Fremstilling af langsgående løbebræt med indfilede huller til holdere.

B) Efter opmærkning af huller til holdere, bores med 0,6 mm bor.

C) Gelænderholdere bukes i U-facon; der skal være 12 mm mellem dem, og de skal være skrå, så der bliver 3 mm mellem løbebræt og holder, målt på tankens yderside. Der, hvor stigen placeres mellem holderne, skal være 7 mm.

På tanken indstreges nu med blyant en streg 2 mm under pladen. Her skal de langsgående løbebrædder placeres. Lige under de indtegnede streger, markeres endnu en streg, beregnet til udboring af huller til gelænder. Afstand mellem de parallelle streger skal være 3 mm. Nederste streg opmærkes for boring af huller 0,6 mm Ø, og der bores (se tegning).

Løbebrædderne skal være 3 x 33 x 0,5 mm, messing eller plast med indfilede hakker til

gelænderholdere (se tegning). Så bukes nogle 0,5 mm blomstertråde i facon. Enderne skal være godt lange. Mellem enderne skal være 12 mm. Limes eller loddes på løbebrædderne, så der bliver lange ender til overs, beregnet på at stikke ind i selve tanken.

Til sidst tilpasses stige og limes på tanken. Specielt for PIKO: Modellen mangler hjemstedsplade, og for at kunne indplacere den, udskæres i bunden af konsollen en rille,

hvor pladen kan limes fast. Størrelsen på rillen skal være 9 mm bred. Påskriftpladen udskæres derefter af et stykke 0,5 mm messing i størrelsen 9 x 11 mm, som bukkes i L-vinkel. »Tappen« for neden skal være 3 mm lang og stikkes ind i konsolrillen. Selve påskriftpladen får altså målet 9 x 9 mm.

Derefter samles vognen, og skruer isættes. Husk at vende tanken rigtigt, så domen sidder nærmest bremseplatformen eller -huset.

Og så skulle vognen sådan set være klar til maling.

Specielt for Fleischmann: Tanken på Fleischmanns model sidder for ca. 1,0 mm for lavt. Højden på tanken kan justeres ved at lægge en 1 mm plasticplade under konsollerne: Udskær bundplade af 1 mm plasticard efter konsollerne, og lim dem fast på konsolbunden (males som konsoller), om monter igen delene i omvendt rækkefølge. Hjemsteds- og adresseplader berøres ikke. De sidder fast på undervognen.

Til bemaling har jeg anvendt Humbrol

64-grå, der matcher godt til ESSO-grå, mens transfers er fra PÅ SPORET.

Inden litrering påsættes undervognen, skal man huske at slibe nitter og andre ujævnheder bort. Jeg har anvendt en lille hobby-mejsel.

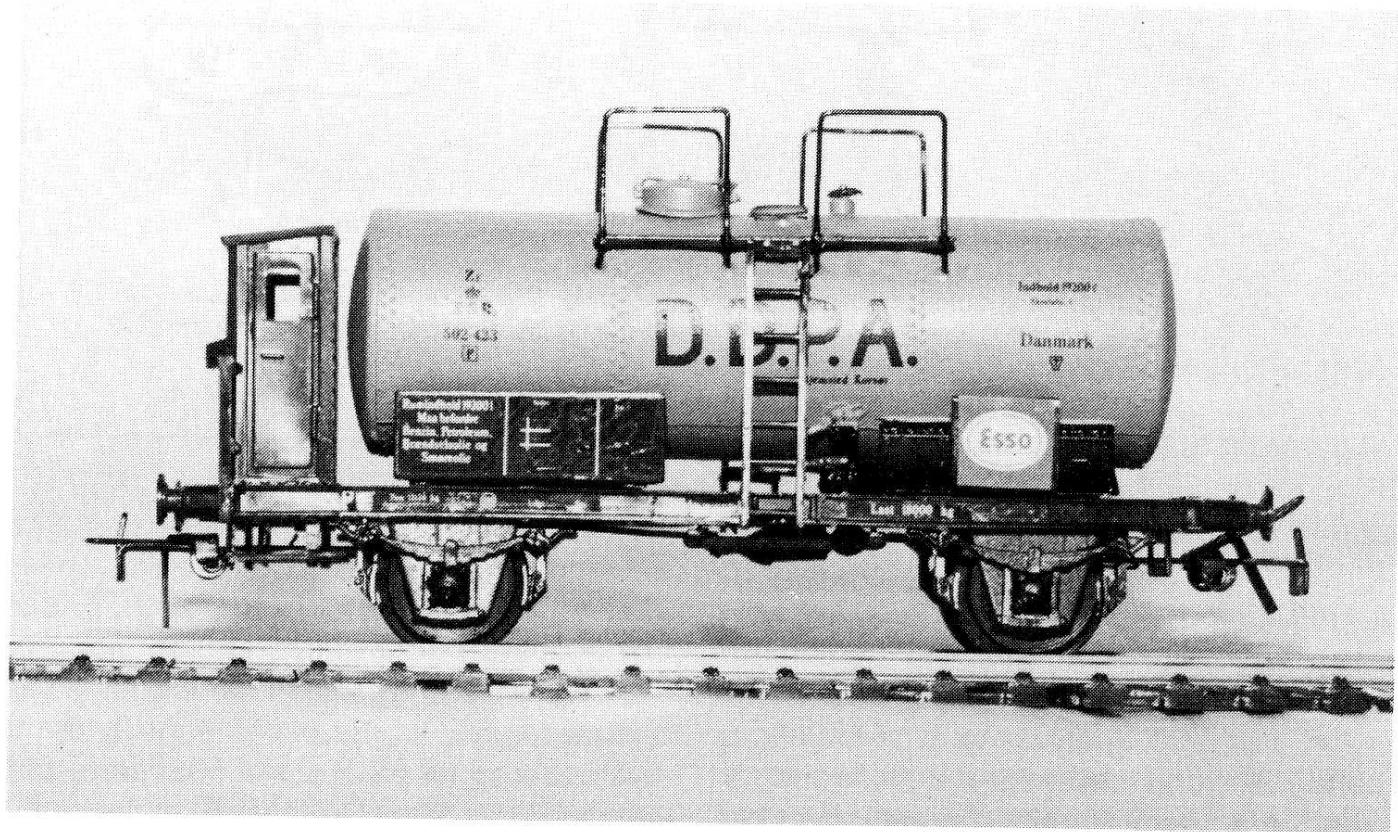
Dome

Alt efter forbillede kan det være nødvendigt at udskifte dome til en større. Det kan gøres således.

Først skæres modellens dome bort. Dernæst anbringes et stykke selvklæbende smergellærred på tankryggen, og af et stykke kuglepennehylster el. lign. med ønsket diameter, udskæres en ring som gnides over smergellærredet, indtil den har runding som tankryggen.

Så fjernes smergellærredet, og den ny tilsløbne dome limes fast ved at man fylder domen op med plasticpadding. Når det er tørt slibes pænt til i runding. Lukketøj fremstilles efter ønske.

God kørsel.



Model af tankvogn fra DDPA ZE 502 423, bygget over PIKO model, der har fået nye løbebrædder på beholder og ekstra hjemstedsplade med ESSO-bomærke. Tanken er malet med Humbrol 64-grå. Transfers er »Gunnar Transfers«. Et af forbillederne - ZE 502 426 (udrangeret 1954) - kan ses i bogen »Danske Lokomotiver og Vogne« af Niels Jensen, Clausen 1973. I øvrigt blev forbilledet ZE 502 423 udrangeret i 1970.

Epoke IV:

IC-TOGET

... på jernbanens hovedveje

Af Hans Nygård Jensen

I mange lande havde jernbanerne i løbet af 60'erne lanceret begrebet Intercity som et net af tog, der på faste minuttal forbinder de større byer. DSB ville naturligvis også være med på moden, og i det allerede indførte koncept med lyntog fremført af lokomotiver (sorte lyntog) var der et system, som kunne udbygges til en køreplan med faste minuttal og timedrift mellem København og Århus med afgang fra kl. 6 til kl. 20. I en del forbindelser ville der dog blive tale om skift i Fredericia, da nogle af togene fra København skulle føres til Esbjerg, Padborg (Flensborg) og Struer (Thisted) over Herning. I disse tilfælde ville der blive korrespondance med tog, der kørte Padborg-Århus. De fleste af togene fortsatte fra Århus mod Ålborg-Frederikshavn.

IC-konceptet, der lanceredes med sommerkøreplanen i 1974, kaldet K74, blev meget opreklameret af DSB og betegnet som den største ændring i køreplanen siden Lillebæltsbroens åbning i 1935. Det skulle ikke bare være en ny køreplan. Nu skulle DSB's nye designprogram, der var blevet præsenteret ved 125 års jubilæet i 1972, føres ud i dagligdagen. Det var nye farver på det rullende materiel, ny indretning af personvogne, nye uniformer, renovering af stationerne og helt nyt grafisk design til skilte og tryksager.

Nye vogne

Alle vogne af UIC-standard, d.v.s. litra A, AB, B og BD, skulle moderniseres fuldstændigt, og derfor gik man i gang med det største ombygningsprogram siden ombygningen af trævognene; men hvor dette strakte sig over 20 år (ca. 1930-1950), skulle 250 vogne i løbet af vinteren 1973-74 have fornyet inventaret og males op udvendig. DSB's centralværksteder i København og Århus, vogn-

FRA KLUBBERNE

Dansk Modeljernbane Udstilling 1993

Husker du den store modeljernbaneudstilling på Østerport Station (Jernbaneskolen) i oktober 1989?

Dansk Modeljernbane Klub vil prøve at gentage denne i efteråret 1993.

Derfor, er der klubber, forhandlere, forlag, fabrikanten eller andre med interesse i modeljernbane eller jernbane i al almindelighed, så gør klar til at reservere tid allerede nu til efteråret 1993.

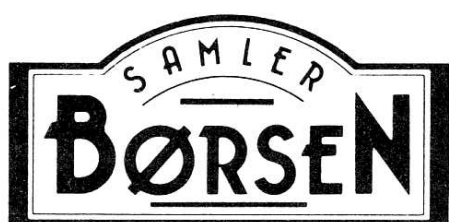
Nærmere herom i bladet, så snart yderligere oplysninger tilgår.

DANMARKS STØRSTE FORRETNING FOR MODELTOG OG TILBEHØR

Vi importerer direkte fra
Märklin-fabrikken, derfor
lave priser

Alt i HO-N biler

NYT & BRUGT



K Ø B E N H A V N

Jacobys Allé 2-4/Pile Allé 15
DK-1800 Frederiksberg C
Tlf. 33 25 40 22

Åbent hverdage 12.00-17.30
Tirsdag lukket - Lørdag 10.00-13.00

Å R H U S

Skt. Pauls Kirkeplads 15, 8000 Århus C
Tlf. 86 12 35 33 - Fax 86 13 40 70

Hos os kan du altid få et godt tilbud

Åbningstider: Mandag, onsdag og
torsdag 11.00-17.30 - Fredag 11.00-18.00.
Lørdag 10.00-12.00
Bemærk: Tirsdag lukket

værkstederne i Nyborg og Esbjerg, der normalt kun reparererede godsvogne, samt Scandia var involveret i dette. Scandia skulle renovere A-vognene og desuden nybygge 10, mens DSB's egne værksteder skulle ombygge de øvrige, hvor 25 B-vogne skulle indrettes som kioskvogne litra Bk. De fik i den ene ende to kupeer indrettet til kiosk med salg af is, varme og kolde drikke, pølser, tobak, blade m.m. Prototypen til kioskvognen, der blev præsenteret ved jubilæet i 1972, var forsynet med en halv »BD-dør« til indlæsning af varer i kiosken. Denne blev ikke indført i serieproduktionen, da den gav en del træk i kiosken og sidegangen, og den fjernedes igen på den første.

Design

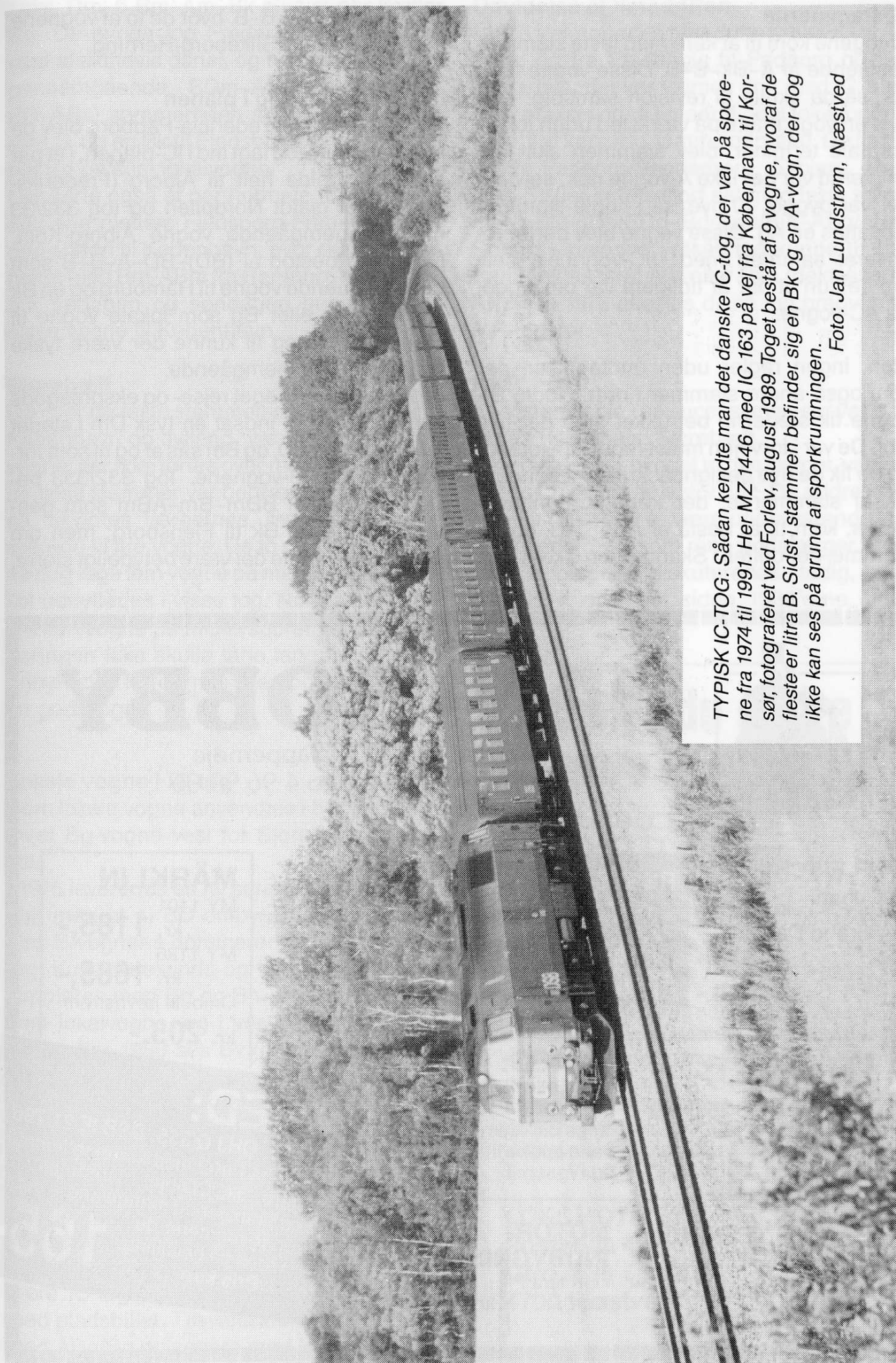
Der blev indført nye farver overalt. Udvendig blev vognene røde, indvendigt var alt holdt i sort og brune nuancer. På 2. klasse kom der nu kun 6 pladser pr. kupé, og sæderne blev betrukket med lysebrunt uldent stof, der på 1. klasse havde mørkebrune striber, og på 2. klasse brune nister. I de brede armlæn var en holder, der netop passede til en ølflaske, og de kaffebægre, der blev solgt i togkiosken, og ved pladserne langs sidegangen kom der små udtrækkelige borde. Hidtil havde kun vinduespladserne haft klapborde.

De nyleverede A-vogne var let kendelige fra de moderniserede ved at have nogle ekstra udluftningsgitre mellem vinduerne. og i taget samt ventiler over endeperronerne.

Alle disse vogne skulle være klar til »K74-dagen«, og samme dag skulle togpersonalet møde i nye brune uniformer. For stationernes vedkommende blev det i første omgang kun til opsætning af nye skilte, og det varede over ti år, før de fleste stationer havde nye skilte og design.

Nye færger

På Storebælt skete der også nyt. Der blev indsat to nye færger, Dronning Margrethe II og Prins Henrik. Til overførsel af IC-togene krævedes tre færger, så derfor anvendtes som tredje færge Prinsesse Benedikte eller Kong Frederik IX. Også Sprogø har været afløserfærge, når en af de andre skulle på værft.



TYPISK IC-TOG: Sådan kendte man det danske IC-tog, der var på sporene fra 1974 til 1991. Her MZ 1446 med IC 163 på vej fra København til Korsør, fotograferet ved Forlev, august 1989. Toget består af 9 vogne, hvoraf de fleste er litra B. Sidst i stammen befinder sig en Bk og en A-vogn, der dog ikke kan ses på grund af sporkrumningen.

Foto: Jan Lundstrøm, Næstved

IC-stammerne

IC-togene kom til at køre med faste stammer bestående af A-Bk-B-B. Disse vogne fulgtes, så de skulle til revision samtidig. Kun hvis en vogn måtte på værksted uden for de normale terminer, blev stammen skilt ad. Imidlertid var der ikke A-vogne nok, selv om der var bygget 10 nye, så i nogle stammer indsattes en Ag. Disse vogne blev derfor renoveret sammen med UIC-vognene, selv om de kun et par år tidligere var ombygget fra AC-vogne.

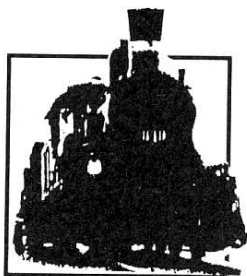
Men, ingen regler uden undtagelser, der kom også andre stammer i drift. Nogle Bf-vogne fik sæderne betrukket med det nye stof. De var i forvejen malet røde som forsøg, og de fik de nye designpåskrifter udvendigt. En af stammerne, der kørte København-Struer, kom til at bestå af AB-Bf-B, og en stamme, der deltes i Skanderborg, kom til at

bestå af AB-B-AB-B, hvor de to af vognene gennemførtes til Silkeborg-Herning.

Internationale tog i planen

På strækningen Fredericia-Padborg blev de internationale tog lagt ind i IC-planen, i et par enkelte tilfælde helt til Ålborg (Frederikshavn). Det gjaldt Nordpilen og tog 332/33 med gennemgående vogne Ålborg-Köln. Nordpilen bestod af (BD)-BD-A-B-B som gennemgående vogne til Hamburg og en Bk og et par B eller Bg som lokale vogne til Flensborg. Af og til kunne der være tyske vogne som gennemgående.

I perioder med meget rejse- og ekspresgods kunne der være indsat en tysk Dm i stedet for de danske BD, og Bm sås af og til som forstærkning af B-vognene. Tog 332/333 bestod normalt af BDm-Bm-ABm som gennemgående og Bk til Flensborg; men om sommeren kunne det være betydeligt større,



DAN•HOBBY

Bårsevej 14 . 4733 Tappernøje
Tlf. 53 79 02 24 . Giro 4 96 90 06

FLEISCHMANN

Albanikr. 289,-
Grand Danois
.....kr. 325,-
Gskr. 220,-

**RESTSALG
af KLEIN**

÷20%

ROCO

Sovevogn fra CIWL...kr. 259,-
Dieselloko V100kr. 655,-

DWA

Vekselladkr. 325,-
Mercedes postbil ...kr. 72,-

MÄRKLIN

MY 1101
.....kr. 1185,-
MY 1126
.....kr. 1685,-
Omb. til jævnstrøm
kr. 205,-

NYHED:

VIDEO VHS 25 min.:

R 963 i
Næstved kr. 110,-

NYHED:

Faste mærker og skilte
giver det sidste pift
langs din egen
bane epoke III
og IV 87,-

SANDBLÆSNING

af modeller
m.v. fra ...kr. 25.-

MOTOR- INDBYGNING

i UK litra P
Kunkr. 990,-

NYHED:

GDS Q 121, OHJ Q 355, DSB IE 21 796
ombygget på PIKO med korrekte lemme,
kurvpuffere, ROCO-hjul, litreringer fra
Næstved Transfer og mange andre detal-
jer. Litrering monterer du
selv. Leveres på bestilling
medio 93. Pris kun ...kr. 165,-

f.eks. Dm-6 Bm-Am-Bk plus et par B eller Bg. De øvrige tog Fredericia-Padborg bestod af skiftevis dansk og tysk materiel som gennemgående, BDm-ABm, henholdsvis BD-AB, i sommertiden suppleret med Bm eller B, og en Bk til Flensborg. Af og til var et par Bg på som lokalvogne.

Der kørte også et par normale IC-stammer; den ene mellem Flensborg-Frederikshavn, den anden til København, hvor den var suppleret med Bm-ABm fra Hamburg til Nyborg, om fredagen og søndagen gennemførtes disse vogne til København.

Storebælt

Ud over de faste stammer, der kørte mellem København og Jylland, var der også lokale vogne, der ikke førtes over med færgerne. At de faste stammer var begrænset til fire vogne, skyldtes færgernes, hvis sporlængde svarede til fire vogne. De to nye færger kunne dog tage fem vogne på midtersporet, hvilket udnyttedes i visse tog. Normalt overførtes kun vogne på midtersporet, da dels rangeringen ikke skulle tage lang tid, og dels udnyttedes færgernes yderspor til lyntog eller godsvogne.

Lokale vogne i IC-tog

Som lokale vogne anvendtes i begyndelsen mest Bg-vogne vest for Storebælt og Bn i øst.

I 1975 leveredes en ny serie B-vogne, samtidigt med at ni BD ombyggedes til Bk. Nu blev B-vognene dominerende i næsten alle tog. Kun i weekends og ved højtider måtte suppleres med Bg og Bn. Også Bf brugtes som lokalvogne, og i vest kunne en overgang efter 1980 ses Bv (deklasseret ABg). Efter renoveringen af Bfg (oprindelig AL) til Af til bådtoget København-Kalundborg omkring midten af 80'erne, skete det, at disse vogne anvendtes som reserve for A og Ag, ligesom der i et par somre kørte nogle IC-løb med An-Bn-Bn-Bns.

Ved højtiderne kørte man tit en »forløber« på Sjælland med en Bn-stamme, idet det ordinære IC-tog så var forbeholdt passagerer med pladsbillet. Tilsvarende tog kørte i vest med ABg/Bg og senere med MR-sæt.

Udvidelse af timedriften

I 1975 forlængedes timedriften med IC til Ålborg, og fra Fredericia til Padborg og Esbjerg, hvor der var totimes drift med IC, blev der i praksis også timedrift, idet lokaltogene kom til at køre i de samme minuttal. De fleste tog til Padborg/Sønderborg, Esbjerg, Herning-Struer kørtes stort set med faste stammer BD/BDh/BDg-Bg/Bgh/Bjh-ABg/ABh. Som ekstravogne i disse tog kunne tit ses Bah (deklasseret AC) eller Bxh (deklasseret AX). Fra 1978 afløstes disse tog gradvist af MR-togsæt.

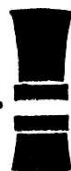
Nye færger

IC-systemet blev en succes; men der var stadig en flaskehals: Storebælt.

Selv om der var bygget to nye færger, var kapaciteten stadig ikke stor nok. De ældre færger var også ved at være utidssvarende, så de sejlede mest som rene godsfærger. Den faste forbindelse diskuteredes stadig, som den var blevet det siden 1930'erne, og i

Ønsker du ældre numre af

LOKOMOTIVET



7. årgang:

Nr. 25-28 kr. 150,-

8. årgang

Nr. 29-32 kr. 200,-

Ønskede årgange og numre tilsendes ved at indbetale det pålydende beløb. Husk at angive årgang og numre på talon til modtageren.

Til bestillingen lægges kr. 10,- til dækning af ekspeditions- og portogebyr, uanset bestillingens størrelse. Gælder dog **ikke** 8. årgang.

LOKOMOTIVET

Postboks 477

Giro 3 38 55 07

4700 Næstved

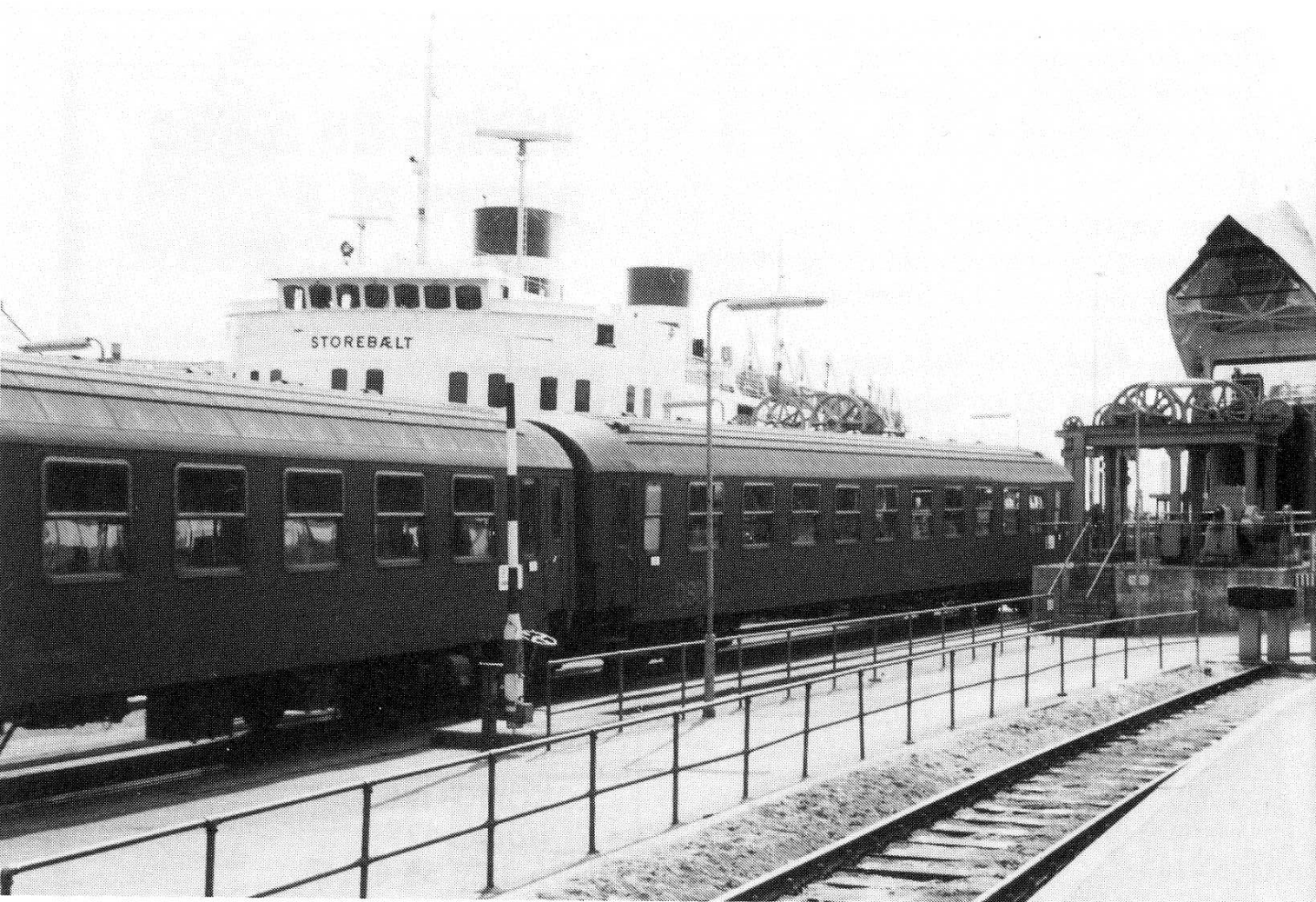
70'erne var der en formodning om, at den var opgivet eller i hvert fald udskudt på ubestemt tid. DSB besluttede sig derfor til et alternativt projekt, nemlig at flytte jernbanefærgerne til Halsskov-Knudshoved, hvorved overfartstiden kunne reduceres med et kvarter: Hertil skulle bruges større færger, der kunne overføre jernbanevogne på nederste dæk og biler på øverste.

De hidtidige færger var alle blevet bygget med samme bredde, som gik helt tilbage til de første hjulfærger i 1883. Dette gjaldt både Storebæltsoverfarten, København-Malmø og Østersøoverfarten.

De nye færger skulle have fire spor, og færgelejerne skulle indrettes således, at der

kunne rangeres to stammer om bord eller i land samtidig. Sporskifterne mellem sporene to og to anbragtes på færgen. Hidtil havde sporskiftet været anbragt på land, og sporene flettet ind i hinanden på færgeklappen, således at en stamme måtte trækkes helt ind på land, før sporskiftet kunne drejes, så man kunne komme i et andet spor.

I 1980-81 anskaffedes derfor de store færger Dronning Ingrid, Kronpris Frederik og Prins Joachim. Der byggedes nye færgelejer i Korsør og Nyborg, da det ville tage for lang tid at etablere de nødvendige anlæg i Halsskov og Knudshoved. Sidstnævnte sted gik man i gang med arbejderne til den sammenlagte overfart, bl.a. blev den bro, der skulle føre



IC-tog rangeres ombord på Færgen Prinsesse Benedikte i Korsør, maj 1977. I baggrunden færgen Storebælt, der på det tidspunkt blev anvendt som godsfærge.

Foto: Torben Andersen

motorvejen over banen, bygget. Arbejdet blev dog ret hurtigt stoppet, da den faste forbindelse blev endeligt vedtaget.

Nu blev det generelt muligt at overføre fem vogne i IC togene, og ved visse lejligheder flere vogne, da rangeringen kunne ske hurtigere.

Fornyelse

I 1980'erne begyndte man at tale om en fornyelse af materiellet. UIC-vognene var ved at være utidssvarende, idet de var bygget efter specifikationer, der var fastlagt i 1950'erne. I andre UIC-lande havde man udviklet en nye serie personvogne, de såkaldte »Eurofirma«-vogne, der i dag kan ses i Euro-City-togene mellem København og Rødby. DSB anskaffede kun tre vogne af denne type som såkaldte flex-vogne, d.v.s. de kunne indrettes til flere formål efter behov, f.eks. udflugts-, udstillings-, spise- eller børnevogn med legefaciliteter. De litreredes Ckm, senere WRm, og har ved visse lejligheder været indsat i IC-togene med sluttede selskaber, som legevogne og i nogle forsøg med atter at indføre spisevogne.

Protolyn

I stedet for køb af nyt materiel udviklede man et særligt togsæt, som kaldtes »prototype-lyntoget«. Det var fem fast sammenkoblede vogne med førerrum i hver ende af toget. De to styrevogne var indrettet som storrumsvogne, derudover var der yderligere en storrumsvogn, en sidegangsvogn og den midterste vogn indeholdt togkiosk, handicapkøpe og -toilet samt en flex-afdeling, der efter behov kunne indrettes som kupeer eller storrum til f.eks. grupperejsende. Togsætterne litreredes Bfs-Bfm-Cfm-Afm-Bfs, og der anskaffedes to sæt i 1982. Oprindeligt var det meningen, at toget kun skulle have haft én klasse, da DSB overvejede at afskaffe 1. klasse i de indenlandske forbindelser; men for at kunne indsætte togene i IC-løbene, blev sidegangsvognen betegnet 1. klasse. Der blev på togene afprøvet forskellige typer bogier, handicaplift, forskellige former for aircondition og flere andre ting, bl.a. passagerinformation på lyspaneler.

Modeljernbanecentret

TRINBRÆTTET

TILBUD

HELJANs IC3 NU KUN 598,00 kr. - begrænset antal!

87-GRUPPENs HJ-VOGN. Færdigstøbt vognkasse og undervogn samt transfers med 5 nummervarianter 230,00 kr. Sæt med hjul, kobling, puffer og trin hertil 60,00 kr.

VÆRKTØJ. Husk vi har masser af spændende og nyttigt værktøj. Bl.a. uunværlige glaspensel - nu kun 28,00 kr, refil hertil 6,00 kr. Kvalitetsfile - alle typer: trekant, firkant, rund, spids og flad. 3 forskellige hugninger, priser fra 20,00 kr. Også 1 mm. microfile og de krumme rifet/sålefile. Alt i bor, snittapper, rivaler, linialer, og meget mere - få liste.

FREJA-modeller kommer med nye ætsede firkantede FRICH med FAULHABER-drev. Har disse kvalitetsbyggesæt interesse, så hør nærmere.

DSB AV-vogn. Nu hvor CC-vogne er en succes, så kommer vi med AV-vognen. Af sættet kan bygges mange varianter. AV kører i både epoke III, IV, og V. Pris 395,00 kr.

KLEIN 100% korrekt DSB Eaos-vogn. Den er lovet her lige efter messen. Pris kun 106,00 kr. Anden nyhed fra KLEIN siden sidst: SNCB-vogn med 40' DSB-container. 196,00 kr.

DAGLYSSIGNALER. Metalstøbt med lanterneskygger og vinkelforstærkningen. Alle typer i epoke III-IV. Priser: med 2 lanterner 24,00 kr., 3-4 lanterner 30,00 kr. og med forgrening 36,00 kr. pr. stk. Lysdioder og modstande hertil haves også.

SCHRØDER er igen kommet med et ark med standsignaler og faste mærker. Nu både epoke III og IV. Pris pr. ark 85,00 kr.

82 stk. **DSB PLAKATER** i epoke III-IV på selvklæbende papir. Fås i både 1:87 og 1:100 60,00 kr. og skala 1:120 1:160 50,00 kr.

Nyt fra **NÆSTVED TRANSFERS** bl.a. DSB og privatbane sneplove, fl. numre 30,00 kr. Få en revideret liste.

GRIMSTRUPs nye video "Tinglev t/r". En hyggelig film om godstogskørsel/rangering på en sidebane. 238,00 kr. Vi har også andre danske videos.

DWA-HOBBY er kommet med flotte biler: Postgul Mercedes kassevogn med Dr. Magrethes monogram. Hvid BMW med POLITI. Begge 69,00 kr.

NÜRNBERG-MESSEN skulle gerne give mange nyheder. Denne annonce er lavet allerede i januar måned, så derfor kan vi ikke komme med noget konkret, men kom i butikken og se alle nyhedsprospekterne.

TRINBRÆTTET ÅRHUS

v/ Mads Sjøner
Rugmarken 93
8520 Lystrup
Tirsdays 18,00-22,00
Lørdays efter aftale

Telefontid:

Tirsdays 20,30-22,30
Onsdays 19,00-21,00
Tlf. 86 22 22 95

TRINBRÆTTET VEJLE

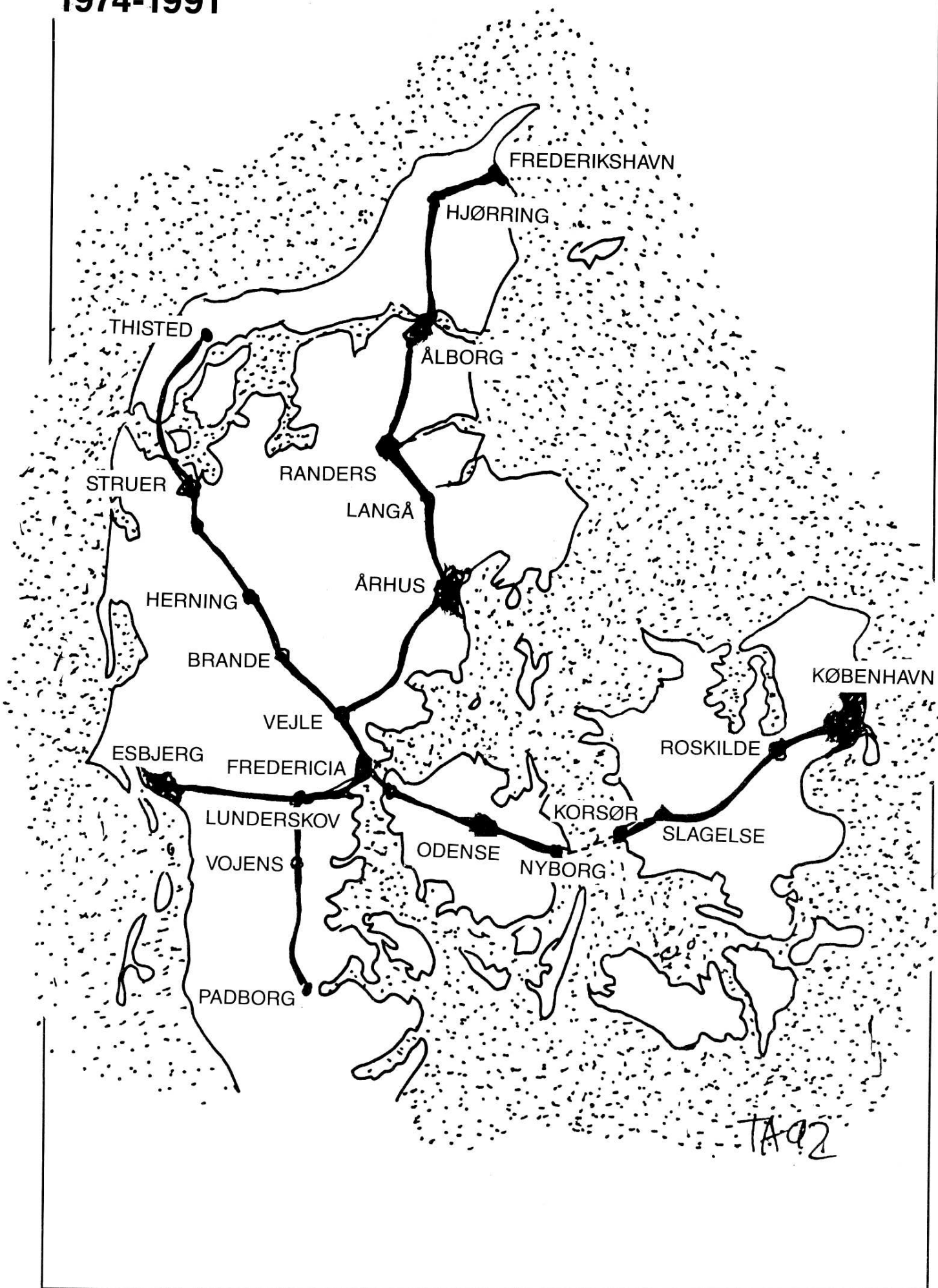
v/ V. F. Hejlesen
Bleggårdsgade 14
7100 Vejle
Fredays 16,00-19,00
Lørdays 10,00-12,00

Telefontid:

Fredays 19,00-21,00
Lørdays 12,00-14,00
Tlf. 75 83 75 75

VI ER ALTID GO' FOR EN KOP KAFFE.

DSB IC-STRÆKNINGER 1974-1991





MZ 1409 trækker IC-tog fra færgen Kronprins Frederik i Nyborg, sommeren 1983.

Foto: Torben Andersen

Togene blev populære blandt passagererne; men de viste sig at være ret upraktiske i drift. Førerrummene var ligesom på ME, så der kunne ikke laves overgang til flere vogne, og alle hjælpefunktioner som ventilation, dørlukning, belysning m.v. skulle drives af strøm fra lokomotivet via elvarmekablet.

Da togene blev indsat, var ingen lokomotiver i vestområdet forsynet med elvarmeudstyr, så derfor måtte to MZ III overføres fra øst. Hvis en af dem fik nedbrud, eller der blev byttet om i maskinløbene, kunne toget ikke fremføres. Vognene blev også meget tunge, 54 tons, på grund af de mange hjælpeaggregater.

Indledningsvis blev de indsat i et særligt lyn-togsløb København-Århus; men året efter i 1983 kom de til at køre som almindelige IC-tog til Ålborg og Esbjerg. ITC-udstyret fjern-

des efterhånden fra førerrummene, så de i de senere år kun kunne trækkes. Som lokalvogne i disse IC-tog anvendtes Bn-vogne på østsiden, mens man i vest brugte B eller Bg. Efter indsættelsen af IC3 i 1991 kørte prototypetoget en kort periode bådtoget København-Kalundborg; men da de nu stod over for en større renovering, der ville blive alt for dyr i forhold til den nytte, man ville kunne få af dem, blev de udrangeret og sat til salg. At prototypetoget blev opgivet skyldtes en veritabel kovending i DSB's holdning til personvognsmateriel. I mange år havde man sværget til solide vogne fremført af kraftige diesellokomotiver; men da der hertil bruges temmelig megen energi, slog man over på letbyggede selvkørende enheder.

IC3

Det blev IC3, der egentlig opstod som en



IC 144 med forspand af DB 220'ere i Fredericia, august 1981. 220'erne er i dag udrangeret og signalposten til højre i billedet nedrevet.

Foto: Mogens Duus, Hadsund

projektopgave for en ingeniørstuderende. DSB fik interesse for projektet, og efter endt uddannelse fortsatte ingeniøren udviklingsarbejdet for DSB.

Efter mange forsinkelser, der nær havde taget livet af Scandia, kunne de første MFA-MFB-MFC, som IC3 blev litereret, indsættes i stedet for MA-togene i 1990. MA havde i sine sidste år lidt af kraftige alderdomssvækkelser. I 1991 afløste IC3 de hidtidige IC-tog i en helt ny køreplan.

IC-togets saga var forbi...

Trækkraften

Fra 1974 var MZ-serien øremærket som trækraft for IC togene. På Sjællandssiden oprindelig serie III, mens der på Jyllandssiden brugtes serie I og II. Men efterhånden

som maskinerne blev overflyttet mellem landsdelene, kunne man finde både serie II og III på Sjælland og Jylland, mens serie I hele sin tid – bortset fra de første år efter leveringen – kørte i på Jylland/Fyn.

Da de nye MZ IV kom frem i 1977 blev de mest anvendt til lokal- og regionaltog samt forløbere. Selv om de også til tider kunne ses foran IC-tog, var det ikke almindeligt.

Da ME-lokomotiverne kom til DSB i 1982 blev de på Sjællandssiden indsat som trækraft for IC sammen med MZ. ME-lokomotiverne er en typisk sjællandsk maskine, og har altid været anvendt der.

IC-tog oprangeret af »protolyn« blev også oprindelig fremført af ME, men efterhånden anvendtes også MZ III på Sjællandssiden. På jydssiden brugtes MZ serie III.

MY'erne spillede en mindre rolle i IC-systemet. Indtil samtlige UIC-vogne var forsynet med elvarme omkring 1985, kørtes dog en del IC-tog med MY, og i Jylland også med MX. Køreplanen var lagt således, at der kunne holdes tid med en MX og fem vogne. MY kørte mest forløbere til IC, eller i forspand med MZ eller MX i Nordpilen og andre større tog. Men på Thy-banen mellem Struer og Thisted blev den efterhånden fast trækraft, fordi sporene var i en sådan stand, at de ikke kunne bære MZ.

I begyndelsen af 80'erne havde DSB ikke tilstrækkelig trækraft på Jyllandssiden, fordi MR-sættene - der skulle afløse MO-tog og frigøre lokomotiver - blev forsinkede i leveringen, og man lejede hos DB en række die-

sellokomotiver af typen BR 220, som altid kørte i forspand i IC-tog. De var kun i drift sommeren 1981, og kun på Jyllandssiden.

Slutning på IC i 1991

UIC-vognene indsattes efter 1991 i nogle InterRegio-tog, som betjener strækningen København-Ålborg; men det er kun visse tog fredag og søndag samt ved højtiderne, der føres over Storebælt. De fører kun 2. klasse, så de fleste A- og AB vogne er deklasseret til Ba og Bab.

Kun i Nordpilen ses A-vognen nu, mens AB anvendes i andre udlandsforbindelser. Nogle Ba-vogne kører som lokalvogne i EuroCity med litra Ba-x sammen med renoverede Bk-vogne som Bk-x. ●



MZ 1436 med IC-tog i Brande på vej mod Vejle, juli 1984. Toget består foruden af MZ af tre B-vogne, Bk og en Ag.

Foto: Torben Andersen

**LOKO
MOTIVET**



LOKOMOTIVET er et uafhængigt tidsskrift, udgivet af foreningsforlaget af samme navn. Formålet er at udbrede kendskabet til danske jernbaner i virkelighed og model ved hjælp af tidsskrifter m.v.

Alle medarbejdere er ulønnede, og arbejdet i redaktion m.v. er rent fritidsarbejde. Evt. overskud fra bladets drift skal ifølge vedtægterne gå til fremme af modeljernbaneinteressen.

LOKOMOTIVETs officielle adresse:

LOKOMOTIVET

Postbox 477

4700 Næstved

Giro-nr. 3 38 55 07

Redaktion:

Steffen Dresler (Ansvh.) (SD)

Torben Andersen, redaktør (TA)

Forretningsfører

(herunder annoncer):

Flemming Meisner (FM)

Faste medarbejdere:

Claus Jensen (Claus)

Torben Bejerholm (TB)

Per Larsen (PTL)

Hans Nygård Jensen (HNJ)

Grafisk tilrettelæggelse:

Torben Andersen (TA)

Sats:

PH Fotosats ApS, 4800 Nykøbing F.

Tryk:

Lollands-Postens Bogtrykkeri
4930 Maribo

Oplag:

1500 eksemplarer

Alle artikler og skemaer er copyright LOKOMOTIVET og forfatterne (signaturen). Eftertryk af artikler og annoncer er forbudt uden forudgående aftale med LOKOMOTIVET's redaktion.

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

Redaktionen forbeholder sig ret til at redigere og forkorte i modtagne artikler og indlæg

Bladet udkommer 4 gange i en årgang: Medio august, ultimo november, ultimo februar og ultimo maj.

PÅ FODPLADEN

...så forsvandt 1992, og vi håber at alle læsere har haft en god og udbytterig jul.

Vi lægger ud med nr. 31, der ikke er så »fed« en sag som julenummeret, men alligevel håber vi, at vi har delt sol og vind lige med de forskellige emner, så de tilfredsstiller alle, der dyrker jernbaner på den ene eller anden måde.

Vi bringer ikke så meget historie, idet de sidste to numre har været godt fyldt op med historisk jernbanestof og tabeller for »nummermændene«. Så det bliver denne gang i høj grad modelfolket, der bliver tilgodeset. På samme måde findes i dette nummer mange læserbreve under SPORSKIFTET, idet vi ikke havde tilstrækkelig med plads i sidste nummer. I øvrigt vil fordeligen af historisk stof og modelstof nok veksle fremover, således som vi har praktiseret inden for de sidste par årgange. Vi håber, det falder i læsernes smag?

Vi er blevet kritiseret for at bringe for meget om redningskøretøjer, idet nogle mener, det hører hjemme i andre blade. Det er måske rigtig nok. Men alt fra det daglige liv hører vel hjemme på en dansk modeljernbane? For at imødekomme de kritiske røster, vil vi fremover forsøge at veksle mellem bilemnerne, således, at også andre typer bliver omtalt, f.eks. politibil, militærkøretøjer, DSBs bilpark, busser, postbiler o.s.v...selvfølgelig med den danske virkelighed som forbillede. Vi håber, det er en tilfredsstillende løsning?

Vort nyeste særskrift »Under Vingehjulet« i format A4 blev en stor succes, og trods det, vi fremstillede det i et lidt større oplag, er det ved at tynde ud i rækkerne. Så vil man have det på sin hylde, skal man bestille nu... og så udkommer nr. 2 (DSB 1930-1939) i denne serie allerede til april. Se annoncerne i bladet.

Ellers er vi i fuld sving med at grifle om A-, K- og C maskinerne, således at disse lokomotivers historie kan fortælles på samme måde som litra P/PR.

Til udenlandske abonnenter og løssalgskøbere især: Hav venligst tålmodighed med os. Det danske toldvæsen har nogle regler, vi skal overholde, og da vi i den sidste tid har oplevet en veritabel udenlandsk abonnementsstorm, har vi lidt problemer med at få sat disse ting i system, så det bliver til gavn for begge parter.

Og så ellers god hyggestund med LOKOMOTIVET nr. 31 i hånden...

Freja H0 Modeltog

Vi ønsker med denne annonce at profilere navnet

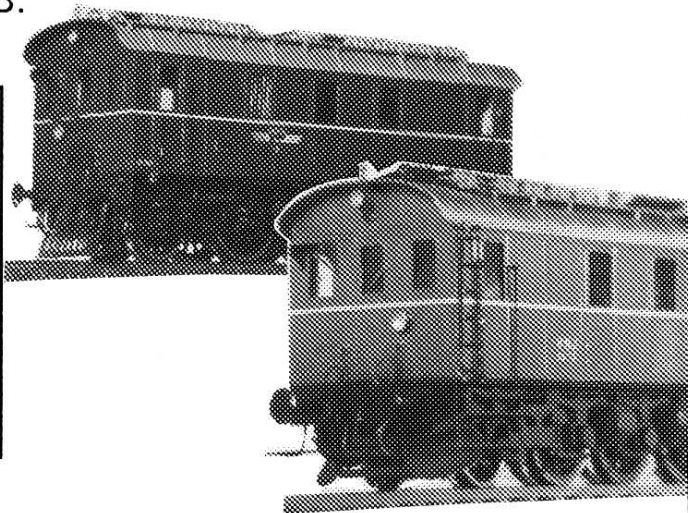
Freja H0 Modeltog, som står for fremstilling af byggesæt af danske kvalitetsmodeltog med særlig interesse for **FRICHS** gamle diesellokomotiver til privatbanerne og DSB.

FRICHS

5-akslede diesel-lokomotiv fra 1932-34, som har kørt på privatbanerne:

Nu med gavle for FFJ og OHJ med luftindtag.

HHJ
HBS
NFJ
OHJ
HTJ
TKVJ
VNJ
FFJ



FRICHS

4-akslede diesellokomotiv fra 1936-37, som har kørt på privatbanerne:

TFJ
OHJ
NFJ

FRICHS

3-akslede diesellokomotiv SPUTNIK fra 1932, som har kørt på privatbanerne:

HHJ
HFHJ

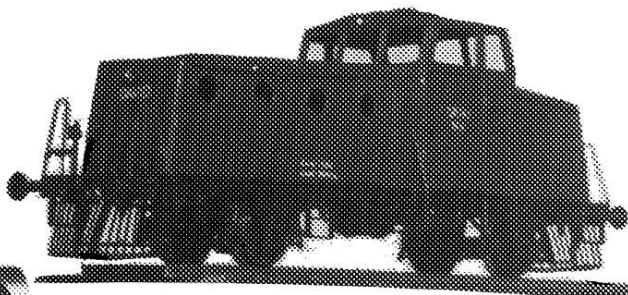
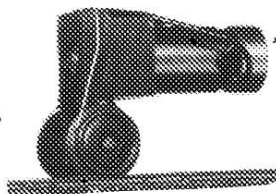
DAVID-TRIANGEL

fra 1954, som har kørt på privatbanerne:

SKRJ
ØSJS

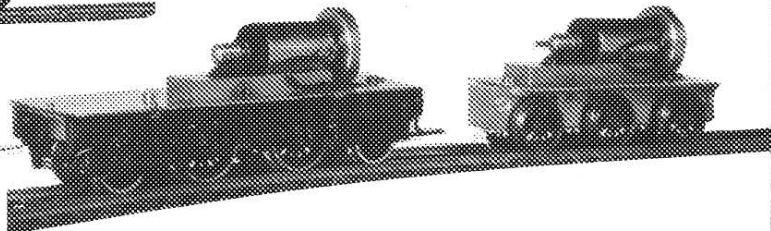
EENAKSLET GEARMOTOR

med svinghjul og Faulhabermotor for TRIANGEL-DAVID m.m.



UNDERVOGNE

tilpasset DANTRAIN's SPUTNIK og DANTRAIN's 4-akslede FRICHSere



Fremtidige projekter:

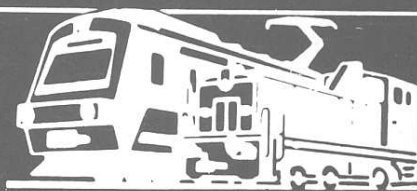
Scandia-skinnebus, serie 2

FRICHS Mx-ere fra 1932 til DSB og **FRICHS** boggielokomotiv til privatbanerne fra 1952.

Freja H0 Modeltog, Frejasvej 130, 8600 Silkeborg
købes hos førende modeltogsforhandlere.

Postbesørget blad
4760 Vordingborg
nr. 54 809

DIN & MIN
Hobby



BUDDINGEVEJ 229 · 2860 SØBORG · 31565232

RESTLAGERUDSALG!

VI SKAL HAVE MERE PLADS TIL
DE PRODUKTER VI HELST VIL
KONCENTRERE OS 100% OM:

**KLEIN-MODELLBAHN, PECO,
AUHAGEN, HOBEX, NOCH,
MZZ, LØSDELE TIL SELVBYG
OG ALT INDENFOR SMALSPOR.**

DERFOR SÆLGER VI NU (NÆSTEN)
ALT ANDET UD TIL FANTASTISKE
PRISER F.EKS.:

LIMA HBIS KR. **100,-**

FLEISCHMANN OG ARNOLD -25%

KOM SELV IND OG FIND ET GODT TILBUD!

VI GØR MERE FOR DIN HOBBY - DET ER VORES HOBBY!