LOKO MOTIVET

JERNBANEHISTORISK TIDSSKRIFT OM
DANSKE JERNBANER I VIRKELIGHED OG MODEL

Læs i dette nummer:

HELJANS program 2003-2005

74

MAJ 2003 · 18. ÅRGANG

Løssalgspris kr. 75,-
incl. moms
ISSN 0108-9307

LOKO MOTIVET

LOKOMOTIVET er et uafhængigt tidsskrift, udgivet af foreningsforlaget af samme navn stiftet den 22. april 1983. Formålet er at udbrede kendskabet til danske jernbaner i virkelighed og model ved hjælp af tidsskrifter, bøger o.lign.
Arbejdet i redaktion m.v. er rent fritidsarbejde. Evt. overskud fra bladets drift skal i følge vedtægterne gå til fremme af jernbanehistorisk forskning og modeljernbaneinteressen.

LOKOMOTIVETS officielle adresse:
LOKOMOTIVET
Postbox 477
4700 Næstved
Fax 54 94 50 45
Giro-nr. 3 38 55 07
BG Bank
Konto-nr. 0612-33 873
Hjultorvet 18, DK-4700 Næstved

Hjemmeside: www.lokomotivet.dk
E-post: lokomotivet@lokomotivet.dk

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

Faste medarbejdere:
Claus Jensen
H.W. Karlsson
E.V. Pedersen
Torben Bejerholm
Erling Nederland
H. Nygaard-Jensen
Jens Bruun-Petersen
Flemming Meisner

Sats, montage og repro:
Lollands Postens Bogtrykkeri
4930 Maribo

Oplag
1350 eksemplarer.

Alle artikler og skemaer er copyright LOKOMOTIVET og forfatterne (signaturen).
Eftertryk af artikler, annoncer og tegninger m.v. er forbudt uden forudgående aftale med LOKOMOTIVETs redaktion eller forretningsfører.
De i artiklen fremførte synspunkter og metoder er forfatternes egne, og deles ikke nødvendigvis af redaktionen.
Redaktionen forbeholder sig ret til at forkorte og redigere i modtagne artikler og indlæg.
Bladet udkommer 4 gange i en årgang: Ultimo september, medio december, primo marts og medio maj. Et abonnementsår løber fra september til maj efterfølgende år.

Abonnement:
Danmark: kr. 300,- helårlig = 4 numre på giro 338 55 07 eller check til ovennævnte adresse.
Udlandet: kr. 375,- helårlig = 4 numre incl. gebyrer på dansk check til ovennævnte adresse.

På fodpladen

... så kom maj, den søde milde og dermed også det sidste nummer af LOKOMOTIVETs 18. årgang. Men fat mod! Vi går nu ind i 19. årgang, der - mærkværdigvis - bliver vor 20. jubilæumsårgang. Det skal forstås på den måde, at bladet blev stiftet og udgivet første gang i august 1983, men da vi har holdt en pause i udgivelserne (1988-89), så følger jubilæet ikke antallet af udgivne årgange. Derfor!, som de siger i NETTO-TV-reklamerne.

De runde år fejrer vi på behørig vis i den kommende 19. årgang, der bliver en SUPERÅRGANG. Det er selvfølgelig et vidtløftigt begreb, for hvad betyder det? Vi mener, at en SUPERÅRGANG bør indeholde bl.a. flere sider og farver...og så selvfølgelig en masse spændende tekster omkring danske jernbaner i virkelighed og model.

Vi benytter derfor lejligheden til at starte op på et nyt koncept omkring bladets indhold, ikke alene med flere sider (56) for nogle af numrene og flere farvesider. Indholdet vil også blive lidt anderledes, idet de hidtil mange - og kommende - udsendte industrimodeller ikke længere gør det nødvendigt med så mange selvbyggeartikler af rullende materiel. Hovedvægten vil derfor blive lagt på tips og tricks omkring lettere ombygninger, masser af tegninger og fotos af det rullende materiel i epokerne III, IV og V, DSB såvel som privatbanerne med tilhørende tekster og farveplancher omkring bemaling m.v.

Det rullende materiel vil også blive behandlet med artikler omkring anvendelsen af de enkelte vogntyper på modeljernbanen og bl.a. bringe oversigter omkring evt. udgivne modeller (se fx teksten om beholdervogne i dette nummer), her under noget om veksellad- og containertrafik i epokerne IV og V, de åbne vogne hos privatbanerne i epoke III o.s.v., ligesom der kommer en større tekst omkring godskørsel i virkelighed og model hos privatbanerne.

Epoke IV vil fortsat blive dækket med tekster omkring trækkraft, person- og godsvogne i virkelighed og model, også udenlandske vogne på danske spor.

Sceneri, sporplaner, anlægsdesign og tilbehør vil udgøre en større del af indholdet, bl.a. med tekster omkring landskabsopbygning, ballastlægning, fremstilling af vand, husbygning, landskaber o.s.v.

Med hensyn til anlægsdesign, så vil vi bl.a. bringe en større tekst omkring modulanlæg, ligesom der kommer mange ideer omkring optimal udnyttelse af anlægsforholdene på større og mindre anlæg. Det gælder bl.a. mj-ere med ringe pladsforhold, hvor vi vil give masser af tips og tricks til spændende dioramaer, d.v.s. små anlæg med specielle temaer, som kan få plads i næsten ethvert hjem med blot en boghylde til rådighed.

Tilbehør er en vigtig del til modeljernbanen. Her bringer vi noget omkring selvbygning af trinbrætter, let fordanskning af udenlandsk tilbehør...og en spændende tekst om bygning af busser hos DSB og privatbanerne m.v. Sidstnævnte har vor ansvarshavende ti-tommelfingre-redaktør selv bygget, og når han kan... så kan alle. Læs selv hvordan!

Forbilledet bliver selvfølgelig ikke glemt - ellers kan vi jo ikke lave model. Her vil bl.a. trykke en tekst omkring DSBs personvogne hos det tidligere SFJ, noget om nostalgiske DSBs O-maskine, personvogne hos Hjørring Privatbaner (med skala- tegninger), motormateriel hos VLTJ, private vogne optaget hos privatbanerne o.s.v.

...så der skal absolut bruges flere sider for at kunne bære alt dette stof frem. Allerede nu er vi i bekneb for spalteplads, hvilket bl.a. går ud over breve til SPORSKIFTET allerede i dette nummer. Beklager! Men de kommende numre skulle give mere plads (håber vi!)

Ulempen ved alt dette bliver desværre, at det er nødvendigt at sætte prisen for bladet lidt i vejret for at få dække øgede omkostninger, dels til mertryk, dels til postforsendelse. Post Danmark ved jo godt, hvad de skal opkræve af kroner for at sende vort gode blad rundt til abonnenterne. Vi har desværre ikke samme billige fordel som vore kolleger, der udelukkende sender i abonnement.

Vi håber alligevel at I alle vil være med i superårgangen, så man kan få en masse ideer til danske modeljernbaner.

Ønsker man at være med, så indsend snarest det indlagte girokort (gælder kun abonnenter), og så ses vi til september "hvor fuglestemmer daler", som det vist hedder i en gammel sømandsang. Og husk stadig at skrive eller maile jeres kritik, råd og dåd m.v. til os. Det hjælper alt sammen til at gøre bladet mere læseværdigt.

Vi ses i LOKOMOTIVET nr. 75, der udkommer sidst i september måned.

Bemærk, vort genoptryk af bogen om litra MY er udsolgt fra forlaget.

TA

DEADLINE for nr. 75:
Alm. tekst: Fredag den 15. august 2003
Annoncer, Sporskiftet, Læserne imellem: Fredag den 1. august 2003
Nr. 75 udkommer ultimo september 2003

Forsiden: Epoke IV er efterhånden blevet meget populær, hvilket bl.a. mj-fabrikanternes valg af modeller fortæller alt om. Så derfor vil vi også være med i billedet og vise et typisk epoke IV-motiv. MY 1128 og MZ 1455 med godstog på Østerport station en kold februardag i 1983, hvor man er i gang med anlæggelsen af eldrift på Kystbanen. Foto: HQ/PÅ SPORET.

INDHOLD

UIC-vogne fra HELJAN 3
Af Torben Andersen

SPORSKIFTET 7

Selvbyg af huse 9
Af Torben Andersen

MJ-Digital 12

Beholdervogne på anlægget 14
Af Torben Andersen

ARNOLDs Hjørne 18

DSB litra AD/AY 19
Med 1:87-tegninger af vogntypen
Af Torben Andersen

Køge havn 22
Forslag til rangeranlæg
Af Torben Bejerholm

Engesvang station 24
Skalategninger 1:87 af en hyggelig landstation

En tid med nye og gamle godsvogne, III del:
Åbne vogne litra T og S 28
Af Torben Andersen

Vi har HØRT&SET 33

EPOKE IV 43
2. del: Modeljernbane med diesel, el og rød vogne
Af Torben Andersen

Til venstre: En af de nye modeller fra HELJAN bliver postvognen (bureauvognen) DSB litra P. Den anskaffedes i to udgaver, en type med tagvinduer (P 800-814, leveret 1968) og en type uden disse (P 815-819, leveret 1981-82). Ukendt P-vogn fra serien leveret i 1968, fotograferet i Nykøbing F, 1981.

DSBs kombinerede person- og rejsegodsvogn litra BD kommer også i model fra HELJAN. Denne vogntype, der leveredes 1968-1970, brugtes i et utal af tog, lige fra internationale tog til lokaltog, og flere forblev i drift til slutningen af 1990'erne, om end i ny skikkelse og litra. BD 51 86 82-80 023-1 fotograferet i Næstved, maj 1985. Begge fotos: J.Lundstrøm.

Til glæde for alle os togtosser har HELJAN det sidste års tid investeret i ny produktionskapacitet, d.v.s. plads, moderne CNC-fræsemaskiner, nye CAD/CAM-programmer, veluddannet mandskab m.v. for kunne at leve op til kravet om fremtidens danske modeljernbane. HELJAN satser frem over endnu mere på at levere høj kvalitet, hvilket en række HELJAN-forhandlere (og jeres udsendte fra LOKOMOTIVET og BANEN) blev præsenteret for på et model-seminar hos HELJAN medio marts 2003.

Nyheder 2003-2005

UIC-vogne fra HELJAN

PERSON

Af Torben Andersen

På ovennævnte seminar orienterede direktør Jan Nannestad og salgschef Kim Nannestad om HELJANs kommende tiltag, og præsenterede bl.a. det nyeste produktionsudstyr, så deltagerne kunne få "syn for sagn". Her fremviste man bl.a. de nyanskaffede CNC-fræsemaskiner til fremstilling af værktøjer, moderne CAD/CAM programmer for tegning og dekorering af modellerne i 3D o.s.v.

HELJAN fremlagde på seminaret også sin produktionsplan for årene 2003-2004, som vi gengiver i kortfattet udgave på disse sider med en - næsten - samlet programoversigt på side 6.

Der er mange spændende nyheder imellem, ikke mindst for epoke IV-kørerne, der simpelthen nu får i pose og sæk. Når HELJAN tør love alle disse danske godbidder på så kort tid, så skyldes det at man som allerede nævnt har fået udvidet sin produktionskapacitet, hvilket også skal komme det danske marked til gode.

Alle modeller bliver fremstillet i skala 1:87 (H0) med mange nye og forbedrede detaljer, bl.a. får materiellet håndbøjler i metal for at opnå en endnu mere spinkel effekt.

Af produktionsplanen fremgår det, at der især er lagt vægt på UIC-materiel til epoke IV. Det skyldes selvfølgelig en øget efterspørgsel fra mj-ere, der var børn og unge i 1970'erne og 80'erne. De er nu vokset op og vil gerne genoplive barndommens nostalgiske tog på anlægget.

Netop alle disse vogntyper, der er fra samme familie (UIC-vogne i 24,5 m modul) agter HELJAN at løbende udgive i årene 2003- 2004 sammen med et par andre spændende danske modeller.

Følgende er af pladshensyn kun et meget lille resume over HELJANs kommende produktion. Vi fortæller mere om modellerne og HELJAN i næste nummer. Se også siderne HØRT&SET.

DSB personvogn med 2. klasse litra B

En af de vigtigste kommende modeller fra HELJAN bliver DSBs standardpersonvogn litra B, der sattes i drift fra 1964 til ca. 2001 og alle søstervognene litra A, AB, Bk, BD og P.

Lad os starte med litra B, hvis forbillede som allerede nævnt var en 24,5 m lang UIC-stålvogn, der blev anskaffet i årene 1964-1983 i et antal af 231 stk. Typen afløste stålvognen litra CC, hvilket dog ikke betød at sidstnævnte forsvandt, men blot brugtes i andre sammenhænge, dels ombygget, dels uombygget.

De første vogne af litra B med numrene 2000-2057 og 2300-2309 blev leveret af Scandia 1964-65. De havde vinrødt liberi

med kongekrone, og indsattes straks i de store landsdeltog. Disse vogne var udstyret med dampvarme, mens søstervognene litra B med numrene 2300-2309 var forsynet med både damp og elvarme til brug i internationale tog, og lagdes derfor i en nummerserie for sig.

Året efter leveredes endnu en serie B-vogne fra Scandia. Det var 2058-2114, og da DSB i 1974 indførte Ic-systemet anskaffede man sig endnu en række B-vogne, hvoraf de sidste vogne - som allerede nævnt -leveredes i 1983.

Undervejs undergik vognene flere ombygninger, således blev en serie til kioskvogne litra Bk, mens andre blev ombygget til kombineret person- og rejsegodsvogne litra BD, ligesom der foregik indbygning af røde slutlys (fra ca. 1969), ændring af indgangsdørene til automatisk lukning (fra ca. 1980) og elvarmeindbygning o.s.v. fra slutningen af 1970'erne. Ændring til automatisk dørlukning ændrede på karakteristisk vis B-vognens udseende, idet den fik nyt dørparti med mindre vindue og en spids nedbygning for enden af gavlen.

I slutningen af 1990'erne blev nogle af vognene omdannet til liggevogne litra Bc, hvorved de fik nyt liberi i blå/rød med nyt DSB-bomærke. Disse vogne benyttedes primært i DSBs ferietog til udlandet, hvilket blev den sidste anvendelse af litra B hos DSB.

Litra B anvendtes indtil 1974 i de store landsdeltog og de mindre "sorte lyntog", fra 1974 benyttedes de som rødmalede i Ic-togene. Da de røde Ic-tog blev afskaffet i 1991 indsattes B-vognen i bl.a. Interregiotogne, flere regionaltog sammen med Bn, ABns hhv. ADns m.v.

HELJAN fremstiller B-vognene til epoke III, IV og V, d.v.s. i vinrød med gule litreringer, dels med kongekrone og antikva- skrift, dels i vinrøde med overgangslitrering (DIN 1451-skrift) og rød med stort DSB og hvide litreringer, sidstnævnte til epoke IV og V. Vognene udføres med endnu finere detaljer end før, bl.a. bliver alle håndbøjler nu fremstillet i metal i stedet for som hidtil i plast for at opnå tyndere dimensioner på disse.

Litra A og AB

Søstervognene litra A og AB med 1. klasse hhv. 1. og 2. klasse, der fra 1974 benyttedes i de røde Ic-tog hhv. i de internationale tog udsendes også som modeller fra HELJAN i samme detaljekvalitet som B-vognene.

Forbillederne blev leveret i årene 1966 til 1970 i den vinrøde farve med gul litrering, men omlakeredes efter ombygninger sidst i 1960'erne ret hurtigt i det røde design således at DSB kunne indsætte ensartede røde stammer i IC-togene fra 1974. Men nogle - især litra AB - forblev dog i den vinrøde farve indtil ca. 1976.

Litra A leveredes i to hovedserier 1966 og 1974. Det otte år lange interval gav derved også tekniske forskelle i de to serier, hvoraf den mest synlige var at 1974-serien havde ekstra to luftriste (kaldet Bel-Air) på vognsiderne mellem vinduerne og anderledes anbragte apparatkasser på undervognen.

I slutningen af 1970'erne fik alle A- og AB-vognene - ligesom litra B - nye automatiske døre, og dermed mindre vinduer i indgangsdøre m.v.

Litra AB benyttedes næsten udelukkende i de internationale tog, mens litra A var en fast vogn i Ic-togene. Fra 1991 blev A- vognene nedklasseret til litra Ba, mens litra AB blev til litra Bab.

Begge vogntyper leveres ligesom litra B i både vinrød og rød med gule hhv. hvide litreringer til epoke III og IV. Endvidere udsendes vognene med litra Ba og Bab til epoke V.

Litra BD og Bk

Også litra BD, d.v.s. den kombinerede person -og rejsegodsvogn, udsendes i model af HELJAN. Forbilledet blev leveret i 1968-70, og benyttedes i lokale tog og internationale tog. Derimod sås de ikke i IC-tog, bortset fra bådtoget "Englænderen" København-Esbjerg. De internationale tog i Jylland og på Sjælland medbragtes næsten altid en litra BD fra DSB.

I den ene ende af litra BD var en række kupeer fjernet og i stedet indrettet med et stort rejsegodsrum, således at vogntypen kun havde seks kupeer med plads til 48 siddende (senere kun til 36).

Selve rejsegodsrummet var i vognsiden forsynet med brede foldedøre, og ud for vinduerne var indvendigt påsat gitter for at hindre nedfaldene gods (kufferter, pakker m.v.) i at knuse vinduerne.

Da man fra sidst i 1970'erne afskaffede rejsegods i de lokale tog, havde man ikke længere brug for så mange litra BD, og nogle af dem blev i 1977-78 ombygget til kioskvogne litra Bk, mens to i 1986 blev indrettet med togkiosk litra BDk til brug for DSBs ferietog.

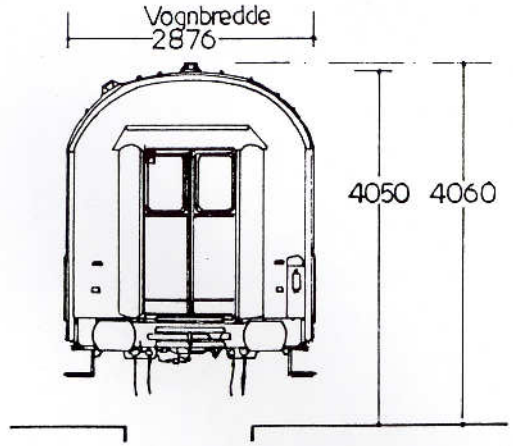
De førstnævnte kioskvogne litra Bk var uløseligt forbundet med i Ic-togene, og blev taget i brug med den nye køreplan i 1974. Vognene blev ikke - som de øvrige UIC-vogne til DSB - færdigleveret fra vognfabrik, men ombyggedes fra litra B og de førnævnte litra BD. Kioskvognene var i den ene ende indrettet med en lille kiosk med "bardisk", hvor rejsende kunne forfriske sig med en dram, øl, pølser, kaffe m.v. ligesom man kunne forsøde rejsen med slik. I modsatte ende var en kupe indrettet som togførerkupe, der kunne aflåses af personalet.

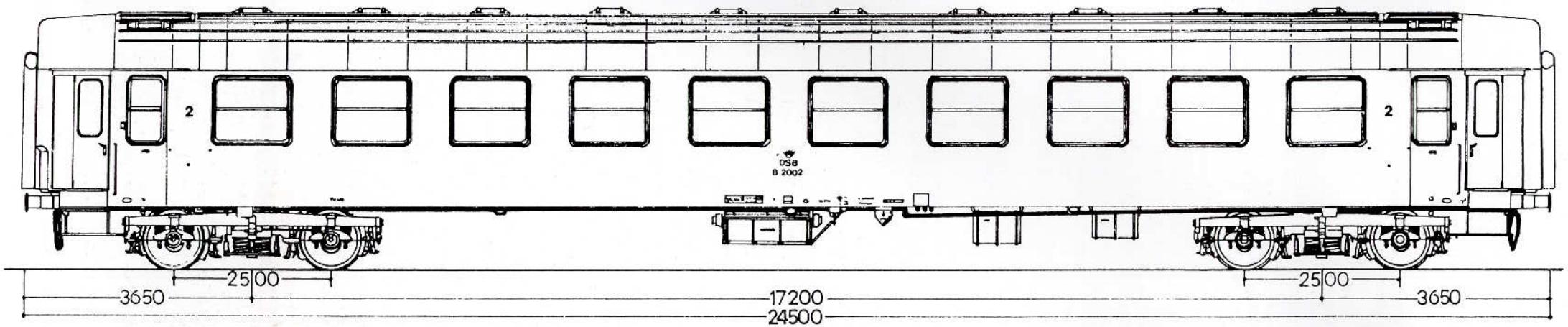
Med HELJANs kommende modeller af litra A og B bliver det muligt at oprangere små Ic-tog som det viste, hvor MX 1024 gør klar til afgang i Struer med en A- og to B-vogne... et tog lige til modeljernbanen. Foto fra 1977 (Kurland/PÅ SPORET).

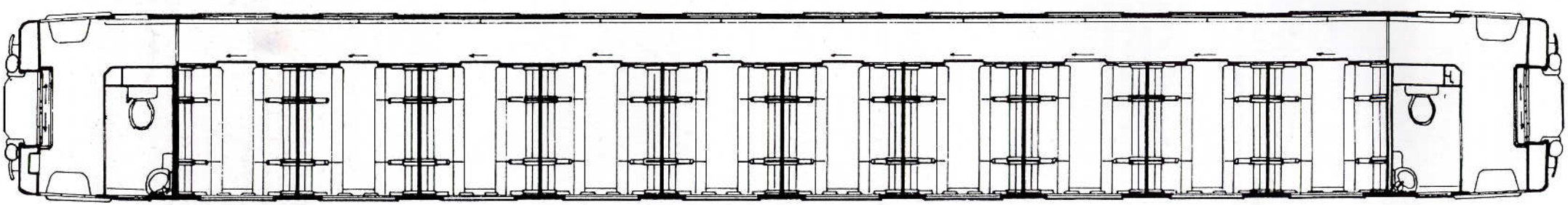
DSB litra B 2000-2009, 2010-2057 og 2058-2114

Scandia 1964, 1965 og 1966
Skala 1:87
Tegning: H0

Tegningen viser B-vognen ved leveringen, d.v.s. uden slutlanterner, stort vindue i indgangsdøre og todelte skydedøre i gavlene. Undervognen på senere leveringer kunne afvige i udseende med hensyn til apparatkasser, beholdere m.v. og placeringen af disse.







Oprindelig var vognene rødmalede med stort DSB-logo som B-vognene, men fra 1984 fik vognene monteret ti lodrette hvide striber ud for vinduet i kioskafdelingen, de såkaldte cateringstriber.

I 1991 udgik kioskvognene, da de røde Ic-tog forsvandt fra sporene, men nogle fortsatte i drift som litra Bk-x.

Postvogn litra P

Også en model af UIC-bureauvognen (postvognen) litra P er programsat hos HELJAN. Denne udsendes i 2004, og fremstilles i begge varianter d.v.s. med og uden tagvinduer. Litra P med tagvinduer fremstilles i både vinrød og rød, mens typen uden vinduer kun - ligesom forbilledet - fremstilles i rød.

Bureauvognene litra P bliver en del dyrere end tilsvarende modeller af litra A, B og AB. Det skyldes at der ikke er så stort salg i denne type vogne, hvilket bl.a. kom til udtryk med HELJANs model af den korte postvogn til epoke III litra DH. Men alligevel vil HELJAN gerne imødekomme ønsket fra mj-erne om en postvogn til epoke IV, og håber at man vil bakke om omkring projektet.

Æskesæt

Forannævnte vogne vil også blive tilbudt leveret i æskesæt med fire-fem sammenhørende vogne. Sammensætningen af disse sæt er endnu ikke faldet helt på plads, men kunne fx være et sæt bestående af fire røde personvogne til et Ic-tog efter 1974, altså litra A, B, B og Bk eller tilbehør af vinrøde til landsdelnattog el.lign. før 1969, fx B, B, BD og P.

Litra CR og CRS

Men der er også spændende modeller på vej til epoke III- folkene, nemlig de kendte københavnske nærtrafikvogne litra CR og CRS, der kan bruges sammen med HELJANs modeller af litra MO og damplokomotivet litra P og den kommende litra PR.

Disse modeller fremstilles i flere varianter, bl.a. med lukkede og åbne endeperroner og som styrevogn litra CRS i både teak og vinrød.

Mere om disse modeller i kommende nummer, der er programsat til udsendelse i 2005.

Exclusiv-modeller: Diesellokomotiverne litra MY 1201 og 1202

HELJAN vil også udsende et par eksklusive samlermodeller, nemlig DSB diesellokomotiverne litra MY 1201 og 1202, nok bedre kendt under de eksotiske (ikke erotiske) navne Marilyn Monroe og Sophia Loren.

Disse to særprægede modeller, der i den vinrøde bemaling tilhører epoke III, er programsat til udsendelse i 2005, og vil blive fremstillet i begrænset oplag med nummereret certifikat.

Detaljerne vil - ligesom for de hidtil udgivne trækkraftenheder litra MY, MX og MO - blive i top, ligesom de vil blive udstyret med de mest moderne motorer med alskens finmekanik og elektronik.

Læs også mere om HELJANs nye tiltag under rubrikken HØRT&SET side 40.

■

HELJANs planlagte DSB-modeller 2003-2005

(? angiver at nummer m.v. endnu ikke er fastlagt)

Kat.-nr.	Litra	Type DSB	Epoke	Farve	Udkommer kvart./år
Trækkraft					
4385	PR 908	Damploko	IIIb	Sort	1/2004
4386	PR 905	Damploko	IIIb	Sort	1/2004
4490	MY 1201	Dieselloko	IIIb/c	Vinrød	1/2005
4491	MY 1202	Dieselloko	IIIb/c	Vinrød	1/2005
4430	EG 3101	Elloko	V	Blå/gul	3/2003
4431	EG 3102	Elloko	V	Blå/gul	3/2003
4432	EG 3106	Elloko	V	Blå/gul	3/2003
4433	EG 3110	Elloko	V	Blå/gul	3/2003
4434	EG 3113	Elloko	V	Blå/gul	3/2003
4504	MO 1828	Motorvogn	IIIb/IVa	Vinrød	3/2003
4505	MO 1878	Motorvogn	IIIb/IVa	Vinrød	3/2003
4506	MO 1853	Motorvogn	IIIb/IVa	Vinrød	3/2003
4507	MO 1890	Motorvogn	IIIb/IVa	Vinrød	3/2003
Vogne					
5030	CC 1115	2.kl.personv.	IIIb	Vinrød	3/2003
5031	CC 1132	2.kl.personv.	IIIb	Vinrød	3/2003
5032	CC 1141	2.kl.personv.	IIIb	Vinrød	3/2003
5033	CCL 1147	2.kl.personv.	IIIb	Vinrød	3/2003
5034	Bgh 140	2.kl.personv.	IVa	Vinrød	3/2003
5042	CPL 3241	2.kl.personv.	IIIb	Vinrød	3/2003
5043	CPL 3255	2.kl.personv.	IIIb	Vinrød	3/2003
6010	A 107	1.kl. personv.	IIIc	Vinrød	3/2003
6011	A 18-80 003	1.kl. personv.	IVb	Rød	3/2003
6012	A 18-84 010	1.kl. personv.	IV/V	Rød	3/2004
6013	A 18-84 014	1.kl. personv.	IIIc	Vinrød	3/2004
6050	AB 39-80 017	1/2kl.personv.	IIIc	Vinrød	1/2004
6051	AB 39-80 004	1/2kl.personv.	IVb	Rød	1/2004
6052	AB 39-80 010	1/2kl.personv.	IVa	Rød	2/2004
6020	B 2009	2.kl. personv.	IIIc	Vinrød	3/2003
6021	B 2030	2.kl. personv.	IIIc	Vinrød	3/2003
6022	B 2300	2.kl. personv.	IIIc	Vinrød	3/2003
6023	B 20-83 001	2.kl. personv.	IVb	Rød	3/2003
6024	B 20-83 507	2.kl. personv.	IVb	Rød	3/2003
6025	B 20-80 332	2.kl. personv.	IVb	Rød	3/2003
6026	B 2048	2.kl. personv.	IIIc	Vinrød	4/2003
6027	B 20-84 088	2.kl. personv.	IIIc	Vinrød	4/2003
6028	B 20-84 002	2.kl. personv.	IVa	Rød	4/2003
6029	B 20-84 095	2.kl. personv.	IVa	Rød	4/2003
6030	BD 82-84 002	2.kl/rejsegods	IIIc	Vinrød	4/2003
6031	BD 82-83 005	2.kl/rejsegods	IVb	Rød	4/2003
603?	BD 82-83 019	2.kl/rejsegods	IVa	Rød	2/2004
6032	Bk 85-83 027	2.kl/kiosk	IVb	Rød/strib.	1/2004
6033	Bk 85-83 024	2.kl/kiosk	IVa	Rød	1/2004
6090	P 90-84 002	Bureauvogn	IIIc	Vinrød	2/2004
6091	P 90-83 010	Bureauvogn	IVa	Rød	2/2004
6092	P 90-83 014	Bureauvogn	IVb	Rød	2/2004
6094-6097	CR ?	2.kl.persv.	III	Vin/teak	3/2005
6098-6099	CRS	Styrevogn	III	Vin/teak	4/2005

SPOR SKIFTET

Dette er læsernes rubrik om alle emner omkring jernbanernes væsen i model såvel som virkelighed. Her kan man komme med rettelser, kritik, ros, spørgsmål, rettelser o.s.v. til tidligere bragte artikler m.v.

Har du kommentarer, rettelser, tilføjelser m.v. omkring danske jernbaner, så skriv til

LOKOMOTIVET
Postboks 477, 4700 Næstved

eller send en mail til

lokomotivet@lokomotivet.dk

Når I mailer til os, så husk at skrive jeres fulde navn og vej- og byadresse på mailen, så vi ved, hvor den kommer fra.

Vi kan desværre ikke love at svare personligt på alle henvendelser, og redaktionen forholder sig ret til at forkorte i indlæg m.v.

MR og MRD

Leif Jørgensen, København Ø, har sendt os en større e-mail-tekst omkring bladets indhold i nr. 73, og skriver bl.a.:

"I nævner på side 38, 2. spalte, at DSBs MR-motorvogne blev ombygget til MRD, men det er ikke rigtigt. Litra MRD er født som sådanne. Med en enkelt undtagelse leveredes de alle som MRD-MRD, men blev straks efter leveringen parret med de MR-MR, som de havde løbenumre til fælles med".

LOKOMOTIVET: Ja, helt korrekt. Undskyld!

ROCOs model af SHELL

Ole Møller Nielsen, Ebeltoft, har sendt os en kommentar til modellen af SHELL-vognen fra ROCO, som vi omtalte kort under Sporskiftet i nr. 73.:

"Allerførst tak for endnu et godt nummer af LOKOMOTIVET. I skriver under SPORSKIFTET i nr. 73, at ROCOs udsendte model af en SHELL-tankvogn generelt er en fantasimodel.

Jeg ved godt at dette er den udbredte holdning, men det forholder sig faktisk anderledes. ROCOs model er ganske tæt på forbilledet. Der er dog nogle ting, der skal ændres for at få en helt korrekt model. Helhedsindtrykket synes jeg dog er acceptabelt".

LOKOMOTIVET: Tak til Ole for mail, der også har medsendt fotos af forbilledet. Vi har i mellemtiden lånt en model af TRINBRÆTTET, Århus, så vi kan anmelde den. Se siderne HØRT&SET.

INTERFRIGO

Jens Rodenkam Eriksen, København Ø, har kigget lidt på vore tekster omkring INTERFRIGO-vogne i nr. 73, og har sendt en e- mail med en vedhæftet fil med fotos af INTERFRIGO-vogne. Han skriver:

"I jeres artikel i nr. 73 side 8 er I kommet lidt hurtigt igennem, hvad der findes/fandtes i model af vogne fra INTERFRIGO. Vedhæftede fil med fotos viser et udvalg af vogne, som I ikke har omtalt, og som kan benyttes på et dansk anlæg.

Hvad med at bringe en tekst omkring biltransportvogne på danske skinner? Temaet har været oppe at vende i tidligere numre af LOKOMOTIVET"

LOKOMOTIVET: Tak for mail med bl.a. fotos af INTERFRIGO- modeller. Vi nævnte ikke alle industrivogne i model, idet disse kun var rettet mod epoke III ligesom hovedteksten på de foregående sider. Det burde vi nok have gjort opmærksom på, for de tilsendte fotos viser vogne til epoke IV eller V. Dette emne - med INTERFRIGO-vogne fra 1966 og frem - vender vi tilbage til ved lejlighed.

Ideen med en uddybende tekst omkring biltransportvognene i virkelighed og model er måske ikke nogen dårlig ide. Den tænker vi nærmere over. OK?

Korrekt MAYO-vogn fra TOGMODELLE?

Morten Hedemann Thomsen, Odense, anker lidt over vor anmeldelse af Togmodelles MAYO-vogn. Han skriver:

"I jeres anmeldelse af MAYO-vognene fra TOGMODELLE skriver I, at påskrifterne sidder forkert. Men ved at sammenligne med det billede I selv har bragt i LOKOMOTIVET nr. 13 af den virkelige vogn, ser det da ud som påskrifterne på modellen sidder rigtig nok?"

LOKOMOTIVET: Jamen, det er jo glædeligt at selv de gamle numre af LOKOMOTIVET bliver benyttet som dokumentation. Det er åbenbart gået lidt for stærkt med denne anmeldelse, for det er helt rigtigt, som MHT påviser, at placeringerne er korrekte. Sorry TOGMODELLE... og alle I andre! Men litreringernes størrelse er stadig for bette. Bemærk, at rigtigheden angående placering gælder kun denne ene model, de øvrige fra bl.a. SAJYKA og Fynsk Mælk er forkerte.

DSB litra Ucs

Fra Holger Sørensen, Hedehusene, har vi fået følgende lille mail omkring "Togkælderen"s model af litra Ucs:

"Først tak for jeres som sædvanlig fantastiske blad. Dernæst omtaler I på side 31 nr. 73 en model af litra Ucs som Togkælderen i Tåstrup har fremstillet i en meget lille serie. I jeres anmeldelse skriver I, at undervognen er forkert (Gs-undervogn). Men det er jo faktisk en meget fin undervogn, da netop disse beholdere på et tidspunkt blev flyttet over på Gs-undervogne som den eneste af denne vogntype, jvfr. LOKOMOTIVET nr. 62/år 2000. Så vognen er faktisk mere korrekt end måske påregnet fra "Togkælderen". Desværre er antallet ret lille, hvilket er beklageligt, men nu kommer modellen jo heldigvis fra TOGMODELLE".

LOKOMOTIVET: Jo, på sin vis er der meget om snakken. Ser man på dimensionerne, så passer vognen glimrende til den nævnte sene kortakslede (5700 mm) type af litra Ucs. Men vi har anmeldt modellen ud fra litra og nummer, der må være det reelle udgangspunkt for en anmeldelse. Og modellens nummer og litra er Upps-t 914 1 527-0, altså som forbilledets første udgave af vogntypen. Hvis det skulle være den sene udgave som Holger nævner, så skulle litra på modellen være Upps med et nummer i serien 914 1 600-624...og det er det ikke.

Udgaven fra TOGMODELLE bliver i øvrigt litra Ucs i den mest almindelig udgave med lang akselafstand (6000 mm). Tak til Holger for mail.

Træt af MO

Kim Fabricius, Skovlunde, er træt af MO-vogne. Han skriver i en mail (forkortet af red.):

"Jeg synes snart, I har kogt så megen suppe på emnet "MO", så man næsten kommer til at hade denne motorvogn. Jeg overvejede at anskaffe mig én til min egen modeljernbane, men jeg har fået for meget af den, så jeg ikke længere synes om den.

Jeg sidder og tænker på om I hjælper HELJAN med at køre deres nye model i stilling ved at bringe alle de artikler om den. Jeg ville mene, at der var mange andre ting, I kunne bringe i jeres ellers så udmærkede blad, fx noget om digitale dekodere og om indbygning af disse".

LOKOMOTIVET: Jo, undervejs bringer vi mere om digital modeljernbane, men teksterne kommer i småbidder.

Med hensyn til at markedsføre HELJANs MO, jo, så gør vi alt for at hjælpe denne... og meget andet fra HELJAN, ROCO, LIMA, Hobby Trade m.v., der sendes på markedet. Blot det er dansk. Udenlandske modeller nævner vi ikke med mindre det har kørt på danske spor. Netop artikler omkring forbilledet til HELJANs MO-vogn har vi fået mange forepørgsler på, og vi følger kun - så vidt det er os muligt - læsernes ønsker. Tak for mail til Kim.

Allan Hansen 1934-2003

Efter længere tids sygdom afgik en af LOKOMOTIVETs gode venner Allan Hansen ved døden den 10. marts 2003 i en alder af 68 år.

Allan blev født i Fredensborg i 1934, hvor han stort set boede hele sit liv. De fleste kender ham fra hans mange tegninger i Modelbanenyt, Signalposten og LOKOMOTIVET, hvor han ikke alene tegnede rullende materiel, men også sporplaner, vignetter m.v. Endvidere tegnede han også til Helsingør (Veteran) Jernbaneklub, bl.a. bogen om driftmateriellet. Han var desuden en meget aktiv formand for klubben i perioden 1959-61.

Allan blev udlært som maskinarbejder på Helsingør Værft. Efter læretiden blev han indkaldt som soldat og uddannet som våbenmekaniker, og opholdt sig en del af tiden på 1. sal i Maribo gamle remise. Her blev hans interesse for tog og jernbaner forstærket.

Derefter virkede han de næste 40 år som teknisk tegner på Helsingør Værft. I 1964 blev han gift og fik to børn. Sammen med sønnen Christian tog han rundt og målte/skitserede rullende materiel for at kunne tegne det til ovennævnte blade m.v.

I 1980 var han med til at starte Fredensborg Model Jernbane Klub, hvor han i mange år var kasserer. De sidste år fungerede han som næstformand, også selv om han var sygdomsramt.

Allan var et venligt og imødekommende menneske, altid villig til at hjælpe, så han vil også blive savnet i vide kredse af jernbanemiljøet.

Æret være hans minde.

TA

Læserne imellem

Sælges: Håndbyggede modeller i H0 af E 978

Overdel og tender i helstøbt plast, fjedrende puffer, fittings i nysølv og messing. Strømoptag på alle hjul. En fabriksundervogn sikrer perfekt kørsel. Kobler tættere mellem tender og lokomotiv end Brimalm maskinen. Grad af patinering kan drøftes. Pris kr. 6500,-.

Tommy Madsen, tlf. 75 73 28 39
eller e-mail:
dkTommyM2@europe.lego.com.

Billeder af modellen kan fremsendes pr. mail.

Rettelser til Lokomotivet nr. 73

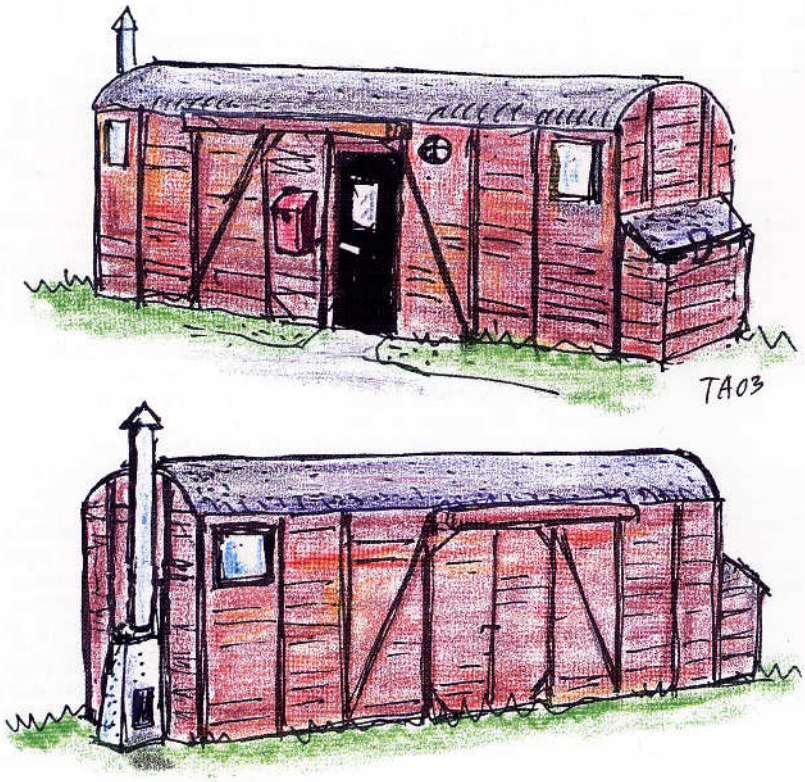
Side 35, 2. spalte, 1. linie:
Læs: 2. klasse i stedet for 1. klasse.

Side 35, 2. spalte, 3. afsnit, 5. linie:
Litra ABhX skal være ABxh

Side 36, 1. spalte, 22. linie:
Læs: ...litra BD blev bl.a. bygget til brug for bådtoget "Englænderen" mellem København-Esbjerg og bådtogene København-Kalundborg, hvor...

Side 40, 3. spalte, sidste afsnit:
Litra MFA-MFB-MFC skal rettelig være MFA-FF-MFB.

Idéer TIL ANLÆGGET



OPHOLDSKUR

Gennem tiden har man på mange af landets stationsarealer kunnet finde et utal af skure, lige fra redskabs- til mandskabsskure. Tegningerne viser et eksempel som bl.a. står/stod på Odense og Kolding Godsbanegårde.

Skuret laves i model af en HD/IA-vognkasse fra HELJAN, hvor der tilbygges en skorsten i den ene ende og en brændekasse i den anden.

Skorstenen laves i en stump rund plastprofil 2,5 mm ø. Det samme gælder "hatten", dog med lidt større diameter, og den spidses til for oven med blyantspidser, skæres i længde og limes fast oven på skorstensrøret.

Askekappen i cement, der forneden omkranser skorstenen, laves i et stykke aflangt firkantet plast, fx en "stok" fra en rulle blomstertråd eller opbygges i plastcard. En firkantet træliste 6x6 mm er selvfølgelig også velegnet.

Brændekassen med låg laves i 2 mm rillet bræddecard, der tilpasses vognkassens dimensioner. Låget laves i glat plast, der belægges med et stykke fint smergellærred.

Vinduer bores op i vognkassen, og der lægges klar plast bag dem som ruder. Vinduerne kan være anbragt både helt ude i siderne og i gavlen.

På den ene vogndør limes en ny lille dør, skåret ud i glat plast med eller uden vindue. Den males i en brun, grå eller sort farve, og forsynes med håndtag i plaststrip.

Ved siden af døren anbringes en lille post- eller seddelkasse der laves i en stump plast, og på den anden side af døren limes en rund hvid perle som lyskuppel.

Skurene kunne også se anderledes ud, f.eks. to vognkasser (ofte to forskellige) bygget sammen i en vinkel eller med nyt tag (hustagsfacon), døre i gavle, og vognkassen kunne være klodset op på sokler. På taget kan være fjernsynsantenner eller telegrafmaster klinet op af vognkassen o.s.v.

Få flere ideer fra jernbanebøger m.v.

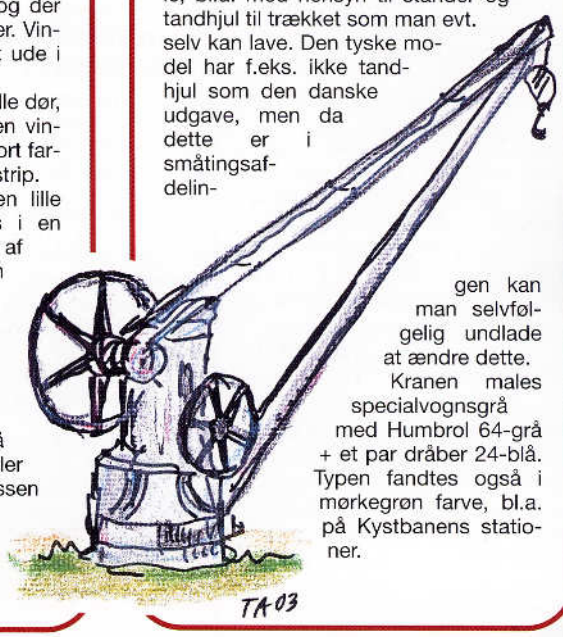
LÆSSEKRAN

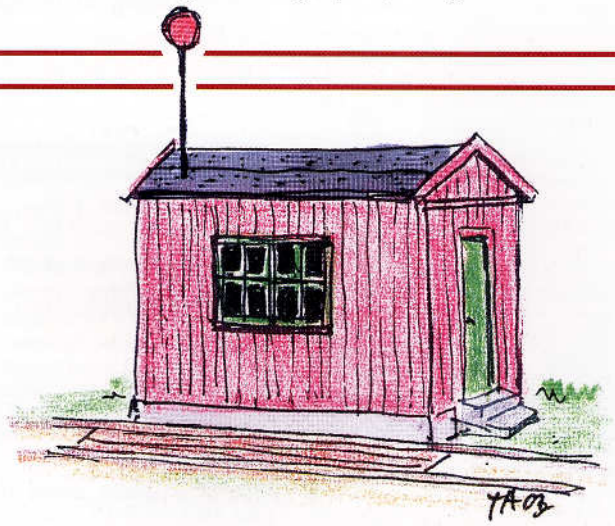
På mindre stationer - og flere større - havde DSB tidligere svingkraner til læsning af gods fra jernbanevogne til vejkøretøjer og omvendt.

En meget almindelig type var den såkaldte 5,5 tons svingkran, d.v.s. at den havde en bærevene på 5,5 tons. Den var anbragt ved læsseveje, så der var let adgang til betjening og læsning.

Til anlægget kan vi ikke undvære en læssekran, og det passer sig så heldigt, at Faller kat.-nr. 129 (skala 1:87) næsten har 100% lighed med DSBs læssekran. Der er et par detaljeforskelle, bl.a. med hensyn til stander og tandhjul til trækket som man evt. selv kan lave. Den tyske model har f.eks. ikke tandhjul som den danske udgave, men da dette er i småtingsafdelingen kan man selvfølgelig undlade at ændre dette.

Kranen males specialvognsgrå med Humbrol 64-grå + et par dråber 24-blå. Typen fandtes også i mørkegrøn farve, bl.a. på Kystbanens stationer.





BROVÆGTHUS

Konverteres ved hjælp af et kolonnehus fra Hobby Trade. Brug her typen med brede bræddevægge. Ved samling skal man sørge for at døren kommer til at sidde i gavlen, hvilket kræver en lille smule ombygning. I facaden ud mod vejersiden skal være et bredt vindue.

I taget sættes en tynd opstag i rund jern- eller plastprofil. I toppen af stagen limes en cirkulær skive, der klippes ud med hultang og derefter males rød som signalskive. Skiven hugges ud i en tynd plastplade ved hjælp af en hugpibe el.lign.

Kan benyttes i rød som i Hobby Trades samlesæt, men husene fandtes også i andre farver, bl.a. DSB-grøn med røde vinduer og døre og i lysegrå med sorte eller hvide vinduer og døre.

Selve brovægten laves ved hjælp af rillede plastplader, der limes fast mellem og på hver side af skinnerne (Se forbilledet i LOKOMOTIVET nr. 70).

SELVBYG AF HUSE

Af Torben Andersen

Det er ikke altid, man ønsker at bruge industriens huse på sit anlæg. Årsagerne kan være, at man gerne vil eftergøre et lokalt forbillede, ønsker korrekt skala-størrelse (mange industrihuse er i skala 1:100 eller mindre) eller at lave en bygning, som ikke findes i industrikatalogerne m.v.

Og det er nu ikke så svært at selvbygge huse, blot man har en god tegning af det ønskede forbillede, det kan være et vandtårn, stationsbygning, kolonnehus... eller den rige svigerfars lækre villa.

Her i denne tekst drejer det sig mest om de "civile" bygninger som byhuse og villaer, selv om metoderne for bygning er de samme for alle typer, også stationer, remiser, vandtårne m.v.

Kan man ikke lige få fat i et forlæg eller tegning til ønskehuset, så kan man måske finde et egnet forbillede i flere årgange af det nu indgåede "Signalposten", hvor der er trykt dejlige og detaljerede tegninger af P. W Skadhauge. Her er der forlæg til alle typer bygninger, lige fra to-familiehuse til gårde, husmandssteder og fabrikker. Mange af teksterne er ledsaget af værdifulde byggetips af Erik V. Pedersen. Se særskilt liste over artikler sidst i denne tekst.

Bygning af huse i pap

Husene kan bygges i glat eller mønstret plastcard, fx Evergreen og Slaters. Følgende tekst fortæller lidt om, hvordan man kan bygge i pap, fx forstærkningspap på skriveblokke, tynde butikskilte, kraftig tegnekarton, der kan købes hos boghandleren. Pappet må helst ikke *være* mere end 1,5 mm - max. 2,0 mm - tykt, men heller ikke tyndere for ellers bukker og buler det for meget. Det må heller ikke være tykkere, idet vinduer m.v. bliver for dybe, når vinduesrammer m.v. skal anbringes.

Man kopierer de ønskede tegninger fra Signalposten (eller andre tegninger) to gange; det *ene* sæt limes på pap med "flytbar spraylim", og omkredsen af mure, vægge m.v. tegnes op med blyant. Det andet kopierede sæt gemmes lidt.

Derefter skal papvæggene med påmonteret kopi skæres ud med stållineal og kniv, og limes sammen med diverse indvendige mur- og tagstøtter og andre forstærkninger. Husk, inden da at skære alle huller til vinduer og døre fri. Derefter skæres selve mure, vægge og tage fri, og til sidst fjernes skabelonpapiret.

Derpå tages det andet kopisæt, hvor det sorte i vinduerne - d.v.s. glasset - skæres fri, så kun sprosserne forbliver tilbage. Det skal gøres på et solidt, fleksibelt underlag med en skarp kniv. Sættets papirkanter bør fastgøres til underlaget med tape el. lign., således at arkene ikke glider under udskæringen.

Selve områderne *mellem* vinduesfagene skal *ikke* skæres fri, men blive siddende på helarket, idet dette limes bag på papmurene. Det gør monteringen af vinduerne mere præcis og nemmere at håndtere og lime fast. Eventuelt udskæres vinduerne sætvis i rækker eller kolonner, således at man kun har nogle få sæt at arbejde med for at undgå at komme i karambolage med evt. støtter og forstærkninger bag murene...og det er måske for nogle mj-ere nemmere at arbejde med end store ark.

Inden pålimning af vinduessættene bag murene, så farves sprosserne i ønskede farver, grøn, rød, hvid el.lign. Her kan man bruge almindelige sprittusser, Humbrol enamel eller hvad man nu foretrækker.

Murstenpapir

Skal det være et murstenhus, så limes murstenpapir eller -karton på væggene. Til skala 1:87 bruges papir i skala 1:160, idet H0-papir som regel er for stort i murstenstørrelse. Når papiret limes på væggene, så husk at skære åbninger til vinduer ved at skære et kryds i åbningen, bukke og lime fligene på bagvæggen omkring vindueskanter. Det kommer til at se bedre ud end at skære i kant med vinduesomkredsen. Dette skal gøres før man monterer vinduer og døre, der kan være enten løsdele eller fremstillet som nævnt i foranstående afsnit.

Tegltag kan lægges med bølgekarton fra DanCake, hvor teglene rides op i længderetningen inden montering. Det males med Humbrol 70- eller 73-rød. Det er en billig metode at få lagt tag på. Tilbehørfirmaerne kan også levere forskellige typer tagdækning. Se side 10.

Døre og vinduer i pap eller papir (sprosser m.v.) males med transparente farver (tuschfarver), således at mønstre ikke dækkes. Pas på, at tuschens opløsningsmiddel ikke ødelægger streger m.v.

Når husene er færdigmalet, så monteres døre og vinduer, og til sidst limes klar plastcard eller -folie bag på vinduerne som glas.

Gardiner m.v. fremstilles af ark, der medfølger i industrisamlehuse eller laves i tynd alu-folie, papirlommetørklæder m.v.

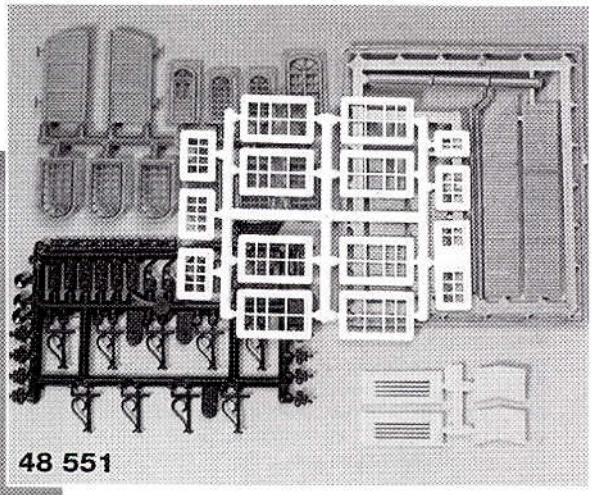
Reklamer på facader og gavle

Facader kan pyntes med diverse butikskilte fra tilbehørfabrikanterne eller udklippes fra tidsskrifter m.v. De kan fx males med store reklamer på gavlene, det er ikke så udbredt i vore dage, men tidligere var det meget almindeligt at se Ginge, ALI-kaffe m.v. på husgavle. Husk, at reklamen males på murpudsede vægge, også selv om huset er i røde eller gule sten. Reklamer fås også fra tilbehørfabrikanterne... ellers må man selv male dem. Mal evt. på et særskilt stykke pap i gavlfacon og -farve, og lim papreklamen fast bagefter. Så kan man altid kassere "gavlen", hvis maleriet kikser.

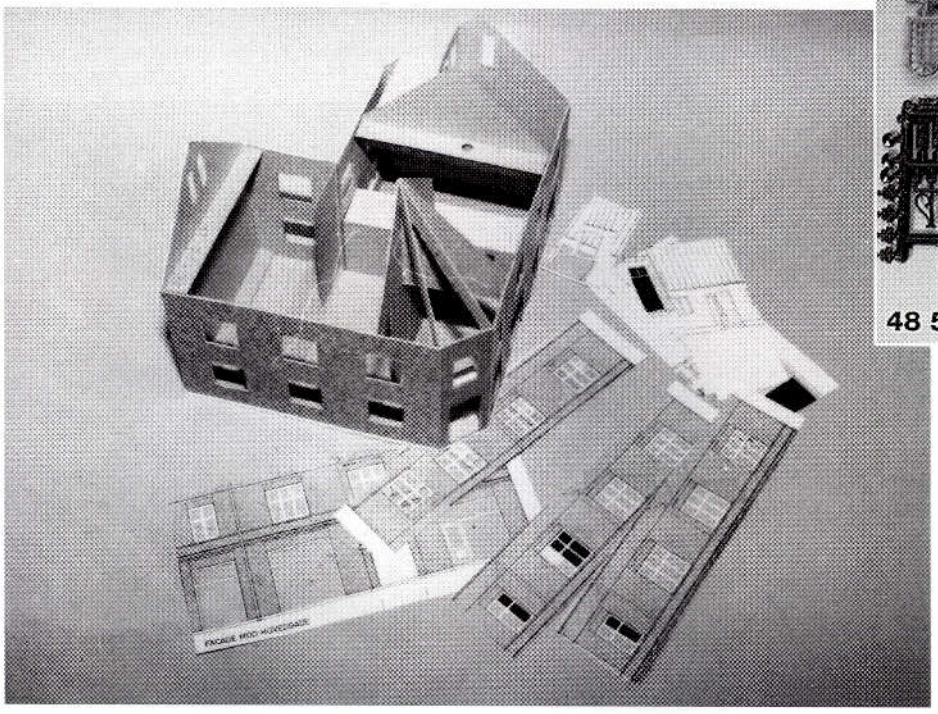
Huse i plast

Foretrækker man at selvbygge huse i plast, så kan forhandlerne levere mønstret plastcard. Det fås med såvel prægning af mursten som brædder, tegl o.s.v. Pladerne, der kaldes murstenscard hhv. brædde- og teglcard o.s.v. fås fra fabrikanter af tilbehør, fx Evergreen, Slaters, Faller, NOCH, Auhagen.

Huse fremstillet i murstenscard har den fordel frem for paphuse, at de bedre kan males og patineres som forbilledet, og de risikerer



Sæt med døre, porte og vinduer, industrifremstillet (Auhagen).



Halvt samlet hus med fotokopier af de enkelte dele, kopieret direkte fra "Signalposten"s tegningsider. På de forreste dele mangler ruderne (de sorte felter) endnu at blive skåret fri. Inde i selve modellen ses understøtninger (pap) for tag, samt tværstøtter, der rækker fra den ene væg til den anden.

Selvbygget stuehus til gård med papskelet og ydermure i murstenpræget plastcard fra Evergreen. Ønsker man bevoksning op ad murene bruges skumflock i rød eller grøn, der limes på med hvid, let fortyndet lim.
For at undgå den synlige revne mellem fundament og underlag, så kan fundamentet langs med og rundt om huset tilplantes med diverse løs græs ("tossegræs"). NMJK/Søren Christoffersen.

ikke at bukke eller krølle som følge af fugt som paphuse kan gøre.

Fremstillingsmetoden er den samme som foran, idet kopier af huse direkte anbringes på carden med spraylim. Efter udskæring fjernes kopier, og væggene renses let i lunken vand med lidt opvaskemiddel (sulfo).

Benytter man den meget fine murstenscard fra Slaters er det nødvendigt at bygge en ekstra indvendig mur i pap som støtte, således at murene opbygges i to lag. Årsagen er, at denne type plast er meget tynd (0,3 mm), og derfor kræver forstærkning. Men det er utroligt nemt at udskære vinduer, døre m.v. i plastic'en med en skarp kniv. Den indvendige papmur behøver ikke være så nøjagtig, blot den støtter plasticarden på tilstrækkelig vis. Sammenlimning kan foregå ved hjælp af hvid lim, universallim el.lign.

På plasticmure kan sålbænke, dør- og vinduesrammer, murbuer m.v. laves i plasticlister (eller strips, som det kaldes). På pap skal man benytte kartonstrimler.

Man kan i øvrigt få løsdelsæt med vinduer og døre, fremstillet i plast, fx fra Auhagen, der har dele til både almindelige huse og til industribygninger. I disse sæt findes foruden nævnte vinduer og døre, også porte, udstillingsvinduer til forretninger, bølgeblik til tag, jernkrummelurer for tagudsmykning, vinduesrammer m.v. Se nærmere i Auhagens katalog.

Trapper, gelændere, nedløbsrør m.v.
Skulle man for øvrigt mangle trapper, gelændere, nedløbsrør, tagrender m.v., så kan flere fabrikanter levere omfattende løsdelsæt, bl.a. alle former for trapper, opsatser, altaner m.v., der gælder FALLER og Auhagen. Sidstnævnte har i sit program fx et sæt med 17 forskellige typer trapper, ligesom der fås løsdelsæt med tagrender og nedløbsrør o.m.a.

Tagplader
Tagplader præget i plastic med tegl, skifer, eternit, brædder, bølgeblik m.v. fås på samme måde fra FALLER, NOCH, Auhagen m.fl., så det er kun fantasien, der sætter grænser for at bygge det tag, man ønsker på sin model.

Auhagen kan fx også levere diverse tagtilbehør som skorstene, skorstenhoveder og -kapper, tagkviste, små tegltag, taglysvinduer, antenner, nedløbsrør m.v. (kat.-nr. 48 583).

Detaljerne
Det er vigtigt at huske detaljerne. Her tænkes på alle de små ting, som man umiddelbart ikke bemærker i hverdagen, men som giver en model, det rigtige piff.

Det gælder fx førnævnte tagrender og nedløbsrør, der er vigtige detaljer, udendørs lamper over eller ved siden af dørene, marmorerede toiletvinduer, isolatorer på gavle, lille postkasse på væggen, vejrhane på skorstenen, TV-antenne på taget, hestesko over døren, lynafleder, jernkrummelurer under tag o.s.v.

...der er masser at tage fat på. ■

Fortegnelse over tekster og tegninger af DANSKE BYGNINGER i skala 1:87, af P.W. Skadhauge i "Signalposten"

Ganske almindelige huse
Bymæssig bebyggelse
19. årgang 1983 nr. 3

Flere småhuse til modeljernbanen
Landarbejderboliger
20. årgang 1984 nr. 1

Danske småhuse fra tyverne
21. årgang 1985 nr. 1

Stationsby huse
(bladsæt med mange tegnings-forlæg)
22. årgang 1986 nr. 1

Tofamiliehuse på modeljernbanen
23. årgang 1987 nr. 3

Kædehuse på modeljernbanen
24. årgang 1988 nr. 2

Fabriksanlæg i baneby
25. årgang 1989 nr. 3

Villavejen
1.-8. del
25., 26. og 27. årgang 1989-91

Statshusmandsbrug på modeljernbanen
27. årgang 1991 nr. 4

Statshusmandsbrug på modeljernbanen
28. årgang 1992 nr. 1

Type-hønsehuse 1930
29. årgang 1993 nr. 3
(Supplement til »Statshusmandsbrug«)

Signalposten kan lånes/hjembestilles på bibliotekerne.

Hjørnehuset fra side 9 i sit miljø på NMJKs anlæg. De øvrige huse, der ses på fotoet er bygget på samme måde efter tegninger fra "Signalposten".

Et hus i stationsbyen

Med udgangspunkt i tegninger fra Signalposten har Poul Larsen, København, bygget en række modeller af byhuse til sit anlæg. Billederne viser et enkelt af dem med forlæg fra nævnte Signalpost, her nr. 1, 1986, hvor der findes bladsæt af tegninger med stationsbyhuse (se liste over tegninger på modsatte side).

Huset er bygget i nøjagtig skala 1:87, og er konstrueret med indermure i tyk karton, der er skåret ud som grundskabeloner med huller til døre og vinduer efter metoden omtalt på de foregående sider og vist med foto side 13. Derefter er stykkerne samlet til en hel bygning. Visse dele er stivet af med tværstykker mellem sektionerne.

Men i stedet for at benytte fortrykt murstenpapir, så har PL valgt at bruge murstenpræget plastcard fra Slater. Det gør det muligt at få mere kontur i vægge ved bemaling med murfurer og røde sten. De udskårne plastplader er fastgjort til undervæggene med hvid lim.

Taget er lagt med prægede teglplader fra Kibri, Auhagen m.fl. Vinduesrammer er en kombination af materialer, dels udskåret i hvide labels, dels selvklæbende tape, dels vinduesæt fra diverse løsdelfabrikanter. Ruderne er gennemsigtig (klar) plast, mens tagrender og nedløbsrør ligeledes er fra løsdelfabrikanternes program.

Til hvide gardiner bag vinduerne er bl.a. benyttet tyndt lommetørklædepapir.

Auhagen kan iøvrigt levere fortrykte ark med vinduesgardiner, persienner m.v. Kat.-nr. 41 591.

Øverst ses den færdige model af byhuset fra gadesiden i total. Bygningen er patineret med diverse hvide pulverfarver på murstensvægge, mens sort farvepulver er benyttet til at illudere regn og skidt på taget.
På nærbilledet neden under kan man tydeligt se detaljer som friser, murbånd, tagrender og nedløbsrør, der alt sammen er dele fra diverse løsdelfabrikanter. Murene er i første omgang malet helt gråhvide, hvorefter den røde murstenfarve er børstet på med tyk kort pensel (tørbørstning). På denne måde opnås en effekt af hvide murfuger.
Billedet herover til højre viser bygningen set fra bagsiden, hvor man bl.a. kan se skorstenenes placering på taget.
Det nederste foto er koncentreret omkring husets stueetage med forretningsfacade. Skiltene er fremstillet på en PC, mens udstillingsvarerne er udklip fra magasiner og blade klæbet op på karton. "Tøjet" i Tøjhuset er selvtegnet. ■

Spørgsmål:
Hvad er CV-registre?

Svar: CV-registre er et elektronisk lager af informationer i en dekoder om egenskaber ved trækkraften fx langsom kørsel, acceleration m.v. I CV-registrene er det muligt at ændre og programmere nye egenskaber ved trækkraften.

CV er forkortelse for Configuration Variable, d.v.s. variabel konfiguration. Konfiguration betyder - hvis man ikke ved det - opstilling eller opsætning tilpasset brugerens behov, ligesom vi bl.a. kender det fra PC'erne.

I LENZs dekodere er der plads til 128 CV-registre; de er ikke alle optaget p.t., men er reserveret fremtidig brug.

Hvert CV-register kan indeholde indstillinger gradueret i trin mellem 1-127, de fleste CV har kun 15 trin, der hver angiver specifikke egenskaber for trækkraften i det pågældende register.

Hvert CV-register leveres fra LENZ med fast indstillede egenskaber (default-værdier), der - altså om ønsket - kan ændres ved hjælp af programmeringsenheder, d.v.s. centralapparater (pulte eller håndterminaler).

Det gælder således for LENZ, at CV 1 indeholder lokomotivets kaldeadresse, CV 2 indeholder oplysninger om mindstefartspænding, CV 3 har informationer om hastighedsændringer, CV 4 er register for oplysning af bremseværdi, CV 5 styrer maksimal hastighed o.s.v.

Som nævnt er ikke alle CV-registre p.t. i brug, og i CV efter 9 findes store ubrugte intervaller. Her benyttes kun CV 29, 39, 60 og 67-80. Der er altså mange "tomme" CV for fremtidig brug. I øvrigt er det nævnte CV 67-80 indrettet som register for særlige hastigheder (køretrin).

I hvert CV ligger som nævnt en forudbestemt værdi fra leverandørens (LENZ) side. I CV 1 er det faste kaldenummer for lokomotiverne sat til 3, i CV 2 for mindste kørespænding er den 8 o.s.v. I CV over 9 er alle indstillinger sat til 0.

Disse værdier kan som nævnt ændres ved programmering. Således kan - kortfattet fortalt - fx hvert lokomotiv få nyt kaldenummer via CV 1, d.v.s. at default-værdien 3 kan ændres til et andet kaldenummer. Ændringen beror som regel på, at man ønsker flere enheder i drift på samme tid og spor, og der er p.t. 99 muligheder, altså kan der køres med 99 lokomotiver på samme tid om dette er ønsket!

Programmeringen af CV i LENZ dekoder sker ved hjælp af LENZ centralenhed LZ 100, håndterminal (cab) LH 100 eller LokMaus i "ROCO Digital is Cool". Programmering kan dog også foregå ved hjælp af ARNOLD hhv. Märklin apparatur.

Vi skal her ikke gå nærmere ind i detaljeret programmering af de enkelte værdier m.v. i hvert CV, men henviser til LENZs manualer.

Spørgsmål:
Hvad er NEM-stik?

Svar: NEM-stik er et elektrisk stik (kontakt) til digitale dekodere i trækkraft, hvori man kan anbringe den ønskede dekodertype for digital styring. NEM-stikket danner kontakt mellem dekoderen og lokomotivets øvrige elektriske system, d.v.s. motor og belysning. På tysk kaldes stikket for Schnitstelle, mens det i engelsksprogede lande betegnes for interface.

Efterhånden leveres al mj-trækkraft med NEM-stik, hvorimod ældre lokomotiver og motorvogne skal have dette monteret. Nogle mj-ere vælger dog at lodde dekoderen direkte til trækkraftens elektriske system, hvorved NEM-stikket kan undværes. Det kan man godt, men med NEM-stik sikrer man sig hurtig udskiftning af dekoder.

NEM-stikkenes dimensioner, ledningsforbindelser m.v. er fastsat i NEM-normerne, deraf navnet.

Der findes tre hovedtyper af NEM-stik:

Type 1)
NEM 651 er et lille stik til trækkraft i spor N. Det er funktionsmæssigt magen til de øvrige skalaer, men er karakteristisk ved at være mindre og aflangt, og kun have en enkeltrække af seks kontakter (bøsninger). Det kaldes derfor et ensidigt stik. Endvidere er den maksimale spidsbelastning af strøm mindre end større skalaer, nemlig 0,75 A.

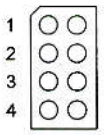
Type 2)
NEM 652 og 653 er begge NEM-stik til H0-lokomotiver, og er derfor lidt større. De har to rækker, hver med fire kontakter (bøsninger), og kaldes derfor dobbeltsidet stik. Da det har et par stik mere end spor N har det også mulighed for to ekstra funktioner. Den maksimale spidsbelastning er 3,0 A.

MJ-DIGITAL

Vi forstætter her med lidt flere spørgsmål og svar omkring digital modeljernbane, primært omkring LENZs' systemer. I de kommende numre fortæller vi bl.a. lidt om indbygning af dekodere og går lidt mere i dybden omkring ROCOs "Digital is Cool".

De første artikler i denne serie blev bragt i LOKOMOTIVET nr. 70 og 72.

I NEM 652-stikket er de enkelte funktionskontakter til digital to-skinne drift jævnstrøm (DCC), d.v.s. for trækkraft udstyret med permanentmagnetmotor (ROCO, LIMA m.fl.) markeret med følgende muligheder:



		Ledningsfarve
1	Motortilslutning 1	Orange
2	Belysning, hæk	Gul
3	Fri afbeyttelse	-
4	Strømoptag, venstre	Sort
5	Motortilslutning 2	Grå
6	Belysning, front	Hvid
7	Fælles leder for belysning	Blå
8	Strømoptag, højre	Rød

Det er i NEM 650 angivet at producenterne bør tydeliggøre, hvor kontakt nr. 1 er placeret i stikket, hvilket bl.a. LENZ har gjort ved at markere kontakt nr. 1 med et skråsnit øverst i venstre hjørne af stikket. Bemærk, at rækkefølgen af stikkets otte kontakter går modsat uret.

NEM 653 er stik for lokomotiver og motorvogne m.v. udstyret med feltviklinger, d.v.s. Märklin-Motorola-drift, og er af pladshensyn énsidig aflang med 9 kontakter. Her er kontakterne 1 og 9 til fri afbenyttelse, men bruges disse, så kræver det en beskyttelsesdiode for ikke at give kortslutning. Stikket kan klare en spidsbelastning på 3,0 A.

Type 3)
NEM 654 er dekoderstik til store modelskalaer, fx LGB og spor 1, og er indrettet med 2x2 kontakter forskudt for hinanden. Stikket er modsat spor N og H0 fremstillet med stik, 7,5 mm lange, i stedet for bøsninger, og det maksimale strømforbrug er 6,0 A.

I NEM-blad 650 er normerne for ovennævnte tre hovedtyper af digitale stik beskrevet nærmere, desværre kun på tysk.

Spørgsmål:
Hvor mange typer dekoder findes der, og hvad er forskellen? Hvilke egenskaber har en almindelig LENZ-dekoder?

Svar: Da der findes flere typer dekoder til 2-skinnedrift er det vanskeligt at give en komplet beskrivelse for samtlige typer, men der er fælles træk i dem alle.

Generelt skelner man i skala 1:87 mellem dekoder til Märklins digital-formater fra Motorola og LENZs dekoder til 2-skinne- drift som ROCO, ARNOLD, LIMA m.fl.

Dekoderne har forskellige egenskaber alt efter, hvor de skal benyttes.

LENZs dekoder leveres i to hovedudgaver, en type uden NEM-stik og en type med NEM-stik.

Dekoder *med* NEM-stik bruges til indbygning i nye lokomotiver, hvor der i forvejen er NEM-stik.

Dekoder *uden* NEM-stik bruges i lokomotiver, hvor man ikke har NEM-stik, og derfor loddes dekoderen fast.

Andre typer dekoder er indrettet til brug for DCC-drift for Märklins lokomotiver, d.v.s. for Motorolaformat. Det gælder således LENZ LE 930.

Andre typer er beregnet for brug i lokomotiver udstyret med klokkeankermotorer, d.v.s. Faulhaber- og Maxxonmotor, der ikke tåler den normale spænding som motorerne fra ROCO, Bühler, Fleischmann, Life-Like m.v. Et eksempel på LENZ dekoder til Faulhaber er LE 122.

Lad os af hensyn til forenklingens skyld beskrive funktionerne ved en meget almindelig dekoder LE 1025A hhv. LE 1025E, der er de samme typer. Suffix A betyder blot uden NEM-stik, E betyder med NEM-stik. Før foråret 2002 hed disse dekoder LE 130X hhv. LE 131XF. Disse dekoder benyttes bl.a i lokomotiver fra ROCO (her under typenavnet 10 745), Lima m.fl.

Dekoderen er egnet til alle jævnstrømsmotorer i H0-lokomotiver, hvor der er maksimal strømforbrug på 1 A. Den har fuld NMRA- kompatibilitet, og er lastafhængig, d.v.s. at motoren reguleres alt efter, hvor stor en last, der er spændt på trækkraften. Det har bl.a. betydning ved stigninger og fald, således at toget kører med virkelighedstro hastighed.

Nævnte dekoder kan indstilles til fire køretrin 14, 27 eller 28/128, d.v.s. at start, stop m.v. kan eftergøres som i virkeligheden.

Dekoderen kan "slås" fra, således at lokomotivet fortsat kan benyttes på den gammeldags måde, d.v.s. på analoge anlæg.

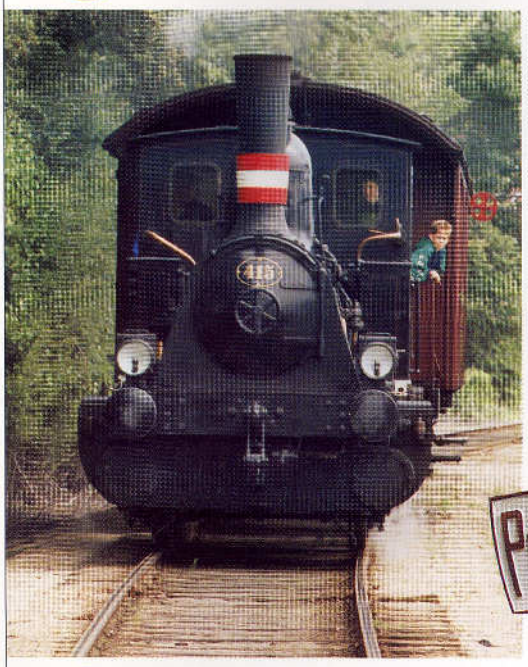
Den har fire skiftbare funktionsudgange, hvoraf de to kan benyttes til belysning af frontlanterner i køreretningen.

Sammen med LENZ systemets centralenhed LZ 100 og håndterminal LH 100 (vers.2) m.v. kan man programmere adresser, langsom start og stop, realistisk hastighed og driftkarakterisistika ved forskellige togarter (persontog, godstog m.v.) ved anvendelse af dekoderens CV-register.

Motorudgangen er sikret mod termisk (varmemæssig) overbelastning.

Dekoderens dimensioner er 22,5x16,2x5,3 mm (længde, bredde og højde).

Sommerdage [23. juni - 10. august]



- Oplev den nye LGB-havebane.
- Ta' en tur med veterantoget på museets område.
- Prøv kræfter med dræsinen.
- Minitoget kører med børn og voksne.

Dampdage [16.-17. august]

- 01 1100 på besøg.
- S 736 nyrestaureret og køreklar.
- Andre store og små damplokomotiver.
- Veterantog på museets område med bl.a. skovvogn.
- Veterantog til Fruens Bøge med teak-træsvogne.
- Veterantog til Nyborg med stålvogne. (Ekstra tur lørdag aften!)
- Demonstration af materiel ved drejeskiven.
- Træf for minitog - kørsel og udstilling.
- Minitog i fakkellys lørdag aften.
- Kørsel med veteranbus.
- LGB-havebane.
- Salgsboder.
- Team Trains-sim.dk viser togkørsel på computer.
- Legeområder.

DANMARKS JERNBANEMUSEUM

The Danish Railway Museum Das dänische Eisenbahnmuseum

Dannebrogsgade 24
DK - 5000 Odense C
Tel (+45) 6613 6630
jbmuseum@dsb.dk
www.jernbanemuseum.dk

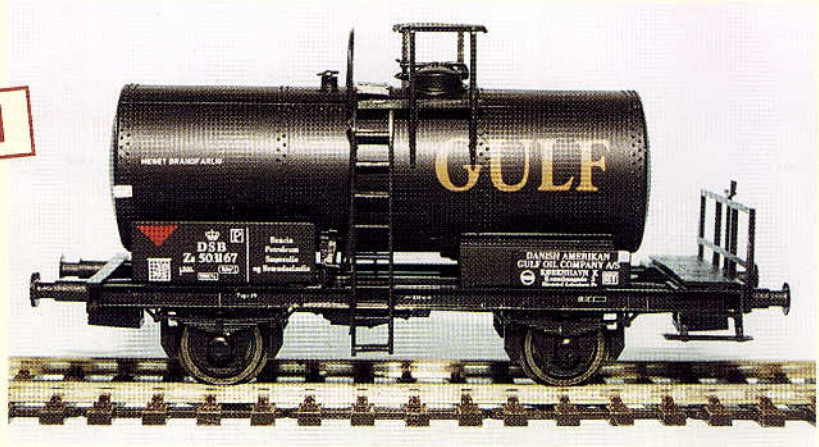
Alle dage kl. 10-16.
Lørdag d. 16. august kl. 10-22.
Søndag d. 17. august kl. 10-17.
Entré: Voksne 40 kr., børn 16 kr.
og familie (2 voksne og 3 børn) 100 kr.
Fruens Bøge retur: Voksne 30 kr., børn 20 kr.
Nyborg retur: Voksne 80 kr., børn 40 kr.

De farverige modeller af beholdervogne fra olieselskaberne m.fl. har altid - sammen med ølvogne - haft en vis tiltrækning på jernbaneentusiaster, ikke mindst i model. Her ser vi lidt på mulighederne for at køre med modeller fra danske olieselskaber.

EPOKE III

BEHOLDERVOGNE

TIL OLIE, BENZIN, TJÆRE M.V.



En smuk og næsten 100% korrekt model af sort beholdervogn fra GULF fremstillet af RICO/Sachsenmodelle. Den er udgivet i to omgange, så den skulle være til at få fat på.

Af Torben Andersen

De første modeller

Der findes efterhånden en hel del modeller af beholdervogne fra de danske olieselskaber som SHELL, ESSO, GULF m.fl. Det startede i begyndelsen af 1960'erne, hvor der blev udgivet en række modeller af danske olieselskabers beholdervogne fra firmaet LONG. Disse var fremstillet med blikundervogn med beholder i gennemfarvet halvblød plast (PVA). Koblingen var en kraftig fastmonteret Märklinkobling, og hjulene ligeledes af Märklin-typen med store flanger.

Selv om man benyttede en standard-model til samtlige udgivelser, hvis dimensioner ikke helt fulgte forbilledets, så var farve på beholdere, firmapåskrifter og litrering temmelig nøjagtige. Påskrifter på tavler og beholder var tynde vådtransfers. LONG udsendte modeller af ZE-vogne fra bl.a. CALTEX, SHELL og GULF.

I løbet af 1960'erne udsendtes andre modeller af beholdervogne fra danske olieselskaber, bl.a. af den daværende indehaver af Hobby-Centret på Blegdamsvej i København, der fik mj-firmaet Liliput til at fremstille en række fine modeller.

Disse var fremstillet helt i hård plast, d.v.s. både beholder og undervogn, og var udstyret med en fastmonteret A-kobling. Uheldigvis manglede alle modeller den højre hjemstedtavle, hvilket jo er noget typisk for danske forbilleder. Desværre havde modellerne sjældent stor lighed med forbillederne, og en enkelt af dem må betegnes som reklamevogn. Det gælder modellen fra UNO-X, idet selskabet aldrig har haft jernbanevogne.

De øvrige modeller var også lidt "løse i forbilledet", selv om disse selskaber godt nok havde jernbanevogne. Det gælder således modeller fra GULF, Veedol og SHELL.

En af de bedre Liliput-modeller var en grøn udgave fra BP, hvor modellen kom temmelig nær på forbilledet med såvel beholderstørrelse, påskrifter m.v., men den manglede - som de øvrige - højre hjemstedtavle.

Liliput udsendte også en model af iltvognen fra Hede Nielsen, men selv om påtrykket var identisk med firmaets logo, så er modellen ikke korrekt, idet beholderen er alt for lille. Denne model er i øvrigt genudgivet for ca. et par år siden, men nu i let forbedret kvalitet med hensyn til kobler m.v.

DWA Hobbys model af den gule beholdervogn fra SHELL er også en flot gengivelse af forbilledet. Den er baseret på en Fleischmann grundmodel og udkom i 1998.

Hvad fragtede beholdervognene?

De fleste beholdervogne tilhørte olieselskaberne, og fragtede derfor olie og benzin. Mens mange andre godsarter som træ, papir, maskiner m.v. som regel kom til Danmark via jernbanerne, så var det anderledes med olie, benzin og biprodukterne (derivater). Disse blev sejlet til Danmark i store tankskibe (olietankere) fra raffinaderier i udlandet, og tømt over i olieselskabernes egne lagre i lokale havne. Olieselskaberne havde egne tankers, fx havde ESSO tankskibet ESSODAN, der ofte lagde til i Aalborg.

Over alt i de større danske havnebyer havde selskaberne anlagt oliebunkers med tilhørende pumpesystemer for opbevaring og håndtering af olien. I København havde/har man fx det enorme lageranlæg "Prøvestenen". Herfra - og andre havne - transporteredes olieprodukterne ud i landet med jernbane eller tankbiler til lokale grossister af brændselforhandling, tankstationer, industrier m.fl. og til stats- og privatbanerne.

Almindeligvis transporterede vognene benzin og benzol, petroleum, dieselolie, brændselsolie og smøreolie, men visse vogne kørte også med asfalt og tjære til brug for anlæg og vedligeholdelse af veje, d.v.s. til vejbelægninger m.v. De sidstnævnte var normalt sortmalede, mens de øvrige vogne havde beholdere i selskabernes husfarver.

Efterhånden som man i 1960'erne fik oprettet olieraffinaderier her i landet og fik større landevejskøretøjer, d.v.s. tankbiler med stor kapacitet, så overgik transporterne mere og mere til landevejstransport. I løbet af 1970'erne og 80'erne reduceredes antallet af jernbanevogne til olietransport derfor drastisk. Det samme gjaldt også da man nedlagde de mange gasværker, og følgerne blev at der i midten af 1990'erne var meget få beholdervogne tilbage på sporene, ofte kun til brug for lokale olietransporter, fx STATOIL og TEXACO, der bl.a. transporterede olie til privatbanerne.

En mindre gruppe af beholdervogne tilhørte en anden slags oliefabrikker, nemlig fabrikker, der fremstillede animalske og vegetabilske olier, fx Århus Oliefabrik og Dansk Sojakagefabrik. Disse vogne transporterede madolier og andre produkter til brug for fødevareindustrien, den kemiske husholdning mv.

Se evt. oversigt over private vogne og antal i LOKOMOTIVET nr. 57, side 8.

For mj-ere, der dyrker epoke III er der altså rige muligheder for at indrangere olie- og benzinvogne i gods- og blandettoget på både stats- og privatbaner.

DWA-Hobby

Derefter opstod en pause i udgivelserne indtil begyndelsen af 1990'erne, hvor det lille Fredericia-firma DWA-Hobby ved Viggo Falkenstrøm gav sig i kast med at finde egnede danske forbilleder, der kunne benyttes på standard industrimodeller fra ROCO, Fleischmann, Sachsenmodelle m.fl.

Valget faldt på en tyskbygget nittet beholderudgave fra Fleischmann, som har et rumfang på ca. 19 000 liter og akselafstand 4000 mm. Forbilledet for disse vogne blev bygget af tyske vognfabrikker i løbet af 1920'erne og 30'erne, og i tidens løb har der været et utal af dem i DSBs vognpark.

DWAs koncept var - og er - at man bestræber sig efter at udgive modeller, der ligger så tæt som forbilledet som muligt, minimum 90% med hensyn til udseende, påtryk, dimensioner m.v. Ellers vil de ikke blive udsendt, en undtagelse herfra er dog akselafstanden, der godt kan variere nogle få millimeter.

Litreringer og logo er autentiske og tegnet direkte efter DSBs egne bogstav-alfabeter, firmaernes bomærker (logo) m.v. Vognene sprøjtelakeres efter adskillelse, renslibning og finpudsning i DWAs eget værksted, og trykkes derefter på et lokalt trykkeri, der har specialiseret sig i pudetryk på irregulære emner.

Trods ihærdigheden med at efterligne forbilledet, så har der dog været en enkelt skæver, bl.a. modellen fra PHØNIX, der havde en lidt for stor beholder. Det samme gælder en model fra SHELL, der fik en citrongul beholder i stedet den varme SHELL-gule. Selv om DWA hurtigt fik lavet et korrekt nyt oplag af SHELL-vognen, så nåede en lille del at blive solgt til mj-ere, og disse vogne i "fejlgul" har i dag stor samlerværdi.

Men ellers er modellerne meget tro mod forbillederne med nittet beholder og to tavler. Evt. afvigelser kan omfatte antallet af tanksvøb, domens og bremseplatformens udseende, puffertype o.lign. Nogle af disse dele kan man evt. selv ændre. De første modeller havde ikke tryk på vangerne. Det er nu ændret, og de sidst udgivne modeller har nu også dette ekstra piff.

KLEIN

Fra KLEIN, Østrig og Sachsenmodelle kom der i løbet af 1990'erne også fine modeller af vogne fra danske olieselskaber m.v.

Modellerne fra KLEIN i Østrig fremstilles efter danske forlæg som tegninger, skitser og fotos, der tilsendes af de danske initiativtagere LOKO-DAN og Din&Min Hobby. Forbilledet er i alle tilfælde en vogn med svejst stålbeholder og et rumfang på 24 m3 med løbebro langs beholderen, bygget af Tatra i 1948. Denne vogntype fandtes hos flere forskellige private selskaber; i nogle tilfælde "vandrede" vognene mellem selskaberne, og blev efter overtagelsen ommalet i ny "forklædning".

KLEINs model passer 98% til sit forbillede, og har bl.a. tekniske påtryk på vangerne.

Den første model blev en vogn malet i JAFs (Jysk Andels Foderstofforretning) gule farver. Den blev udgivet i 1995.

I de næste par år fulgte andre modeller, bl.a. fra DDPA

Et rigtigt privatbane blandettog fra de gode gamle dage. FRICHs firkantet passerer Stakroge Station (Troldhedebanen) med en åben vogn fra NFJ (DWA-Hobby), en DSB-olievogn fra DDPA/ESSO (Klein) og en lille personvogn fra VNJ. Anlægget er fra Vejle&Omegns Modeljernbaneklub (modul-anlæg).

DWA Hobbys model af den røde CALTEX beholdervogn liver gevaldigt op på anlægget. Modellen udkom i sommeren 2002, og er desværre helt udsolgt.

DSB rangerlokomotiv litra MH triller afsted med en godsvognstamme med bl.a. to olievogne fra SHELL og ESSO, begge udgivet af DWA-Hobby. Et herligt farverigt syn på anlægget. Til venstre i billedet ses et marcipanbrød fra FFJ med godstog, bl.a. med blåmalet Q-vogn.

og ESSO. En enkelt af dem var en lille "svipser", nemlig den sorte beholdervogn fra ESSO udgivet 1996, der rent faktisk var en meget dårlig efterligning. Men det er jo, hvad der sker.

Senest har man i efteråret 2002 udsendt en model fra SHELL, der dog i kvalitet heller ikke er i top, men dog en acceptabel model.

ROCO/Sachsenmodelle
Endelig udsendte ROCO/ Sachsenmodelle i 1996 en meget fin model af en sort beholdervogn fra GULF. Den har igen en tyskbygget nittet beholdervogn (19 000 liter) som grundmodel, og er en yderst tro kopi af forbilledet med hensyn til dimensioner, påtryk af litreringer, logo m.v., og er i øvrigt genudsendt i nyt oplag år 2002.

Det er - alt andet lige - kun blevet til denne ene model af en flot beholdervogn til epoke III fra ROCO, idet en senere udgivelse af en SHELL-vogn (år 2002) kun udsendtes i meget begrænset oplag. Se anmeldelse under Hørt&Set.

Forbedring og finish
Da modellerne af vognene for nogles vedkommende ikke helt ligner forbilledet med hensyn til konstruktion, kan man på visse punkter selv gøre en del for at få dem til at ligne endnu mere. Det gælder især udskiftning af egerhjul med skivehjul, påsætning af nye puffer, småændringer ved rangerbremseplatformen, udskiftning af dome m.v. Hvad man kræver og magter er op til én selv. Derimod kan man næppe ændre akselafstanden på de vogne, hvor den er for kort eller lang. Men da det ofte kun drejer sig som enkelte vogne, der har andre mål end forbilledet, og forskellen kan måles i få antal millimeter, kan det næppe heller svare sig.

Oversigt over modeller af beholdervogne
Epoke III, skala 1:87
Modeller fra LONG og Liliput er ikke medtaget

Model	Basis	Farve	Udsendt	Fabrikant	Bem:
BP					
ZE 503 342	Fleischmann	Grøn	1994	DWA	B
CALTEX					
ZE 503 042	Fleischmann	Rød	2002	DWA	B
Dansk Brændselsolie Transport					
ZE 503 731	Fleischmann	Grå	1993	DWA	B
DASOYA					
ZE 502 522	Klein	Gråhvid	1998	Klein	B
DDPA/ESSO					
ZE 502 222	Klein	Sølv	1998	Klein	B
DDPA/ESSO					
ZE 502 218	Klein	Sort	1996	Klein	D
ESSO					
ZE 502 264	Sachsenmodelle	Sort	1997	DWA	A
ESSO					
ZE 502 261	Fleischmann	Sort	1999	DWA	A
ESSO med to ESSO-mærker					
ZE 502 267	Fleischmann	Grå	2002	DWA	B
GULF					
ZE 503 042	Fleischmann	Orange	2002	DWA	A
GULF					
ZE 503 167	Sachsenmodelle	Sort	1996/2002	ROCO	A
JAF					
ZE 502 298	Klein	Gul	1995	Klein	B
NAFTA					
ZE 503 703	Fleischmann	Gråhvid	1999	DWA	C
PHØNIX					
ZE 503 126	Fleischmann	Sort	2001	DWA	C
SHELL m/ ICA					
ZE 502 898	Fleischmann	Gul	1998	DWA	B
SHELL m/ ICA					
ZE 502 830	Klein	Gul	2002	Klein	B
SHELL					
ZE 502 849	Roco	Sølv	2002	Roco	C

Kriterier for lighed med forbilledet, dog undtaget visse smådetaljer ved dome m.v.:
A = Fremragende, B = God, C = Acceptabel, D = Dårlig

Den gule beholdervogn fra JAF (Jysk Andels Foderstofselskab) er en flot og næsten 100% korrekt model af en typisk stor beholdervogn fra epoke III. Modellen er fremstillet af KLEIN.

Et eksempel på patineret model af beholdervogn fra JAF (KLEIN-model) ved oliedepot på havnen. Der er benyttet rustrød og lidt pulverfarve på undervogn, og sort ned ad beholderens sider. Egentlig burde gelænderet langs løbebroen ikke være rødslidt, men derimod stålfarvet, idet personalet ofte slider malingen af under berøring.

Patinering af beholdervogne
Da vore forbilleder ikke kører rene og pæne rundt på anlægget, så bør man gøre modellerne mere beskidte, hvilket også kaldes patinering, d.v.s. efterligning af vejrslid, bremsestøv, oliespild m.v.

Der er flere måder at patinere tankvogne på. Den mest benyttede metode er at anvende pulverfarve og pensel, men i vise tilfælde er det også nødvendigt at bruge enamel og/ eller vandfarver og pensel som nævnt i nedennævnte afsnit.

Pulverfarver
Til brugen anvendes patineringspulver (tørfarver), der sælges hos mj-forhandlerne.

Tørfarverne bruges til at efterligne snavs, røg og bremsestøv m.v. Der benyttes brun til almindelig støv, sort til kulstøv og rustrød til rust og bremsestøv.

De røde og brune tørfarver børstes primært på undervognen med en stiv pensel, d.v.s på akselgafler, vanger m.v. Farverne giver et mat udseende, som virker meget realistisk.

Da farverne kun giver en tynd støvflade, kan det i nogle tilfælde være en fordel at give modellen en mat afslutningslak, således at patineringen ikke slides af ved berøring.

Patinering med enamel
En del snavs kan ikke efterlignes ved hjælp af pulverfarve, det gælder især patinering, der skal forestille rester efter spildolie, benzin, regn m.v., så derfor benyttes enamel (plasticfarve) eller akvarel (vandfarve). Der skal bruges:

- blank sort til oliespild
- mat sort til indtørrede vandaflejringer (fx regnstriber)

Farverne behøver ikke nødvendigvis at være opløselige terpentin enameller. Vand- eller plakatfarve er også udmærket.

Vandfarver har den fordel frem for enamel, at de let kan vaskes af, hvis man ikke er tilfreds med resultatet, og de flyder endvidere let hen over fladerne.

Bruger man plakatfarve, skal man være opmærksom på, at farven skal fortyndes en hel del med vand for ikke at ødelægge modellens detaljer.

For at efterligne oliespild kan man dryppe en enkelt eller to dråber fortyndet sort enamel på beholderyggen, der så ved hjælp af tyngdekraften vil løbe ned over siderne og danne striber.

Håndgelændere langs løbebroer m.v. gives en let gang stål- eller sølvfarve, idet gelænderne slides blanke ved personalets berøringer. ■

Til danske mj-klubber

I vort store 20-års jubilæumsnummer til september vil vi bringe en

opdateret liste over mj-klubber

i Danmark, der kører med dansk eller delvis dansk forbillede. For at få en komplet brugervenlig liste, som alle interesserede kan benytte, skal vi dog have nogle væsentlige data omkring klubberne. Selv om vi i forvejen ligger inde med mange data omkring klubberne, så er de muligvis ikke helt ajour, så derfor opfordrer vi alle klubber til at maile eller sende et brev med de ønskede oplysninger til os.

Vi ønsker følgende mimimum data i nævnte rækkefølge:

Klubbens navn og forkortelse

Klubbens hjemstedby
(enten byen, hvor klublokalet er placeret eller den officielle adresse)

Klubbens oprettelsesår

Den benyttede skala
(1:160, 1:87 o.s.v.)

Benyttet sporfabrikat på hovedanlægget
(Märklin K, M eller C, ROCO, PECO m.v.)

Styresystem
Analog, digital, impuls og det anvendte fabrikat (Motorola, LENZ el.lign)

Anlægstørrelse i m² (ca.) eller modulanlæg

Hovedepoker, DSB og/eller privatbane
(fx epoke III, DSB og privatbane)

Medlem af DMJU (ja, nej eller blank)

Navn på formand eller kontaktperson,
dennes **adresse** og **telefonnummer**

Evt. navn på hjemmeside

Evt. andre oplysninger

Ang. andre oplysninger, så gør disse så korte som muligt, så vi ikke skal redigere alt for meget i teksten.

Ønsker man ikke at blive nævnt i listen, så skal man blot undlade at maile eller skrive til os. Klubber, der ikke henvender sig til os på den ene eller anden måde bliver altså automatisk udeladt. Sidstnævnte kan blive et "problem" for klubber, der ikke kender eller holder LOKOMOTIVET, og følgelig ikke læser nærværende opfordring. Lad derfor gerne oplysningerne sive videre til andre klubber.

Ovevnævnte data kan sendes til os på mailadressen

lokomotivet@lokomotivet.dk

eller pr. brev til

LOKOMOTIVET
Postboks 477, 4700 Næstved

Sidste frist for tilsendelse af førnævnte data er fredag den 11. juli 2003.

På forhånd tak for hjælpen.

LOKO MOTIVET

... så går vi i gang med at udsende en SUPER-ÅRGANG af

LOKO MOTIVET

I anledning af vor 20 års fødselsdag til september vil vi forsøge at lave et endnu bedre blad end hidtil med masser af dansk modeljernbane og andet godt fra de danske spor, DSB såvel som privatbanerne.

Allerede nu er det besluttet at nr. 75 bliver på 56 sider med endnu flere farvesider, og vi arbejder ihærdigt på at de efterfølgende tre numre hver bliver på 48 sider, evt. 56 sider for et enkelt nummer.

I 19. årgang 75-78 kan man bl.a. læse om følgende emner (forbehold for ændringer):

★ Moderne container- og vekselladtrafik i epokerne IV og V ★ Hjørring-Hirtshals turretur: To-akslede personvogne hos Hjørring Privatbaner (med skalategninger) ★ Godstrafik på privatbanerne i virkelighed og model: Masser af ideer til sjov og spændende trafik på anlægget ★ Private godsvogne optaget hos privatbanerne (med aldrig tidligere sete fotos) ★ Småt - men godt: Ideer fra ARNOLD til N-folket ★ Er en MY altid en MY? Modelsammenligning af MY fra HELJAN, ROCO og Märklin ★ Paint- Shop: Farveplanche med åbne godsvogne fra privatbanerne ★ Fine postvogne til værdipost: DSB litra DF (med skalategninger) ★ Anlægsopbygning: Hvordan bygger man modulanlæg? ★ Masser af TIPS&TRICKS med ideer til anlægget m.v., fx danske miljøer og fast udstyr på stationerne, industrihuse, der kan bruges som danske o.s.v. ★ Sporplaner ★ Motortrækkraft hos VLTJ ★ Oversigt over industrimodeller af DSB personvogne og godsvogne til epoke IV ★ ...og meget, meget mere... *foruden selvfølgelig SPORSKIFTET, HØRT&SET (nyheder), Fotoarkivet, Læserne Bygger o.s.v. o.s.v.*

Abonnement på superårgangen fås ved at indsende girokort pålydende kr. 340,- på giro 3 38 55 07 LOKOMOTIVET, Postboks 477, 4700 Næstved eller indbetale beløbet på check på konto 0612-33 873 BG Bank, Hjultorvet 18, DK 4700 Næstved.

Udenlandske abonnenter: Kr. 420,- på ovennævnte konto til BG Bank.

LOKOMOTIVET, der i 19. årgang er planlagt til at indeholde godt 190 A4-sider, udkommer i årene 2003-2004 således:

Nr. 75 Ultimo september 2003
Nr. 76 Primo december 2003
Nr. 77 Primo marts 2004
Nr. 78 Medio maj 2004

Med venlig hilsen

Redaktionen af LOKOMOTIVET

INTERFRIGO

I nr. 73 omtalte "vor storebror" vogne fra INTERFRIGO, så måske det ville være på sin plads at sige lidt om disse vogne i spor N.

Desværre findes der ikke så mange industrimodeller af denne meget almindelig type på danske spor. Der har været et par enkelte modeller, men beklageligvis er alle nu udgået af katalogerne. Imidlertid dukker modellerne tit op hos brugttogforhandleren eller på kræmmer- og legetøjsmarkeder, så her er tips til de mj-ere, der søger sådanne vogne.

Fleischmann kat.-nr.8321 er en typisk epoke IIIb/IV-vogn med det nye INTERFRIGO-logo, d.v.s. bemaling efter ca. 1965. Vogntypen svarer nogenlunde til den danske litra IKA, og er mærket med DB.

Fra ROCO kan man få en træbeklædt vogn fra INTERFRIGO/STEF, indregistreret hos SNCF (Franske Statsbaner) som litra Fü. Den har stor STEF-påskrift midt på vognsiden, og er en typisk epoke III/IVa-model. Modellen har kat.-nr. 25 012. Endnu i 1995 var denne model optaget i programmet, så mon ikke den stadig kan fås?

ARNOLDS *hjørne*

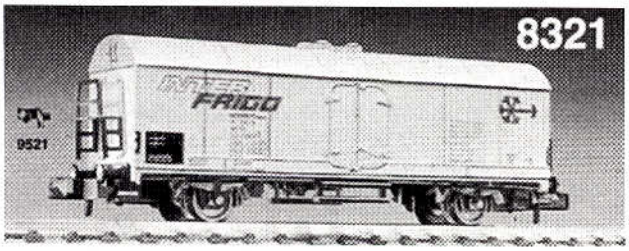
Og så skal der selvfølgelig bruges nogle slagteribygninger. I spor N findes en velegnet bygning fra HELJAN under katalog-nr. 670, der er middel i størrelse.

Har man plads og er til store anlæg, så er samlesættet HELJAN 678 at foretrække. Denne store model er egentlig tænkt som bryggeri, men egner sig også fint til en større "kødby"-bygning. Den kan evt. "hvidkalkes", d.v.s. males over med Humbrol 34-hvid el.lign.

N-folket er endvidere her så heldige, at HELJAN har en model af slagteribygning med alt tilbehør under katalog-nr. 681.

....så start dit "eget slagteri" i dag!

Fleischmann 8321. Kølevogn »INTERFRIGO«, lop: 73 mm. Virkelighedstro lakering og påskrifter.



Godslaster til spor N

2. del

Som nævnt i nr 71, så bør vore åbne godsvogne heller ikke i spor N køre tomme omkring, så er her er nogle flere små tips til godslast i denne skala.

Sand og grus

Brug her almindelig siet grus fra sandkassen. Brug kun meget fint sand. Lav en kasseindsats i tynd karton, der i størrelse passer indvendigt til den ønskede vogn, fx den åbne litra E fra ROCO m.fl. Fasthold kassens sider og gavle ved hjælp af klar tape, så den ikke "folder" sig ud, når den tages ud af vognen.

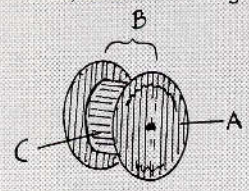
Hæld det siede sand ned i "kassen", fugt sandet med lidt opvaskemiddel, og dryp det til sidst med let fortyndet hvid lim. Når grusmassen er tør har man en hård, let klump, der kan tages ud eller isættes vognen efter ønske. Man kan evt. bruge kasseindsatsen for at holde sammen på sandklodsen, men husk at male siderne på indsatsen i samme farve som enten sandet eller vognkassen.

Kul

Disse laves som foran, men her bruges lidt større korn, evt. rester fra nævnte sigtning af sand. Inden kullene drysses i indsatsen, indfarves de med kraftig blåsort vandfarve. Den skal være vandopløselig, så brug sort Allak med nogle dråber blå farve.

Kabeltromler

Danske typer kabeltromler i spor N kan man ikke få fra tilbehørfabrikanterne, så dem må vi også selv lave. Men det er nu heller ikke så svært.



De virkelige kabelruller har følgende mål (se tegning): Sider A 2435 mm ø, diameter på afstandsstykke B (for oprulning af tråd) 1390 mm ø og afstand C mellem de to sider 1130 mm. Det er så blot at omregne disse mål til skala 1:160, d.v.s. A = 15 mm, B 8,7 mm og C 7 mm.

Man tager noget 0,5 mm rillet plastcard, ca. 0,3 mm tyk, og hugger kabeltromlens to sider A ud ved hjælp af en huggepibe til læderarbejde el.lign, diameter 15 mm.

Til at holde siderne sammen i passende afstand, laves et afstandsstykke B - det til oprulning af kabeltråden - af en stump rundprofil i plast 8-9 mm ø og 7 mm lang. En afskåret stump fra BIC-kugelepennehylster er velegnet. Her er det ikke nødvendigt med bræddemarkering. Delene limes sammen, brug evt. kontaktlim. Husk at mellemstykket skal centreres mellem siderne.

Kabelrullerne, der er fremstillet i træ, males i lys brun eller trægrå.

I stedet for mellemstykke B/C kan man fremstille kabeltråd i tynd sort tråd, der vikles omkring et stykke sammenrullet karton med større diameter (men samme bredde som før nævnt), der limes fast mellem siderne. Tråden kan males i sort, rød eller lyseblå.

Lidt ideer til danske (industri)huse m.v.

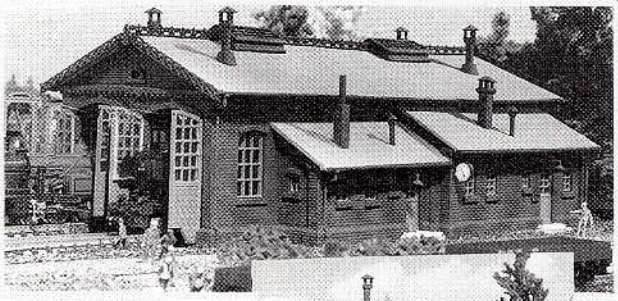
til skala 1:160

Det vrimler ikke ligefrem med danskprægede villaer, stationer, fabrikker m.v. i tilbehørkatalogerne, når det drejer sig om modeljernbane i spor N. Ikke engang vor egen HELJAN kan tilbyde nogle typiske danske huse i denne skala. De er alle af US eller engelsk oprindelse.

Og mange af bygninger lider uheldigvis af væsentlige fejl som overdimensionering, så detaljer som mursten, brædder, sprosser i vinduer og døre, gesimser, nitter på gitterbroer m.v. ligner nogle opstillinger fra en dårlig special-effekt film. De nævnte dele er næsten altid dobbelt så store som de egentlig burde være. Man bør derfor selv bygge sine stationsbygninger, huse m.v., men orker man ikke det, så er her nogle enkelte forslag til nogenlunde brugbare bygninger til et dansk anlæg.

Remiser og maskindepoter

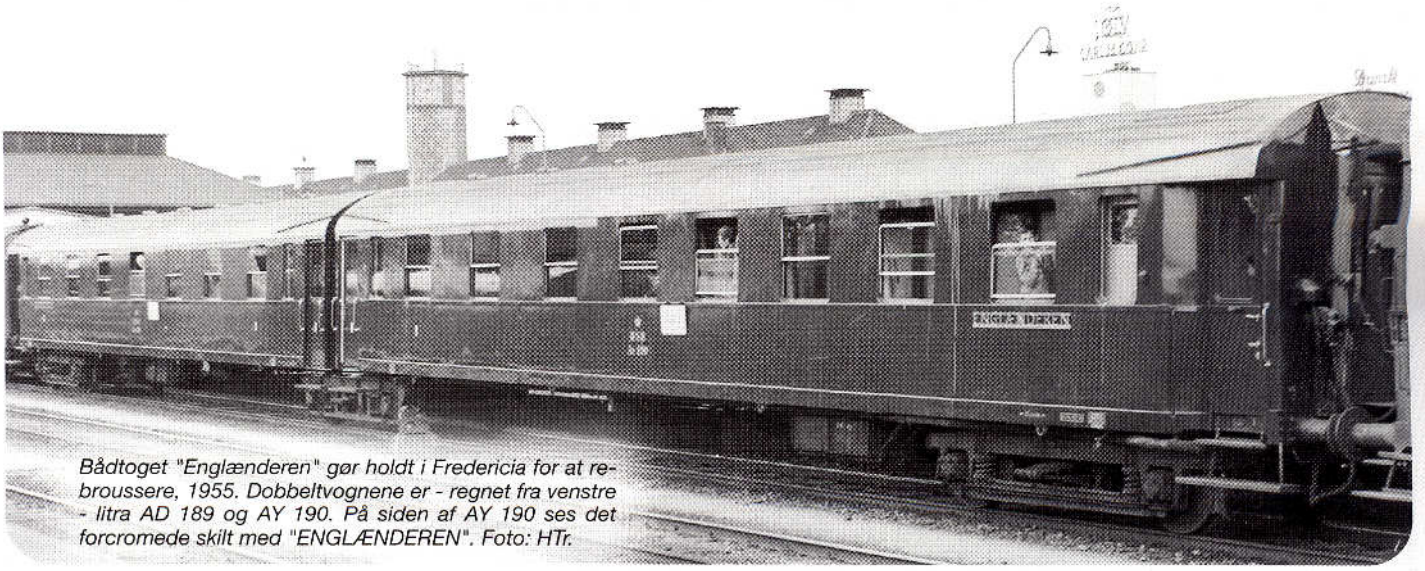
Vollmer 7607 og 7608: En- og tosporet remise, der i stil passer fint til at huse både damp- og diesellokomotiver. De tyske overdimensionerede tagventilatorer bør dog fjernes eller beskæres i højden, og den krummelurede, hullede vindskede på fronten bør udskiftes med en hel uden dikkedarer i plastcard. Tagpladerne bør males blåsorte, fx med Humbrol 85-sort blandet med lidt 25-blå.



Signalposter

Auhagen 14 450: Der findes ingen modeller, der kan benyttes til en rigtig dansk signalpost (DSB). Men Auhagen har en udgave, der ved lidt småommalinger med rimelighed kan bruges som dansk, nemlig det førnævnte katalog-nummer.

Man skal ikke montere baldakinen over vinduet, og man bør ommale den gule overdel i grøn eller rød. Hvis man vælger grøn, så skal vinduer og døre ommales i rød. Også trappegelænderet bør males i grøn.



Bådtoget "Englænderen" gør holdt i Fredericia for at rebroussere, 1955. Dobbeltvognene er - regnet fra venstre - litra AD 189 og AY 190. På siden af AY 190 ses det forcromede skilt med "ENGLÆNDEREN". Foto: HTr.

DSB litra AD/AY

DSBs eneste seks-akslede personvogne

Af Torben Andersen

De seks-akslede personvogne litra AD/AY blev konstrueret i forbindelse med en fornyelse af det prestigefyldte lyntog "Englænderen" tog 33/64 i 1951, der kørte mellem København-Esbjerg. Siden 1947 havde man i dette tog benyttet almindelige personvogne, der var blevet moderniseret. Som trækkraft brugte man fire-akslede MO-vogne. Til at fremføre den nye "Englænderen" anskaffedes motorvognsaggregatet MK/FK, der ligesom AD/AY også var nykonstrueret til netop denne opgave.

Da toget nu skulle formeres af mere end 4 vogne, måtte det deles ved Storebælt fordi færgerne ikke kunne tage flere vogne i midtersporet. Ombordkørslen på sidesporet var besværliggjort af den skarpe S-kurve i færgernes stævn. Det medførte at lange bogievogne, som havde stort udsving af pufferne, måtte have koblingerne slækket, og de forsynedes med rangerplanke, d.v.s. et svært bræt, der blev sat ned mellem pufferne for at forhindre dem i at glide ved siden af hinanden, når vognene skubbedes gennem S-kurven.

Dette var et tidskrævende arbejde, som man gerne ville undgå. En løsning på problemet var at rykke omdrejningspunktet så langt ud mod gavlen som muligt. Hvis man byggede to vogne sammen med en fælles bogie med fælles omdrejningspunkt for vognkasserne, kunne man undgå udsving, og derfor valgte man at konstruere den nye vogn, dobbeltvognen litra AD/AY. Konstruktionen var ikke ny, idet den også blev benyttet på de røde lyntog litra MS og MB.

Fællesbogiens konstruktion

En bogietype, der egnede sig til dette formål, havde DSB i forvejen "på lager", idet de to B&W-byggede MO-vogne 211-212 af hensyn til standardisering havde fået deres maskinbogier udskiftet med FRICHS-bogier. Bogierne mindede meget om om de gamle S-togbogier med dobbelt ramme.

Konstruktionen var dog ikke helt magen til lyntogenes, hvis vogne hvilede på en fællesbogie med to tapper. Vognen fra litra AD/AY hvilede i et fælles leje (kugleskål) i midten af bogien, og havde en konsol ud fra gavlen, der overførte vognens vægt til lejet. I hver side fandtes endvidere et par små konsoller, der bar sidestyret. Dette arrangement gav vognene en roligere gang.

De øvrige bogier var normale 3 m stålbogier magen til dem som litra AC, CC m.fl. løb på.

Vognenes konstruktion

Den nye vogntype, der som allerede nævnt fik litra AD/AY, blev opbygget som personvognene litra AC og AV, og adskilte sig kun fra disse med hensyn til fællesbogien og indgangspartierne over denne. På grund af fællesbogien var det ikke muligt at lave det traditionelle arrangement af fodtrinene til de forsænkede indgangsdøre. Dørene blev derfor lagt helt i plan med vognsiderne og udført som skydedøre ligesom på lyntogene.

Der blev bygget tre dobbeltvogne AD/AY 185-190, hvoraf de to som nævnt blev forsynet med tidligere MO-bogier, mens der til den tredie byggedes en ny fællesbogie magen til.

Litra AD havde syv 1. klasse-kupeer, hver med plads til seks siddende, d.v.s. i alt 42 siddende, mens AY havde tre 1. klasse- kupeer hhv. fem 2.-klasse kupeer, der kunne rumme 18 siddende på 1. klasse og 40 på 2. klasse.

Vognene var forsynet med G-P-R-bremse og skruebremse, og måtte fremføres med højst 140 km/timen. Til brug som mellemvogne for MK/FK og MO var litra AD/AY forsynet med A+B-styreledninger og brummertryk. Vognvægten (Vv), d.v.s. vægt incl. passagerer var 67 tons.

Til egenbelysning var vognene udstyret med dynamo af et anderledes fabrikat end sædvanligt for DSB, nemlig system Stone 24 V. Varmeanlægget var med lavtryk af system Weilbach&Cohn.

Længden på sættet målt over puffer var 42 590 mm. Øvrige mål fremgår af tegningerne.

Driften

De to vogne blev fast indsat i "Englænderen", mens den tredie dobbeltvogn, som stod i reserve, også blev brugt i lokale tog på Sjælland.

Indtil 1961 var vognene fast indsat i "Englænderen", hvor trækkraften var de nævnte MK/FK-motortogsæt og en MO 500 som skyder af hensyn til rebroussement i Fredericia. Derefter overtog diesellokomotiverne litra MY og MX opgaverne med at fremføre "Englænderen".

I tiden efter benyttedes vognene dels i landsdeltog, dels i lokale løb på Sjælland, bl.a. i landeltogene 20/25 og i bådtogene 214, 255, 270 København-Kalundborg og som lokalvogne på Sjælland i nattog 95. Desuden benyttedes de fra 1963 i det gennemgående fredagstog (tog 23) København-Nakskov, der ofte havde en MX som trækkraft. I 1965 ophørte trafikken til Lolland med AD/AY.

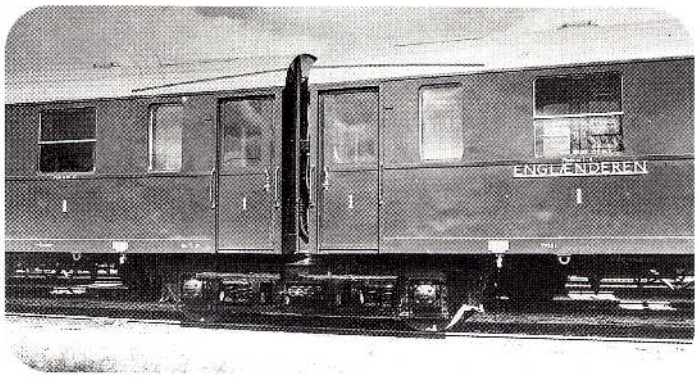
I 1969-70 blev vognene UIC-omlitreret og -nummereret, således at AD blev til Aeh 50 86 17-61 185-0, 187-6 hhv. 189-2, mens AY blev til AByh 50 86 28-61 186-7, 188-3 og 190-9.

I 1976 bortfaldt 1. klasse, og vognene fik endnu en gang nyt litra, hvor AD/Aeh blev ændret til litra Beh med samme UIC-numre som hidtil, mens AY/AByh blev til litra Byh.

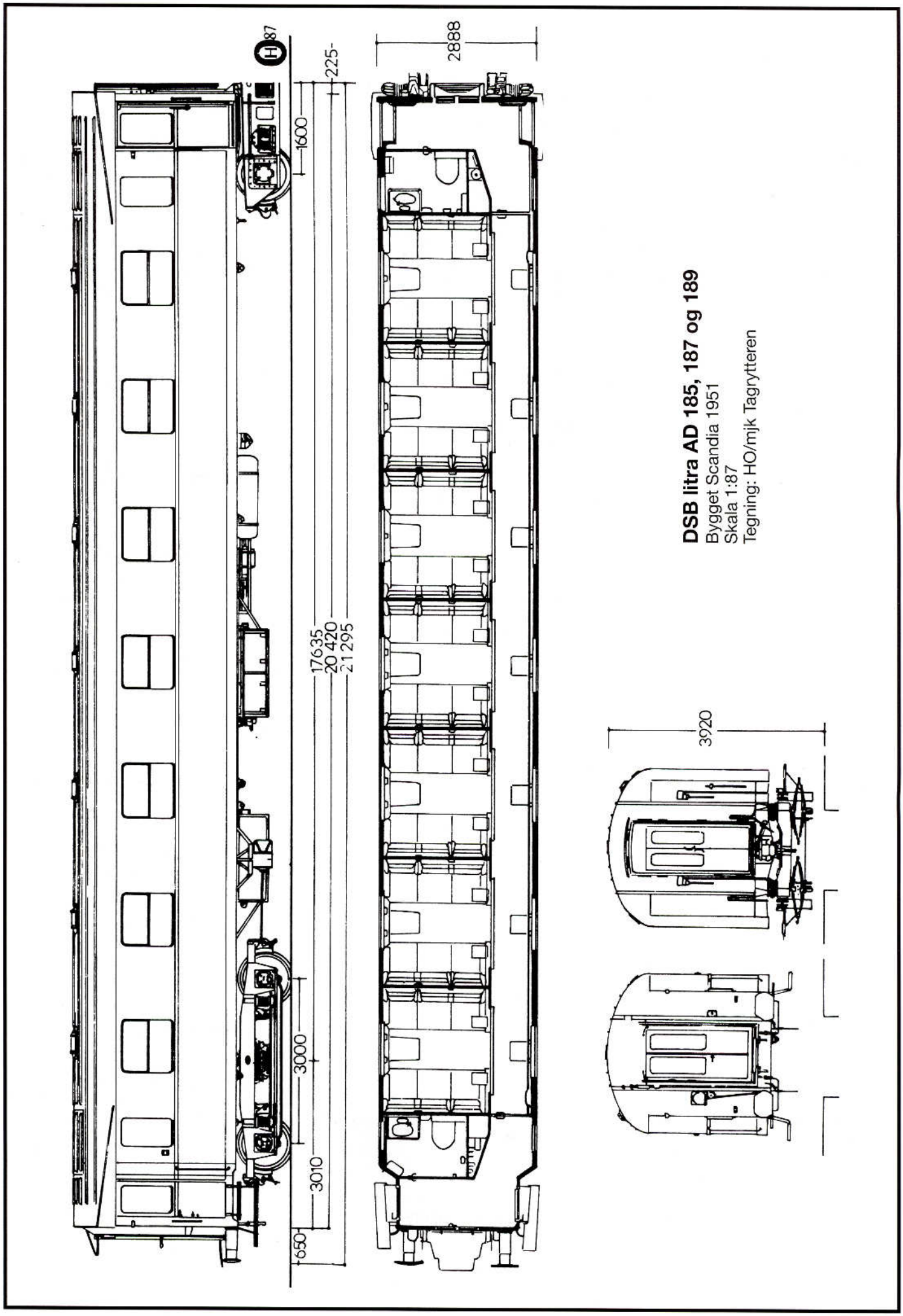
Vognene benyttedes de sidste år i lokale løb på Sjælland, bl.a. forannævnte bådtog København-Kalundborg, og blev derefter afløst af storrumsvognene litra Bf.

I 1977 blev dobbeltognene udrangeret og senere ophugget. Nogle af dem stod efter udrangeringen bl.a. hensat i Roskilde.

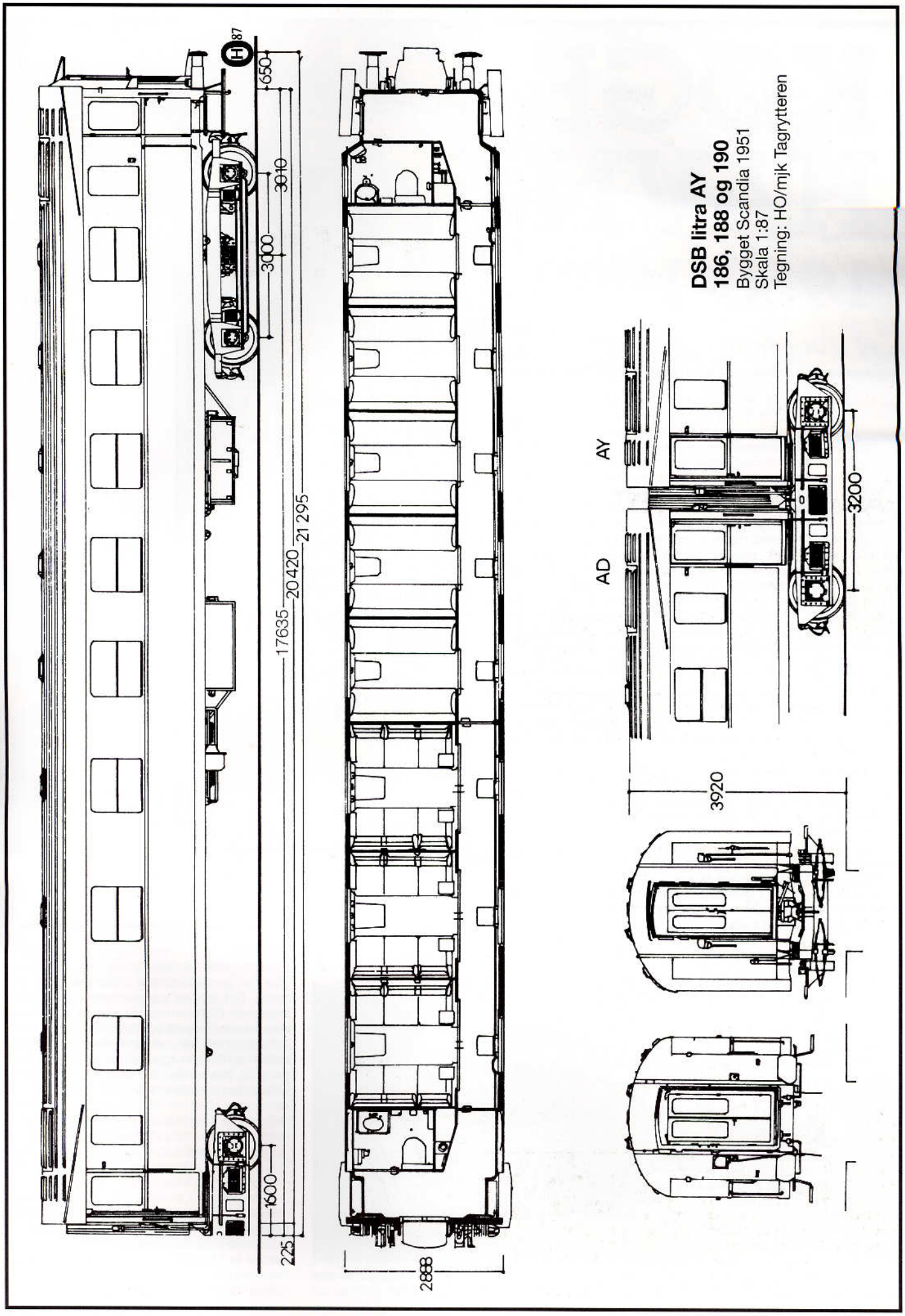
Tegninger af vogntyperne findes på de efterfølgende sider. ■



Fællesbogierne på litra AD/AY var ombyggede bogier fra B&W- motorvognene 211-212. De blev sat under vognene, hvor de to ender med 1. klasse lå op mod hinanden. Foto fra DSBs præsentation i 1951. Foto: DSB.



DSB litra AD 185, 187 og 189
Bygget Scandia 1951
Skala 1:87
Tegning: HO/mjk Tagrytteren



DSB litra AY
186, 188 og 190
Bygget Scandia 1951
Skala 1:87
Tegning: HO/mjk Tagrytteren

KØGE HAVN 1950-1980

Af T. Bejerholm

Rangeranlæg

Det kan også være en meget spændende opgave at have et anlæg, som er designet til rangering. Kørsel med mangeartede godsvogne til/fra stationsområdet til forskellige virksomheder og fabrikker, kan være noget af en opgave at klare for mj-eren. Her skal opstilles stammer med vogne til og fra de forskellige virksomheder, der skal rangeres ned til området i den rigtige rækkefølge.

Dette er et forslag med Køge som forbillede til opbygning af et sådan rangeranlæg i spor H0. Der er også plads til lidt kørsel med persontog, om end i begrænset omfang. Da man samtidig kan opbygge et hjørne med plads til faciliteter for privatbanen ØSJS og bruge materiel fra samme, så må stationen være et oplagt emne, hvis man også ønsker lidt andet end DSB. Og så skal der skal jo også oprangerers godsvogne til og fra privtbanen.

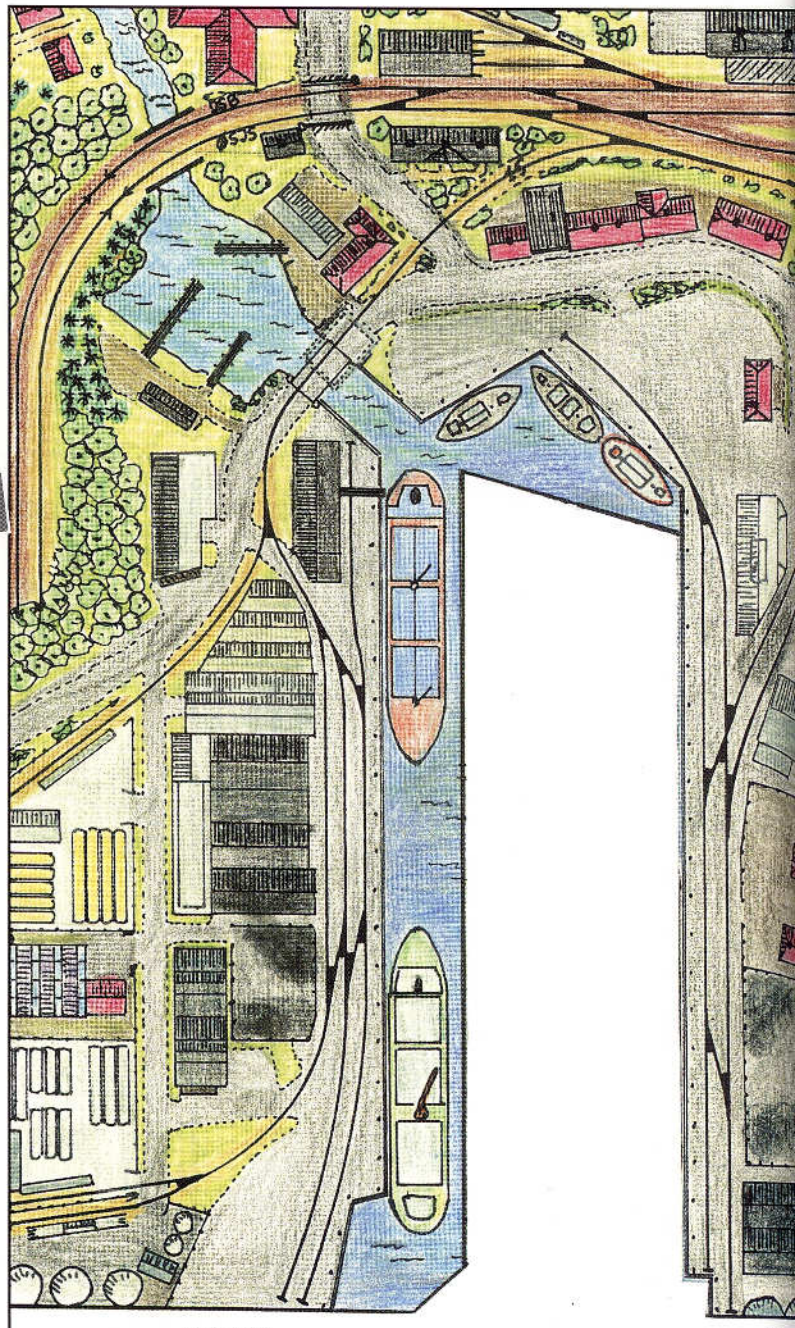
Den valgte epoke ligger hovedsagelig i epoke III, men dækker også lidt af epoke IV. Køge station blev ombygget radikalt fra sidst i 1970'erne, og intet af det oprindelige på selve stationsområdet eksisterede efter ombygningen, hvor der førtes S-tog (Køge Bugt banen) ind på stationen. Havneområdet forblev dog intakt, også med den karakteristiske havnebro.

Indtil 1963 havde i øvrigt også privatbanen Køge-Ringsted Jernbane (KRB) sportilslutning til Køge station, endda med egen stationsbygning, men denne er af praktiske årsager ikke medtaget.

En grund til at vælge Køge station som forbillede, er området med havnen, der havde/har mange virksomheder, som ligger tæt på stationen. Selv om udformningen er meget nær virkeligheden, så er det selvfølgelig ikke muligt at genskabe alt efter forbilledet, idet man må lave en skånsom krympning med lidt ændringer på stationens spornet. Men bare det væsentlige og karakteristiske er med, så får et godt helhedsindtryk.

Byen bliver der ikke rigtig plads til, så den må man male på bagvæggen.

Anlægget har desværre den skavank, at der ikke umiddelbart er fri adgang til sporene i øverste venstre hjørne, men det kan evt. klares med en lem i hjørnet. Løsningen er ikke optimal, men det kan man selv pusle lidt med.



Havn syd

Hav

Broen over Køge Å har altid været et trafikeret sted med bil og tog. Her er en MH på vej over den karakteristiske bro med godsvogne fra havnen til Køge station. Foto fra oktober 1992.

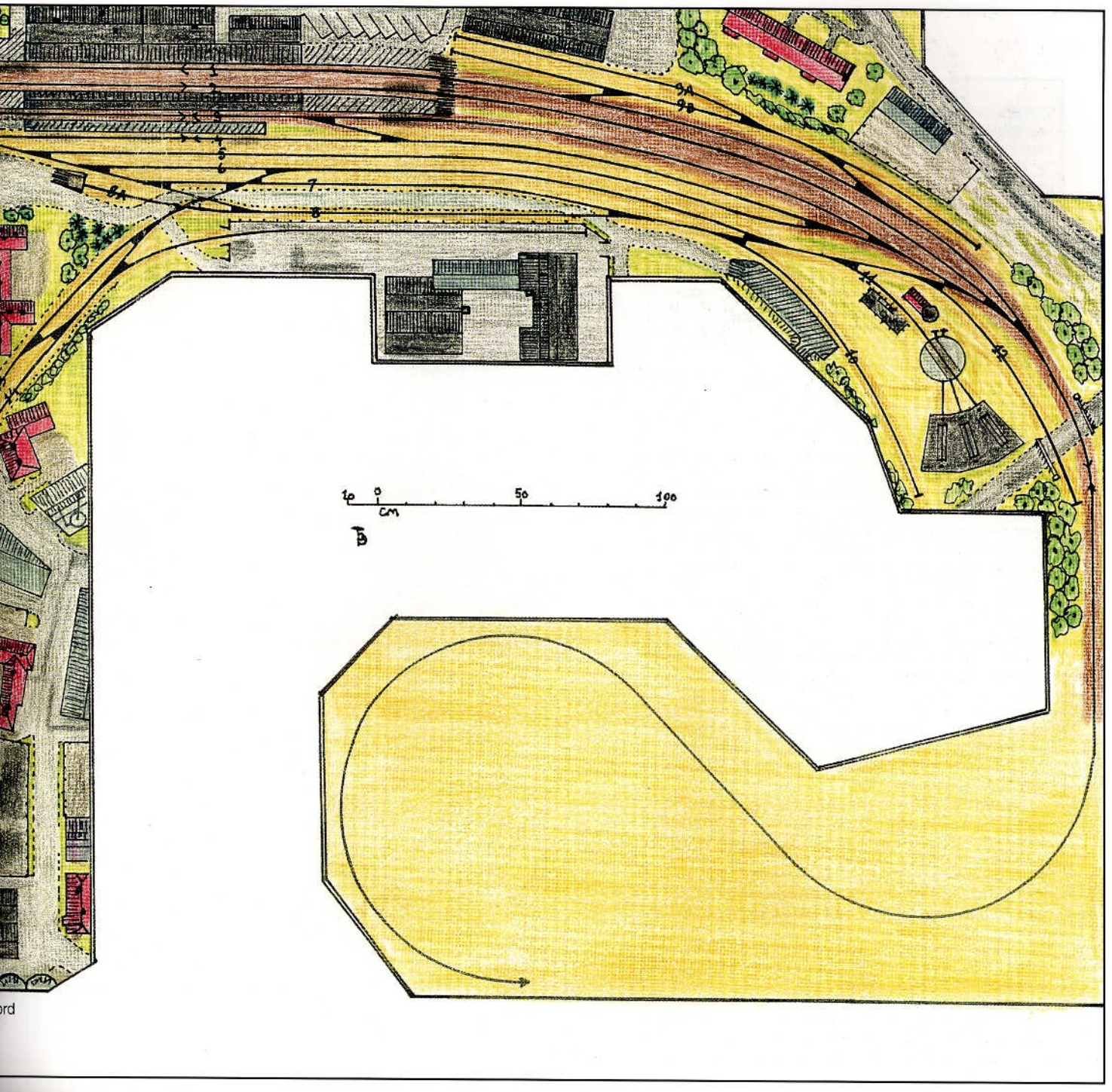
Stationen

Hovedbygning, toliletbygning og pakhus er efter det gamle forbillede i røde sten med skifertag. Det samme gælder posthuset og den tosporede DSB-remise, der begge er placeret til venstre for hovedbygningen.

Sporplanen har den svaghed, at der ved indkørslen fra syd ligger et kryds mellem spor 1 til 2 (3), det burde være en englænder.

Trafikken på sporene er tænkt således:

Spor 1-2	DSB
Spor 3	DSB og ØSJS
Spor 4	ØSJS
Spor 5	Godsspor
Spor 6	Transitspor
Spor 7-8	Læssevej
Spor 8A	Enderampe
Spor 9-9A	Pakhusspor
Spor 10	Siderampe
Spor 11	ØSJS remise med kulgård og vandtårn
Spor 12	Depotspor



Spor 13	Havnespor nord
Spor 14	Havnespor nord og adgangspor til slagteri
Spor 15	Havnespor syd

Hensigten med havneanlægget er - som nævnt i indledningen - at give stor godstrafik med tilhørende rangering, så derfor findes mange virksomheder på både havn nord og syd. Det viste forslag kræver brug af mange forskellige vogntyper, ikke alene de traditionelle kød- og kølevogne, åbne vogne til skrot, kul og tømmer m.v., benzin- og olievogne, men også de mere sjældne gastankvogne med bogier.

Havn nord

Længst inde i havnen ligger nogle fiskerkuttere. Yderst på kajen findes et kornlager med siloer (fremstilles som halvrelief), dernæst et kullager som evt. kan udstyres med et kranarrangement. Bagved den ligger en mindre kontorbygning med tilhørende skrotfabrik og lagerplads. Der er også plads til en tømmerhandel med lagerplads.

Indeklemt mellem sporene findes et ældre firma, der handler med foderstoffer. Over for dette ligger havnekontoret, og ved fiskerkajen ligger vejerboden med havnevægten.

Havn syd

Her har et par coastere lagt til kaj for. Yderst ligger en "ladeplads" til sten og grus, og bag dette et benzindepot (DDPA eller ESSO), derpå et gaslager (BP) og en konservesfabrik.

Foran disse ligger en lille fabrik og kullager mod kajen, hvor et stort kornfirma (dlg, A. Nielsen eller Boserup) har til huse. Der ligger også et køle/frysehus og en trekantet fabrik (findes også i virkeligheden), hvor sporene løber på begge sider. Bagved er placeret endnu et gaslager (Kosangas).

Broen over åen med forgrening fra havnen er af nyere type (hollandsk), og er med til at give havnen sin specielle karakter. En velegnet model har Kibri i sit program under kat.- nr. B 8250.

Andre brugbare modeller af fabriksbygninger, siloanlæg m.v. fås fra HELJAN, Vollmer, Kibri og POLA.

Trafikken

Godstrafikken klares med D-maskiner, senere diesellokomotiver litra MX eller MY. Selve rangeringen på området til havnen klares med damplokomotiver litra HS, F eller diesellokomotiverne litra MH eller Ardelt-traktorer.

I godstog til/fra ØSJS benyttes et lille diesellokomotiv.

Ønsker man at køre med persontog, så kan dette selvfølgelig også lade sig gøre idet disse - ligesom godstogene - kan køres til opstillingsspor i begge ender af anlægget. Man kan dog ikke dyrke køreplanskørsel i fuldt omfang.

Persontogene kan køres med MY eller MX, der har CP-vogne på slæb. Man kan også benytte styrevognstog MO-CLL-MO, der var typiske på Køge-banen, til nød CPS-CPL-MO, selv om CPS i virkeligheden aldrig har kørt på denne bane. ■

Engesvang station - forkortet Ev - var beliggende på strækningen Silkeborg-Herning i en afstand af 68,3 km fra Århus.

Stationen blev i første omgang oprettet som sidespor den 27. september 1879, to år efter anlæggelsen af jernbanen mellem Silkeborg og Herning, der åbnede for drift den 28. august 1877.

Sidesporet blev betalt af lokale tørvefabrikanter, der havde en række tørveindustrier i området.

Sidesporet med tilhørende aktiviteter trak efterhånden flere beboere og forrretningsfolk til området, og der opstod efterhånden et "klondyke", som med tiden udvidedes med beboelse, købmandsbutikker m.v.

Først en del år senere fik Engesvang en rigtig station med stationsbygning, idet der opførtes en stationsbygning tegnet af H. Wenck. Den blev taget i brug 1. maj 1914.

Stationen, der fik fuld ekspedition med personer og gods, havde foruden hovedbygningen også et lille varehus, der lå lidt afsides fra hovedbygningen.

Stationen lignede andre typiske landstationer i Jylland opført i røde sten med rødt tegltag. Stationsbygningen havde mod sporsiden et overdækket udvendigt opholdsrum, hvis "arkade" mellem hovedbygning og udhus blev båret af søjler. Det åbne opholdsrum (søjlegangen) blev i midten af 1950'erne muret til, da det indrettedes til postrum og "garage" for perronvogne.

Til stationsforstanderen var hovedbygningens kælder indrettet med brænderum, vaskerum og viktualierum, mens der i stueplan fandtes daglig- og spisestue, køkken, privatkontor, venterum for publikum og billetkontor. Adgang for publikum til venterummet skete fra perronsiden. Ved indgangen fra vejsiden lå en lille forstue, der havde trappe til 1. sal.

På 1. sal lå tre soveværelser, adskilt af tørrerum og pulterkammer.

Mellem hovedbygningen og udhuset lå en lille gård, der til den en side var afgrænset af det åbne venterum med søjlegang, mens der til den anden side var plankeværk ud mod vejen. Udhuset var indrettet med pissoir og dame- og herretoilet, og i gården var der "closet" for stationsforstanderen og hans familie. Der var endvidere rum for lamper, materialerum og "stationsbrænde" m.v.

Som kuriosum kan nævnes at stationens sikringsanlæg blev hentet fra den nærliggende Moselund station.

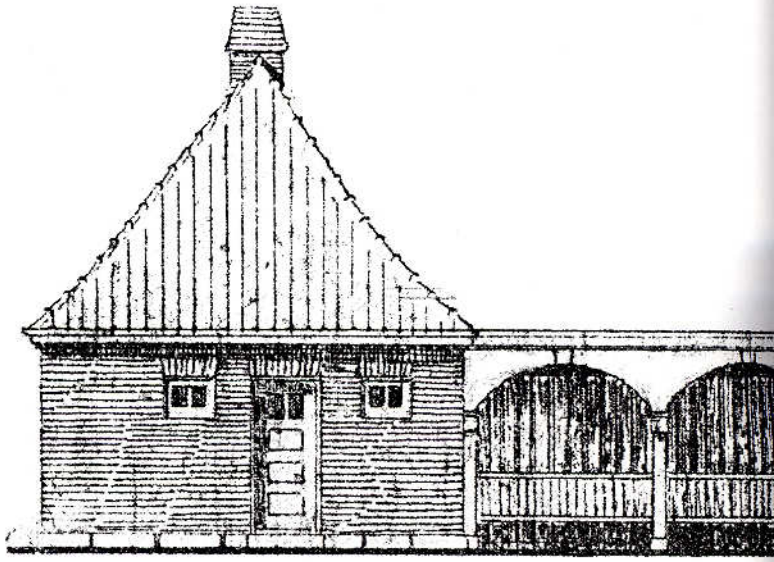
Stationsbygningen opførtes som allerede nævnt i røde sten med røde tegl. Døre, søjler m.v. var ligeledes røde i DSBs engelskrøde stil, mens vinduerne var hvidmalede. Murfriser langs tagkanter m.v. var ligeledes hvide.

Engesvang station blev 1. maj 1977 nedsat til trinbræt, hvor også sidesporet til godstrafikken blev aflyst. I 1989 blev trinbrættet nedlagt, og stationsbygningen derefter nedrevet omkring 1992.

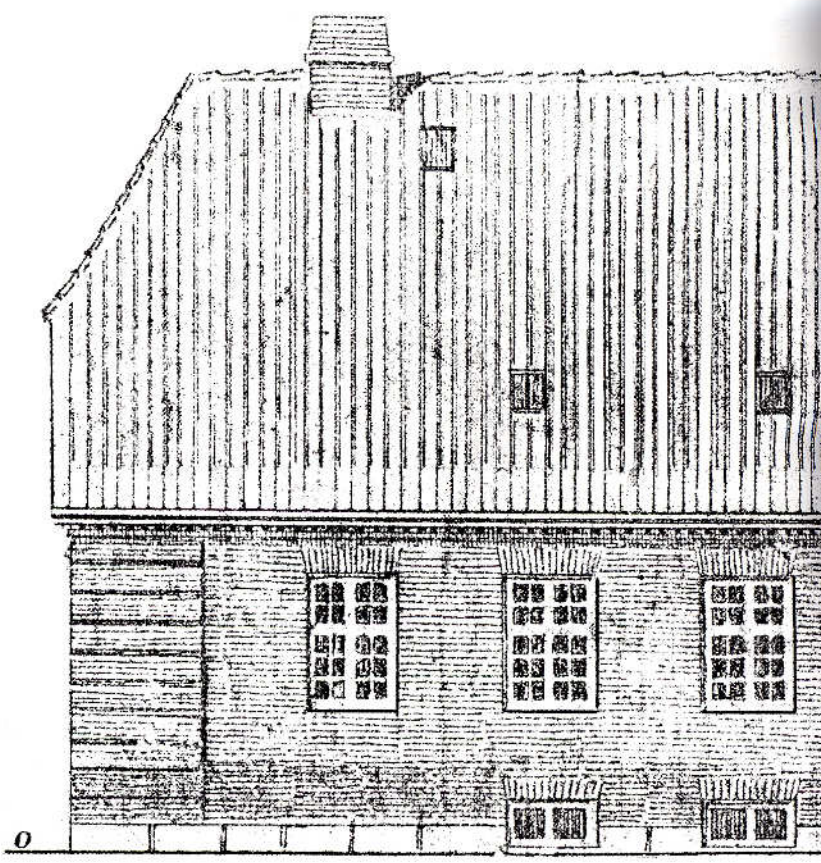
Hosstående tegninger er fundet af S.A. Guldvang i de gamle arkiver, og har set bedre dage. Det har krævet et større arbejde at retouchere til acceptabelt trykresultat, men forhåbentlig kan de alligevel give læserne inspiration til at bygge en af vore gamle stationer på anlægget. Vi har forgæves søgt efter tegninger af varehuset.

Til sidst: Hvem af læserne kan hjælpe med fotos af stationen før den blev ombygget midt i 1950'erne?

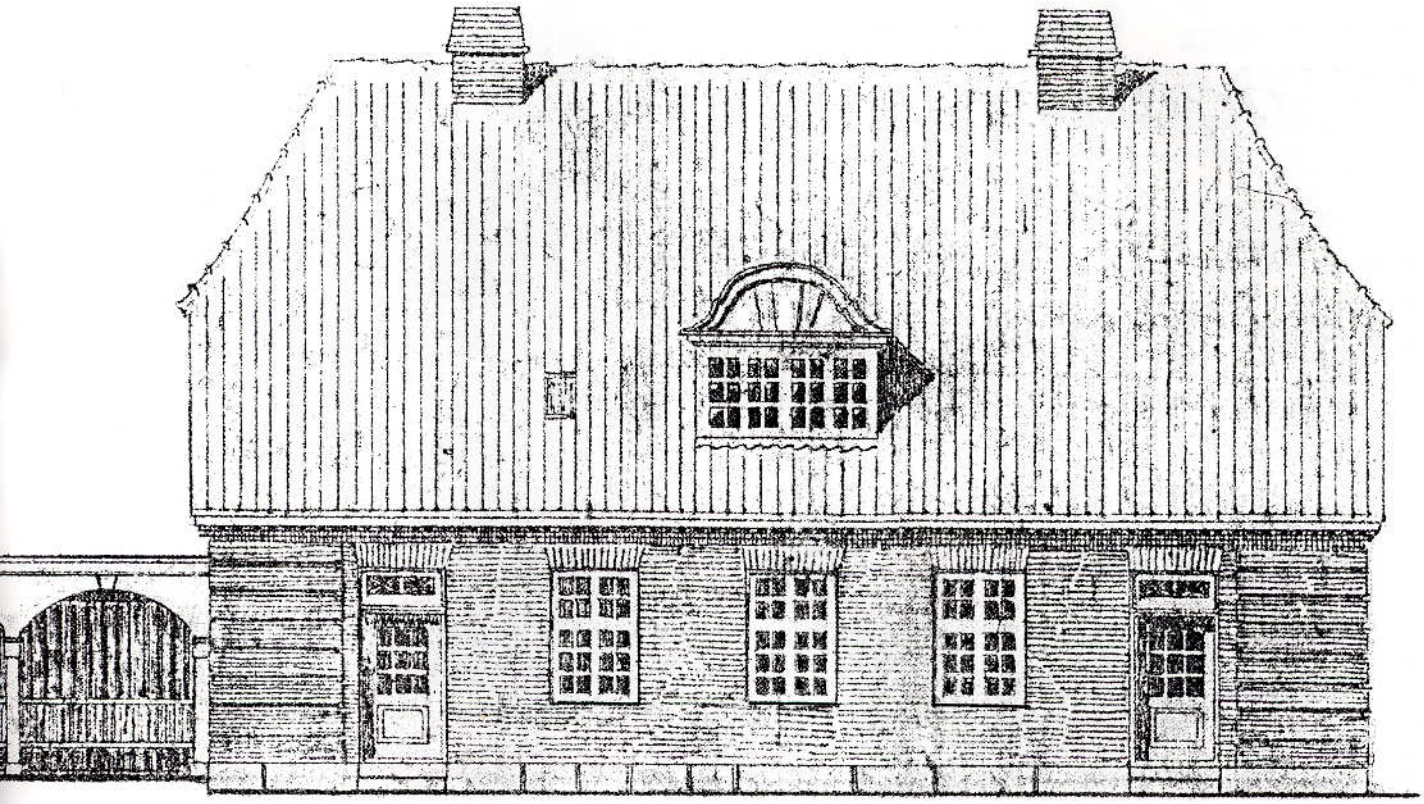
(Læs i øvrigt også Jernbanehistorisk Årbog 2002: Silkeborg- Herning Banen, hvor der er omtale af Engesvang station).



Facade mod perron

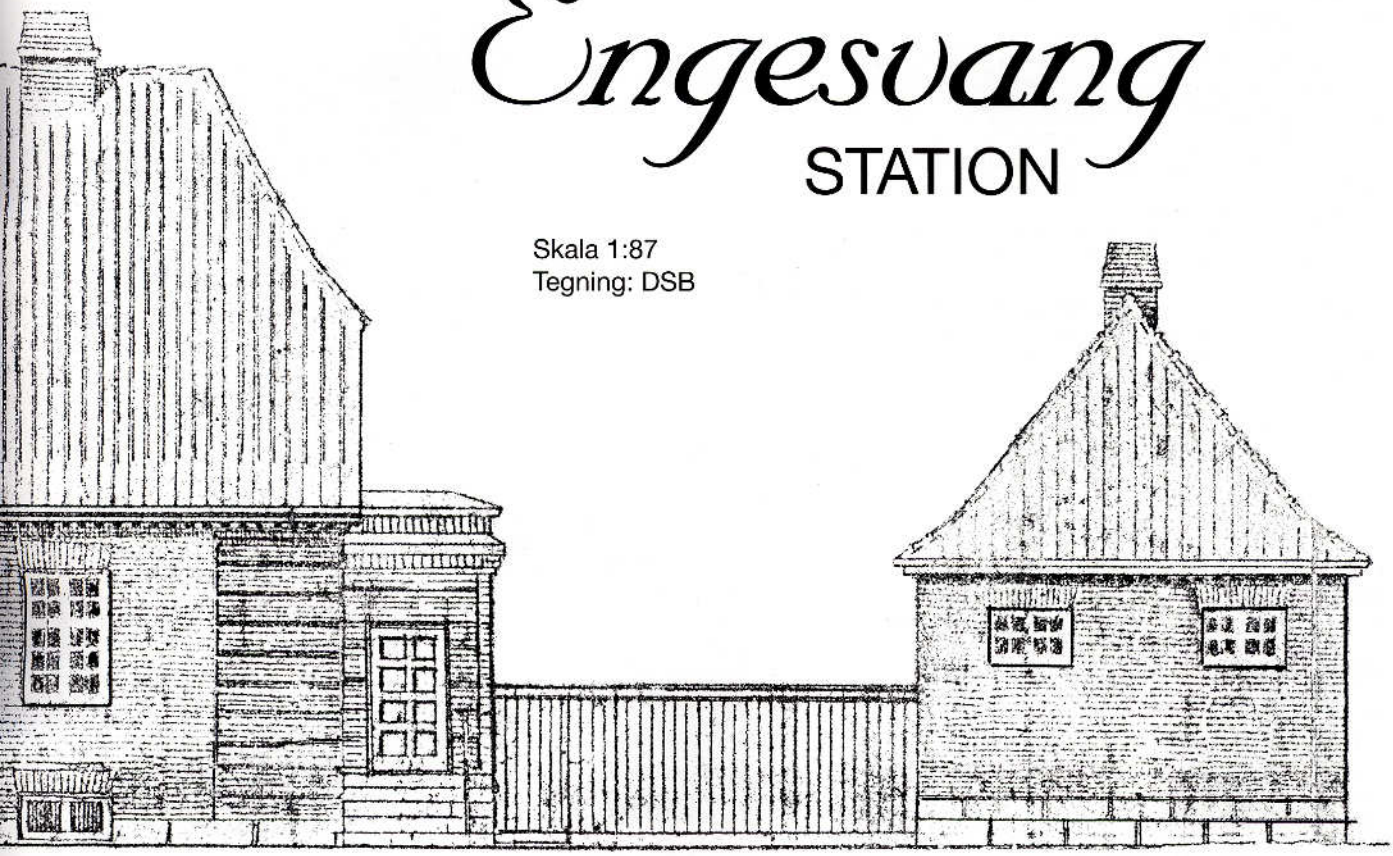


Facade mod vej



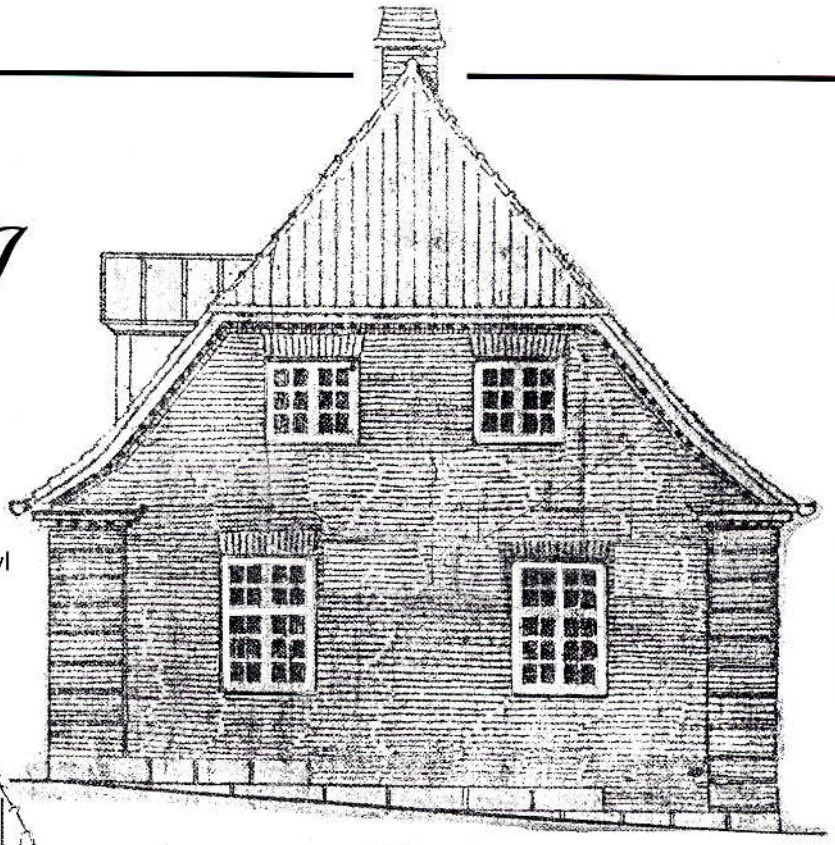
Engesvang STATION

Skala 1:87
Tegning: DSB

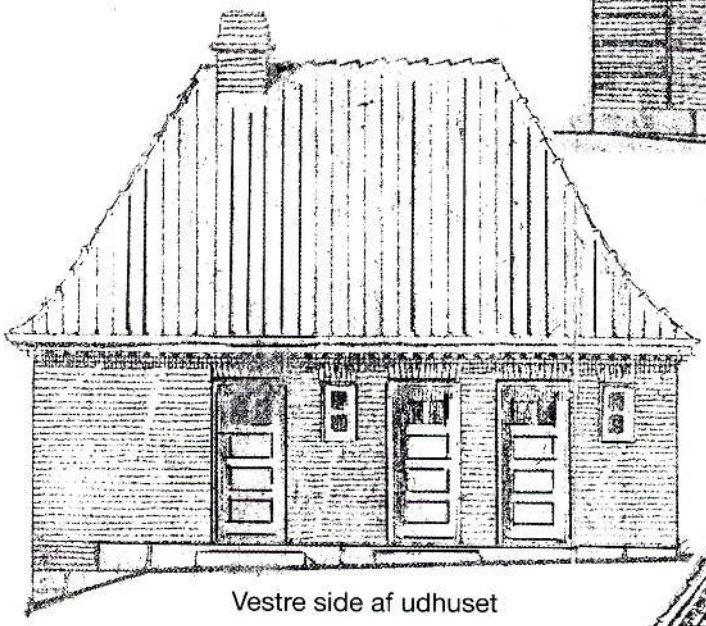


Engesvang
STATION

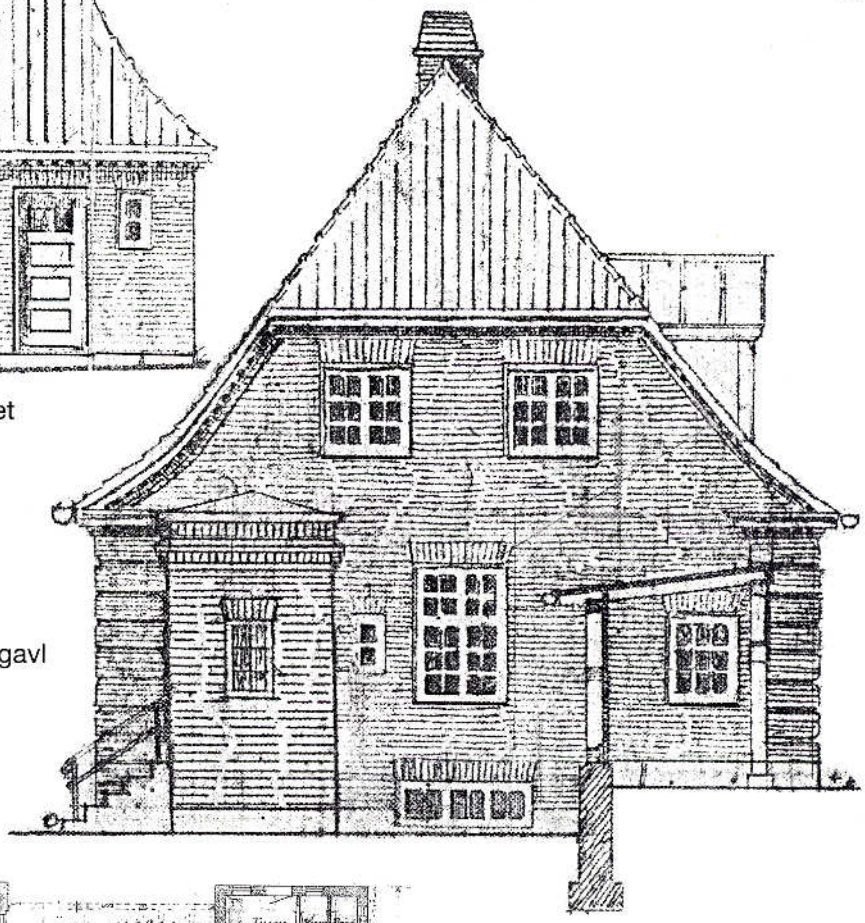
Skala 1:87
Tegning: DSB



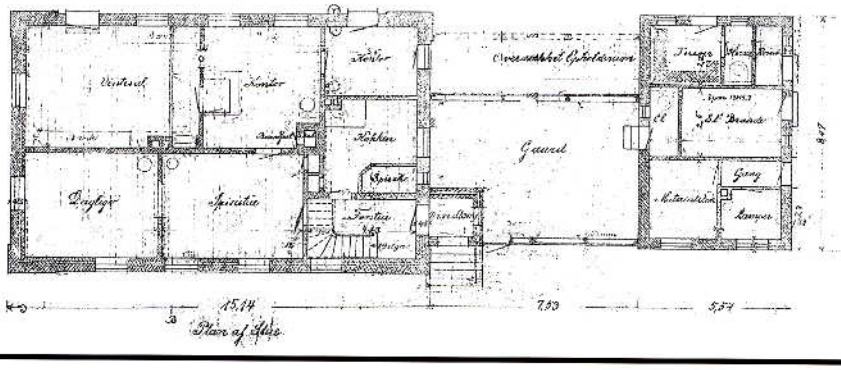
Østre gavl



Vestre side af udhuset



Vestre gavl



Plan af stue
(ikke i skala)

TOGDILLEN

Jyllingevej 32,
2720 Vanløse
tlf. 3874 1447

Holder 4 års fødselsdag med masser af gode tilbud

100 stk. Bn & Bns vogne til uhørt lav pris.

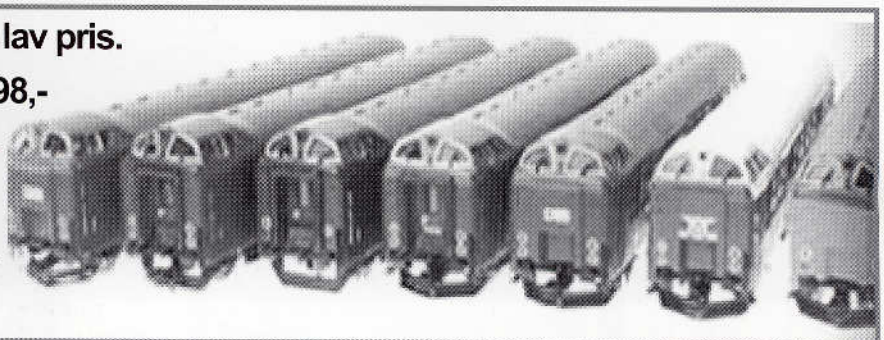
OHJ 2 Bn + 1 Bns før 1201,- Nu 698,-

Brun Bns Før 495,- NU KUN 298,-

Gul Bns Før 495,- NU KUN 298,-

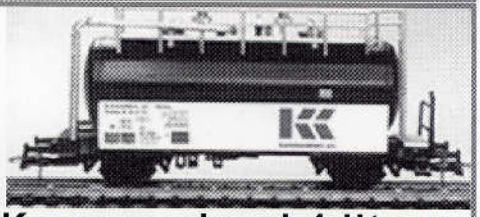
HFHJ BN Før 384,- NU KUN 249,-

Div. BN & Bns Fra KUN 249,-



Tuborg 2 litra.

Carlsberg 2 litra.

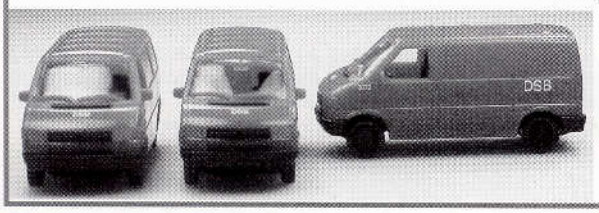


Kommunekemi 4 litra.

Samt HD - KFK - FAF - DLG umalede vogne.

Før op til 198,- Nu ta' 4 stk. for 398,- eller 10 stk. 798,-

ROCO DSB banestyrelsen normalpris: 68,-

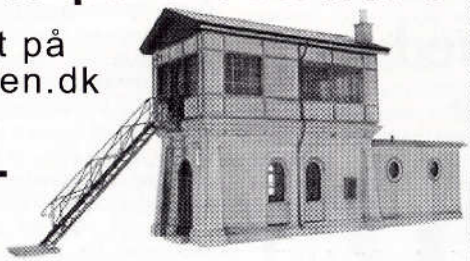


Ta' 3 stk.
KUN kr. 100,-

Spar 50% på alt Artitec

Se udvalget på
www.togdillen.dk

Nu 217,-



F.eks Frederiksberg blokpost normalpris: 435,-

Heljan
Grafitti MX
Før 1850,-
NU kr.995,-

Märklin digital
Supertilbud
6021 + 6002
Kun Kr. 1495,-

Cornerstone byggesæt

mange forskellige
50% rabat

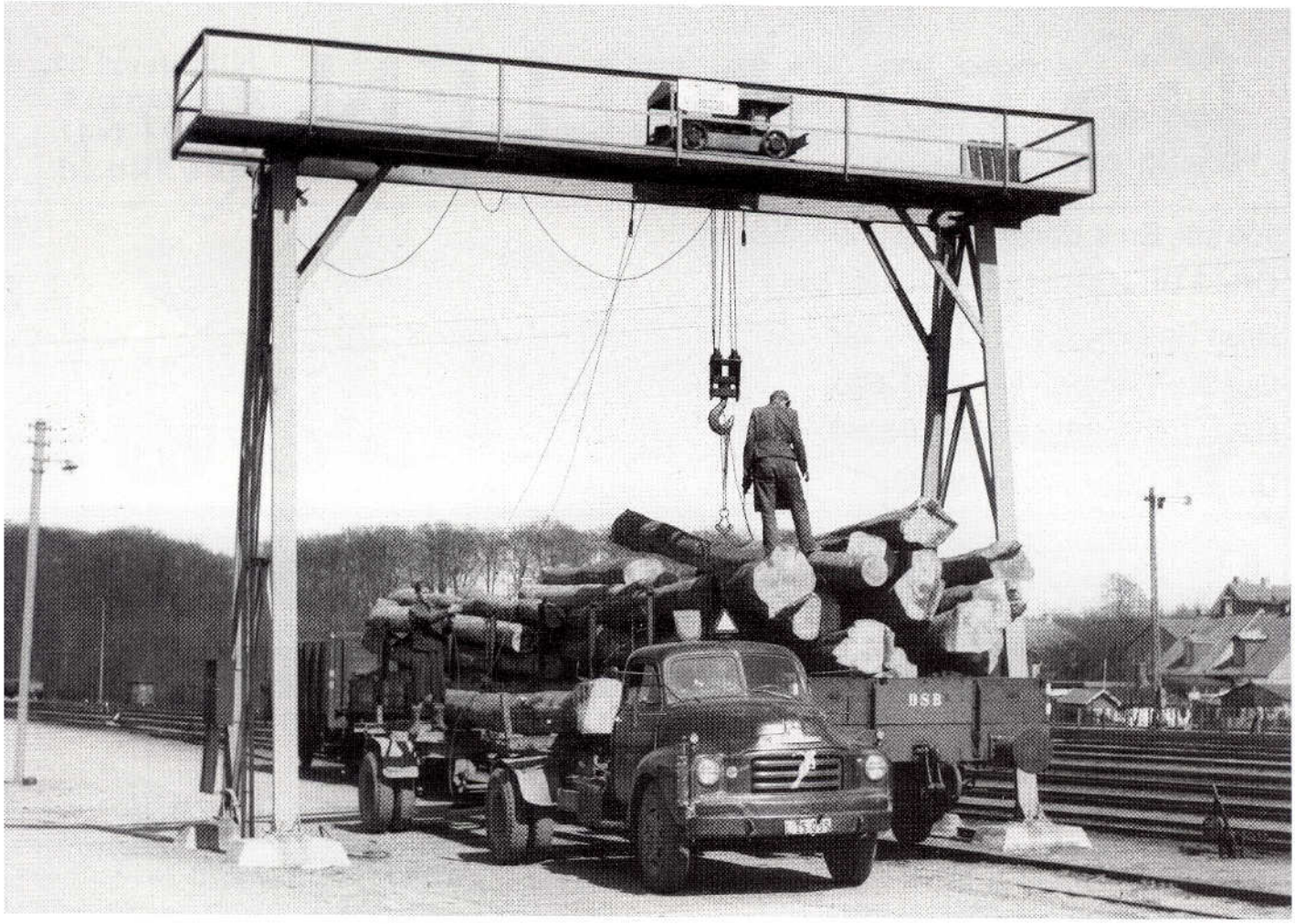
Hobbytrade CM vogne

Tag 3 stk. for kr: 1195,-

Zonen normalpris: 98,-

Ta' 2 stk. for kr. 100,-

Åbningstider: ma.ti.to.fr. 12.00 - 18.00 lørdag 10.00 - 14.00



I mange år op gennem 1900-tallet var dette et almindeligt syn på de fleste danske godsbaner: Jernbanevogn læsses/losses ved hjælp af galgekran. Her er vi i Nykøbing F., hvor en åben vogn med sidestøtter litra TGC læsses - eller losses - med trækævler. Bilen er i øvrigt en Bedford med speciel udviklet trailer til brug for kævletransporter på skov- og landevej. Året er 1958. Foto: HBDS/PÅ SPORET.

Epoke IIIb 1954-1964:

En tid med nye og gamle GODS VOGNE

3. del: Åbne vogne litra T

I nr. 70 beskrev vi de åbne højsidede vogne af litra P, og her slutter vi omtalen af de åbne lavsidede vogne litra T.

Af Torben Andersen

T-vogne

En gruppe af vogne, der udgjorde en mindre andel hos DSB end de højsidede, var de lavsidede åbne vogne af litra T. Disse var indbyrdes noget mere forskellige end P-vognene.

I denne gruppe fandt man både de almindelige T-vogne med lave sider og støtter litra T, TF m.fl. til hø- og halmtransporter, maskindele, rør o.s.v., de mere "flade" med nedklappelige sider litra TA, TB, TC, TD og TE og de helt specielle vogne til særlige transporter af larvefodskraner, transformatorer m.v.

Ligesom godsvogne af litra H, I og P, omtalt i de tidligere tekster her i bladet, så overtog DSB også nogle T-vogne fra KSB og SFJ, da banerne kom under DSB-regi i 1948 hhv. 1949. Fra KSB overtog man således i alt 23 grusvogne litra T, der beholdt litraet, men fik nye numre.

Fra SFJ og randbanerne tog DSB hånd om 56 stk. hhv. 10 stk. litra T, der også fortsatte i drift under samme litra. Vognene fra SFJ blev endog forsynet med trykluftledning, og de bedste - nogle få - fik fjernet tårnet og forsynedes med håndbremse eller rangerskruebremse.

Flere af de overtagne privatbanevogne forblev i lukkede løb som lokale vogne på de tidligere ejeres spor eller blev udrangeret i løbet af 1950'erne, idet de var temmelig nedslidte. Men endnu i slutningen af 1950'erne og begyndelsen af 1960'erne brugtes nogle af de bedagede vogne hos DSB.

Hvor de fleste af DSBs lukkede vogne litra H og I, der forblev i drift efter 1965 fik hovedlitra ændret til G eller beholdt litra H og I, og litra P blev ændret til E, så delte vandene sig med hensyn til litra T, idet denne gruppe af vogne efter 1965 fik til to hovedlitra, nemlig litra K hhv. litra S. Af denne grund er nogle meget få typer, der fik litra S ved leveringen, medtaget i afsnittet omkring de enkelte vogntyper.

Grus- og stenvogne m.v.

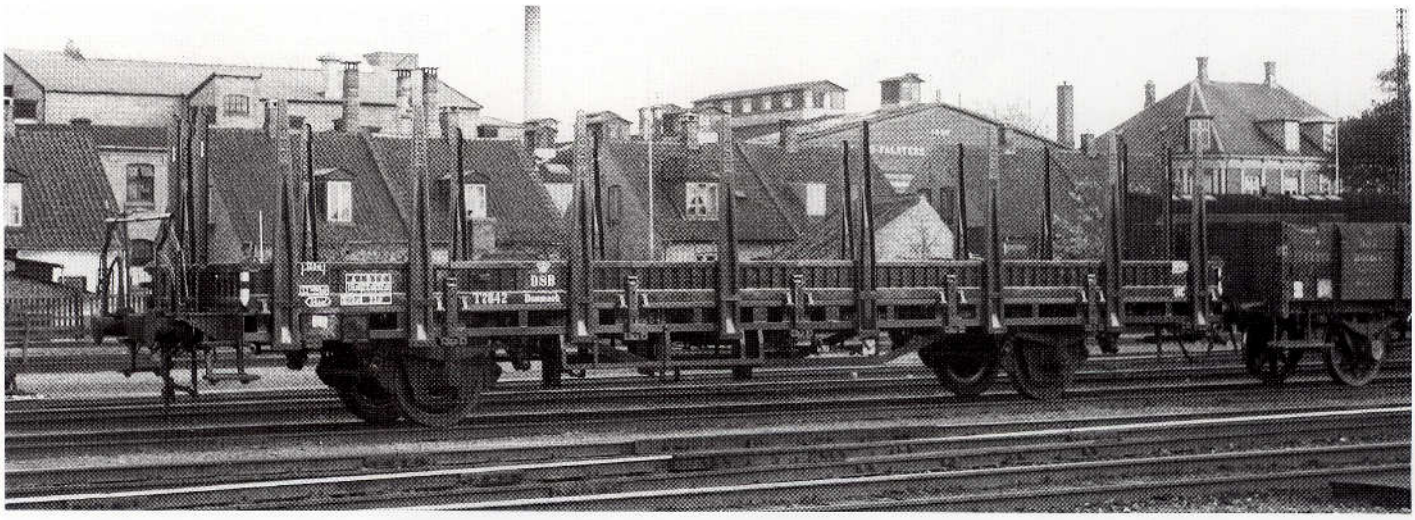
DSB havde en rimelig stor beholdning af lavsidede grus- og stenvogne litra T, der næsten udelukkende brugtes til DSBs interne transporter, især af baneafdelingen. De var alle karakteriseret ved at have lavsidede side- og endefjæle, der kunne slås ned for tømning af sten og grus ved ballastlægning m.v. Vognene var generelt af ældre oprindelse.

Litra TA var helt gamle vogne, bygget i 1860'erne. De var kun 6110 mm lange målt over puffer. Litra TB var bygget i 1870'erne og havde samme dimensioner som TA, men var desuden forsynet med vrideskammel for transporter af langt stykgods m.v.

Litra TC, hvoraf nogle målte 7330 mm over pufferne, var ligeledes forsynet med vrideskammel. Typen var bygget sidst i 1860'erne. En enkelt af dem - nr. 8260 - brugtes i sine sidste år under besættelsen som lokalvogn mellem Langaa Grusgrav og Langaa station. Der fandtes dog også en anden litra TC bygget af Scandia så sent som i 1924. Denne type var søster til litra TD.

Litra TA, TB og TC omtales ikke nærmere under de enkelte vognafsnit.

Litra TE var en mindre udgave af litra TD bygget af Scandia i 1896. I alt fik Statsbanerne leveret 20 vogne, hvoraf syv havde bremsetårn. Vognene var bygget i det "gamle" engelske modul med 3600 mm akselafstand, og



I 1958 fik DSB leveret en helt ny type lavsidede vogne med støtter, der skulle afløse de ældre TF m.fl. Vogntypen, der oprindelig havde litra T, senere KS, var bygget helt i stål efter UICs normer, og blev en almindelig anvendt type på danske og udenlandske spor gennem mange år. T 7842 i Nykøbing F. 1958. Foto: HBDS/PÅ SPORET.

kunne bære 12 500 kg. De havde lave hængslede sidevægge, 350 mm høje, der kunne slås ned for tømning af lasten. Heller ikke disse vogne, der bar numrene 8881-8900 omtales nærmere i efterfølgende vognafsnit.

En helt speciel grus- og stenvogn var den selvtømmende ballastvogn litra TH, de såkaldte "undervandsbåde", der var karakteristisk ved at have vognsiderne bygget uden på vangerne.

Det største antal T-vogne hos DSB blev de lavsidede grusvogne litra TD, som Statsbanerne ikke alene anskaffede fra vognfabrikkerne, men også overtog fra privatbanerne, ikke mindst fra KSB og SFJ ved disses nedlæggelse i 1948 hhv. 1949.

Et mystisk litra TV

Et sjælden vogntype var litra TV, der dukkede op i 1943, og kortvarigt optræder i DRM II. Men hvordan denne vogntype egentlig så ud, vides ikke, idet der ikke findes nogen skitser af vognene.

Vognene, der hed TV 8102 og 8104-8105 skiftede numre i 1945. De benyttedes til lokale transporter mellem vaskeanlæg og fyldespor på Århus station, og da de oprindelig havde numre i litra TA- og TB-serien kunne det tyde på, at vognene tilhørte denne lille klan.

T-vogne til specielle transporter

Til brug for helt specielle transporter som store varmekedler, transformatorer, maskiner, spær, kabeltromler og andre omfangsrige og tunge laster havde DSB nogle ganske få specielt indrettede vogne. De havde alle det fællestræk, at de var konstrueret med forsænket bund, hvor lasten kunne anbringes uden at overskride fritrumsprofilet. Endvidere var et par af vognene indrettet med treakslede bogier, så akseltrykket blev mindre ved de tunge transporter.

En enkelt undtagelse for den forsænkede bund var specialvognen TL 9999, der var opbygget på bogierne af B&W-lokomotiverne MW 117-118. Vognen blev til på Centralværkstedet i København 1943, og benyttedes udelukkende til transport af larvefodskran i Hillerød, og omtales derfor ikke nærmere i efterfølgende afsnit.

I øvrigt fik nogle af de specielle vogne ikke hovedlitra T, idet de leveredes efter 1960, hvor DSB var begyndte at tildele materiellet nye litra. Nævnte vogne fik i stedet litra S, og er omtalt under dette litra, d.v.s. litra SD og SAD.

Litra T, fra 1961 litra KS (fra 1965 litra Kbs)

Dette var en lavsidet åben godsvogn med høje støtter, der skulle erstatte "halmvognen" litra TF. Den blev bygget af Scandia mellem 1957-1965 i et samlet antal på 450 stk.

Typen var en lavsidet åben 2-akslet godsvogn med vognkasse i oppresset stål, 12x8 sidestøtter og 2x2 endestøtter i metal, ringfjederpuffer, lavtsiddende rangerskruebremse i gavlen og hjulsæt med rullelejer. Trykluftbremsen var en G-P. Vognen var en standard UIC-vogn, og alle var RIV-mærket. Typen var - på det tidspunkt - den eneste åbne vogn, som blev S-mærket.

Vognene benyttedes i begyndelsen til bl.a. halm- og høtransporter, der på anskaffelsetidspunktet dog havde stærk faldende tendens, men typen brugtes selvfølgelig også til transport af større maskindele, sække, kasser, tønder, træ, kævler, jernplader, rør, landbrugsmaskiner, spær, cirkusvogne, militærtransporter o.s.v.

Vognene forblev længe i drift, fra 1965 som litra Kbs, og nogle finder endnu anvendelse hos Banestyrelsen, om end i let ændret form uden støtter, og endvidere brugtes endnu i år 2001 ti stk. af typen hos DSB/Railion.

Litra og numre fra 1957 til ca. 1961: T 7801-7900.

Litra og numre fra ca. 1961 til 1965: KS 60 000-60 449.

(Bemærk, KS 60 200-60 449 først leveret fra 1964).

Litra og numre fra 1965: Kbs 333 0 000-449.

Bygget: Scandia 1957-1965
Akselafstand: 8 000 mm
Længde over puffer: 13 960 mm
Bundflade: 34,6 m2
Maks.-last: 27,5 tons

Litra TD/TDR

Litra TD d.v.s. vogne uden tårn - i alt godt 240 stk. - blev primært anskaffet fra Scandia fra 1886, mens typen med bremsetårn blev købt i et antal af ca. 70 fra samme vognfabrik mellem 1886-1924. De første vogne bygget i 1883 blev dog anskaffet fra Breslau.

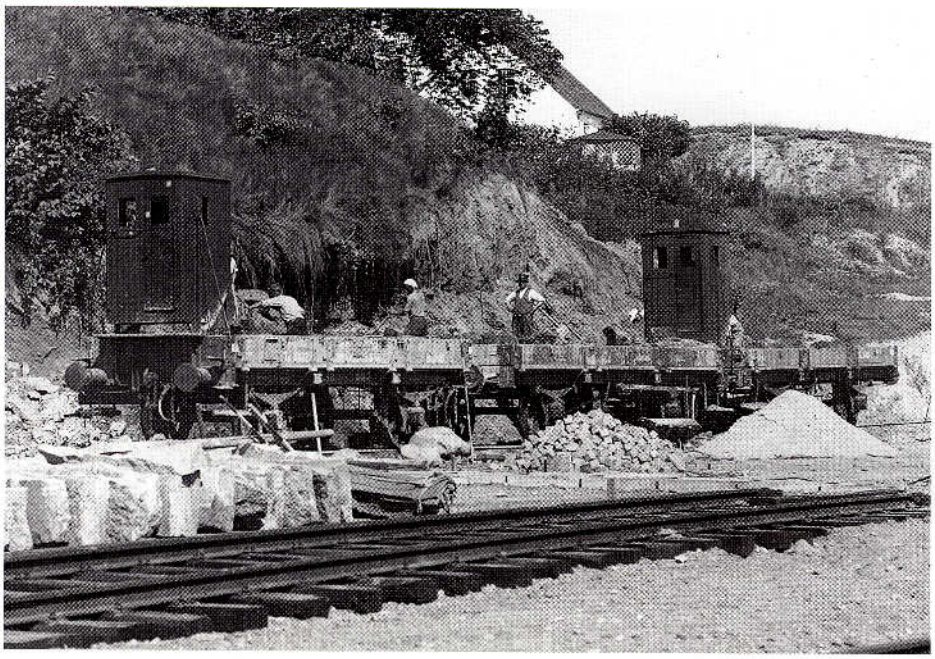
Vogne med tårn fik litra TDR 8433-8500 (numre efter 1941), mens vogne uden tårn fik numrene 8501-8750. Mærkværdigvis - men ikke for første gang - nummererede Statsbanerne nogle af vognene baglæns, således at de sidst anskaffede TDR-vogne, d.v.s. vogne fra 1924 startede med nr. 8433 og sluttede med vogne bygget 1888, der endte med nummer 8498.

I 1939 og 1941 overtog DSB de første TD-vogne fra danske privatbaner, nemlig Troldhede- og Slangerupbanen, hvor man sammen med andre godsvogne anskaffede i alt ca. 30 vogne. De fik hos DSB numrene 8751-8770 (ex KSB) og 18 001-18 008 (ex TKVJ).

I 1948-49 øgedes antallet af litra TD og TDR igen, da SFJ, ONFJ og KSB overgik til DSB administration. Denne gang overtog Statsbanerne et større antal vogne, der hos DSB fik litra TD med numrene 8771-8794 (ex KSB), TD 8811-8866 (ex SFJ) og TD 8867-8876 (ex ONFJ). Selv om vognene mindede utroligt meget om DSBs vogne, så afveg de på visse punkter med hensyn til dimensioner, bl.a. var KSBs vogne en anelse længere over pufferne (8890 mm).

DSB litra TDR var bygget med en akselafstand på 4200 mm, mens de over pufferne målte 8830 mm. De fleste TDR havde 300 mm høje sidevægge, der var hængslede i tre sektioner. Endevæggen kunne fjernes i enden mod-

DSB litra TD var en lille ret undseelig vogn, der i realiteten kun bestod af en kørende undervogn med lad. TD 8671 på Centralværkstedet i København, ca. 1951. Foto: DSB.



Et typisk syn på danske jernbaner i mange år. DSB grusvogne i arbejde under sporlægning Hobro, 1949. Vognene er fra venstre TE 8887, TD 8627 og TDR 8485. Foto: DMJK.

sat bremsehuset, så væggene kunne fjernes og slås ned for nemmere tømning af grus m.v. Bundfladen var 17,7 m2, og vognene kunne laste 12 500 kg.

Litra TD var konstrueret på samme måde og dimensioner som TDR, men havde ikke rangerskruebremse i tårn, de var kun forsynet med håndbremse. De havde derfor i begge ender aftagelige vægge.

Alle TDR og TD var bygget helt i træ, bortset fra selve hjulene, ophænget og bremsetøjet.

I ballasttogene oprangeredes togstammen af en lang række TD, idet der med jævn afstand indsattes en TDR, fastlagt efter bestemmelser i sikkerhedsreglerne, således at man havde mulighed for at bremse toget på forsvarlig vis. Det gjorde selvfølgelig at man skulle medføre mandskab for betjening, hvilket var en kostbar affære. Endvidere måtte man indrangere en CU eller EH for at øge bremsevægten, hvilket uheldigvis gjorde togvægten større, og i 1951 fik ti af de yngste TDR derfor trykluftbremse og litra ændredes til TDB 8433-8442.

I årene 1947 til 1956 fjernedes bremsetårnene på litra TDR, og disse blev omlitreret til TD med samme numre.

Litra TD brugtes ikke alene til grus- og stentransporter. De blev også benyttet til hø og halm, spagnum, maskindele i og uden kasser, biler, traktorer m.v.

Fire TD-vogne fik en noget besynderlig opgave i 1940, idet de omdannedes til "benzinvogne" litra ZT 508 101-104. De fik fire mindre beholdere anbragt på tværs af vognene, og benyttedes derefter som midlertidig benzintransport.

I 1933-34 blev fire TD-vogne i øvrigt omdannet til specialvogne, nemlig skinneudlægningskranerne nr. 1-4.

Litra TD/R til grustransporter blev efterhånden afløst af specielle vogne indrettet til disse formål, litra Fd, leveret fra 1962. Litra Fd er ikke omtalt i nærværende teks, se i stedet LOKOMOTIVET nr. 40, side 8.

Bygget: Breslau 1883 og Scandia 1886-1924
Akselafstand: 4 200 mm
Længde over puffer: 8 830 mm
Bundflade: 17,7 m2
Last: 12,5 tons

Litra TF (fra 1965 litra Kbkm)

Litra TF var en lavsidet åben godsvogn med høje aftagelige træstøtter bygget af Scandia 1932-1947 i 150 eksemplarer med forbillede i den tyske litra Rr 20.

Litra TF havde 2x9 aftagelige sidestøtter og 2x2 endestøtter (træplanker), der alle var temmelig brede. De var på vognsiden anbragt i smalle U-jern, og hvilede forneden på en særlig gennemgående støtte i L-jern anbragt ud for vangerne.

Sidevæggene var delt i tre dele. Første serie TF var forsynet med cylinderpuffer, mens senere vogne havde ringfjederpuffer. Alle vogne havde hjulsæt med glidelejer. Nogle TF havde kun trykluftledning (TL), mens andre var udstyret med trykluftbremse (G).

Vognen brugtes til hø- og halmtransporter, landbrugsmaskiner, mindre maskindele m.v.

Numrene indtil 1965 var TF 8001-8150.

Efterhånden blev de fleste overflyttet til brug som tjenestegodsvogne.

Bygget: Scandia 1932-1947
Akselafstand: 6 800 mm
Længde over puffer: 12 030 mm
Bundflade: 28,8 m2
Last: 17,5 tons

Litra TGC (fra 1965 litra Skm)

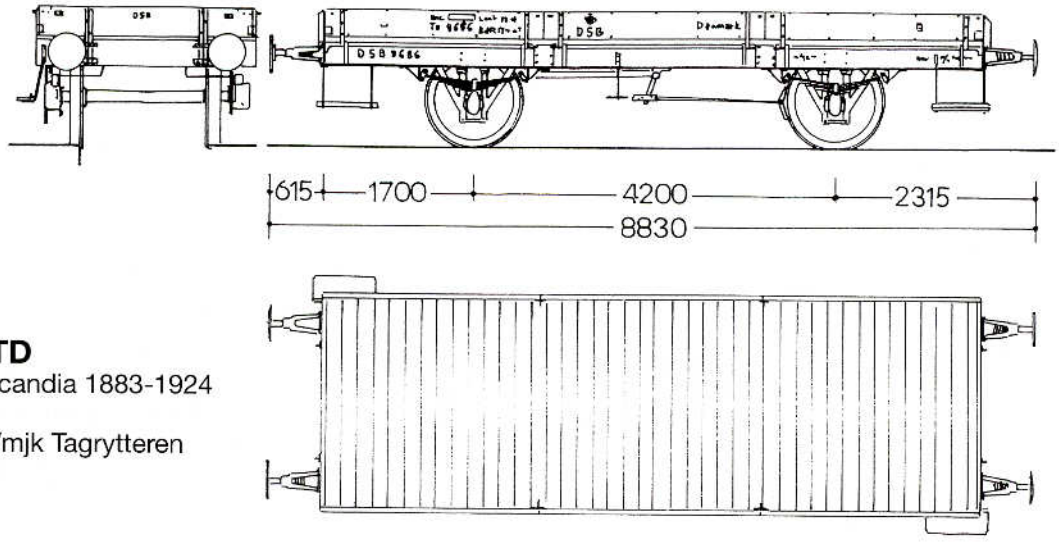
DSB anskaffede i tidens løb nogle åbne lavsidede vogne med støtter, der havde forbillede i amerikanske "halmvogne". Vognene leveredes fra Skabo, Breslau og Scandia i årene 1896-1927. De første vogne litra TGC 8905-8915 havde en karakteristisk armering i rundjern på undervognen, mens vogne TGC 8916-8955 og 8957-8975 leveret af Scandia fra 1917 fik en kraftigere armering i profiljern.

Alle vogne løb på "amerikanske" såkaldte diamantbogier, der kun havde en akselafstand på 1,6 m.

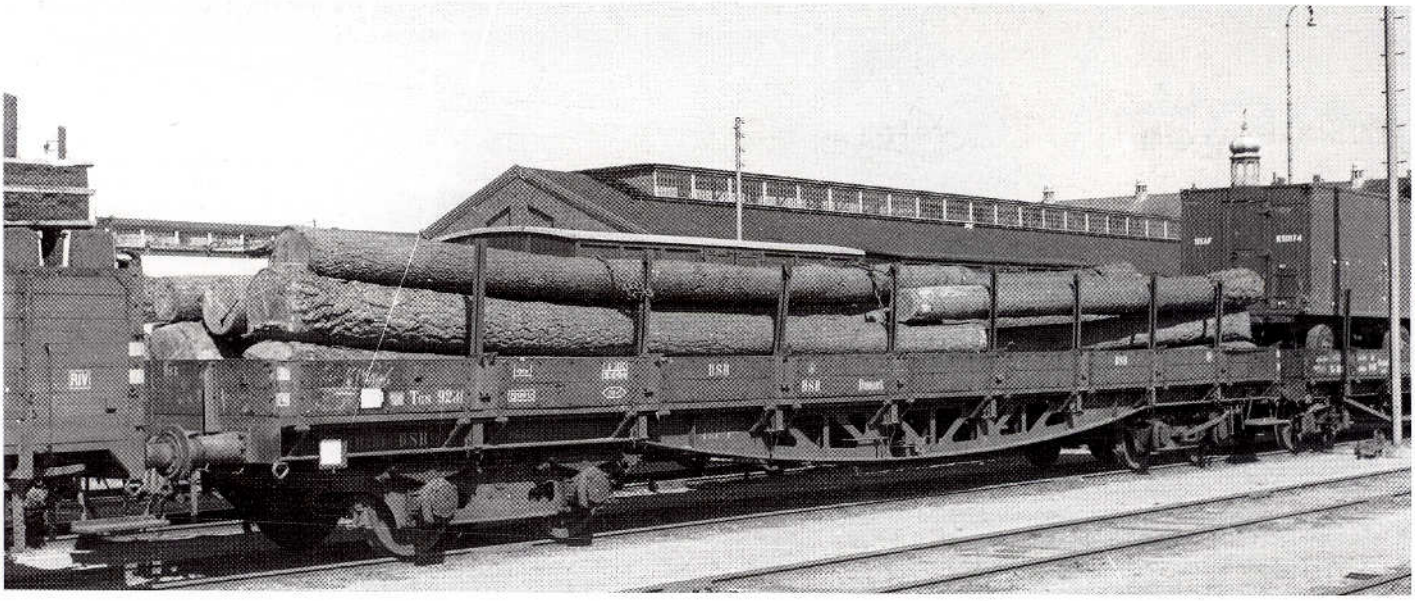
Typen havde hængslede sidelemme og aftagelige endevægge. Den var udstyret med i alt ti sidestøtter, der kunne tages af, men så kunne sidelemmene ikke holdes oppe. Støtterne kunne monteres i særlige beslag (holdere), og kunne indbyrdes forbindes med kæder for evt. fastsurring af godset.

Vognene havde kun trykluftledning, og var forsynet med vægtstangsbremse på begge bogier.

Litra TGC benyttedes primært til langt gods som kævler, brædder, jernprofiler, og desuden til maskindele, halm og hø m.v.



DSB litra TD
Breslau og Scandia 1883-1924
Skala 1:87
Tegning: HO/mjk Tagrytteren



DSB litra TGS var en af de længste DSB-godsvogne, som har været benyttet i større omfang på danske spor. Typen var næsten lige så lang som en almindelig personvogn, og måtte derfor have en kraftig forstærkning på undervognen for ikke at "bukke under" for vægten. Billedet viser TGS 9231 med kævler i Århus, 1956. Bag denne holder en DSB litra TGC med hjulcontainer fra USAF. Foto: Clausen/DMJK.

Litra og nummer indtil 1965 var TGC 8905-8975.

Bygget: Scandia, Skabo og Breslau 1896-1927
Akselafstand: 9 500 mm + 1600 mm
Længde over puffer: 13 730 mm
Bundflade: 31,0 m2
Last: 30,0 tons

Litra TGS (fra 1965 litra S)
Denne lange og lavsidede åbne bogiegodsvogn var næsten lige så lang som en personvogn af litra CC m.fl., og havde korte støtter. Den blev bygget af Scandia mellem 1941-1950 i 40 eksemplarer.

Typen blev bygget med bund i svære bundplanker i træ og lave sidefjæle. Den havde 2x8 aftagelige sidestolper og aftagelige endevægge. Sidestolperne havde kæder til evt. fasturring af godset. Sidevæggene var delt i 9 dele, der kunne drejes omkring hængsler.

For at afstive den lange vogn ved tunge laster havde den kraftige armeringer i stål på undervognen. Litra TGS løb på 2 m stålbogier.

Typen havde trykluftbremse (G) og to håndbremser, én på hver side på bogierne diagonalt anbragt.

Litra TGS kunne laste 42 tons, og brugtes til kævle- og skinnetransporter, tunge, lange maskindele m.v.

Vognene, der var RIV-mærket, forblev de længste godsvogne hos DSB indtil leverancerne af de 64 lukkede godsvogne litra Habins-y i 1997.

Litra og numre indtil 1965 var TGS 9201-9240.

Bygget: Scandia 1941-1950
Akselafstand 14 200 mm
Længde over puffer 21 300 mm
Bundflade: 53,8 m2
Last: 42 tons

Litra TH
Som supplement til grusvognene litra TD og TDR - og for at lette arbejdet med udlægning af sten- og grusballast - anskaffede DSB en række selvtømmende vogne litra TH. Det var igen Scandia, der i årene 1915-1921 leverede 150 vogne, der hos DSB fik litra TH med numrene 9001-9150.

Vognene var karakteristiske med forsænket vognkasse, der gik ned over vangen og bl.a. næsten skjulte hjulene, hvilket gav typen øgenavnet "undervandsbåd".

Litra TH var på grund af den udbyggede vognkasse 2836 mm bred, hvor "søstervognen" litra TD kun var 2460 mm. Litra TH kunne laste 16 tons, hvor TD kunne bære 12,5 tons.

TH-vognene var indrettet med bund- og sidelemme, der betjentes fra tre håndsving i gavlen. De 7950 mm lange vogne vejede tara 10 tons, altså 3,5 tons mere en litra TD. Litra TH blev mærkværdigvis konstrueret med den ældre engelske akselafstand 3660 mm.

Litra TH 9002-9049 og 9079-9150 havde åben skruebremse, mens resten, d.v.s. TH 9001, 9050-9078 (30 vogne) havde læskur i brædder over bremsestedet, men det demonteredes på de fleste vogne i løbet af 1950'erne. Vognene var kun forsynet med trykluftledning og nævnte skruebremse.

Ved udrangeringer overtog nogle privatbaner vogne til brug for baneafdelingerne (se tekst og tegning i LOKOMOTIVET nr. 63).

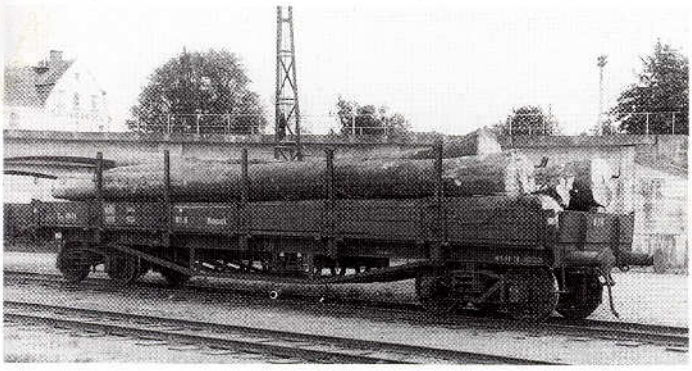
litra TH 9001-9150
Bygget: Scandia 1915-1921
Akselafstand 3 660 mm
Længde over puffer 7 950 mm
Bundflade: 15,6 m2
Last: 16 tons

Supplerende læsning:
"Godsvognsmateriellets Historie"
Jens Bruun-Petersen,
banebøger 1993.

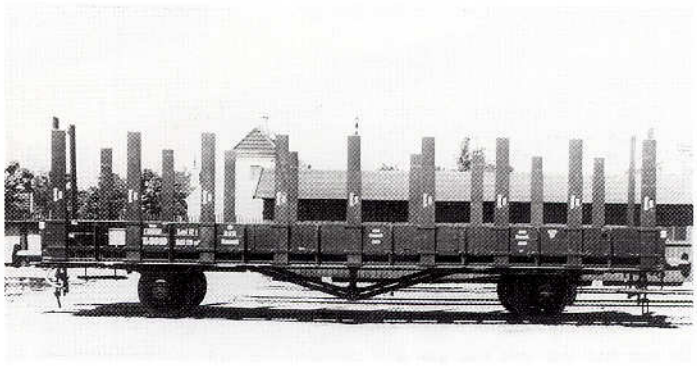
"Godstog"
Jens Bruun-Petersen,
banebøger 1995.

"Hvad bruges godsvognene til?"
LOKOMOTIVET nr. 52 ■

En af de få godsvogne hos DSB, der havde en slags US- forbillede, var den lavsidede TGC, som kørte på de såkaldte diamantbogier. Vognen havde en række sidestøtter, der gjorde den velegnet til transport af langgods. Oprindelig var armeringen på undervognen fremstillet som spinkle rundjern, men den blev senere ændret til kraftige profiler i stål som vist på billedet. TGC 8964 i København, 1965. Foto: KEJ.



DSB litra TF - populært kaldet "kæpskinnevognen" - havde karakteristiske brede støtter hvilende på et underliggende L- jernprofil, der var påsat ud for vangerne. Støtterne bar påskriften "DSB Danmark". En T-mærket DSB litra TF 8010 på Godsbanegården, København, 1949. Vognen har kun trykluftledning, og mangler derfor bremseklodserne på hjulene. Foto: DSB.



Ægte enere hos DSB

Ud over de almindelige godsvogne - nævnt på bl.a. de foregående sider – havde DSB nogle meget få vogne indrettet til specialtransporter. Der fandtes kun én af hver, der var karakteristiske ved at have to- eller treakslede bogier og forsænket bund. De brugtes til transport af tunge maskindele, kedler, store kabeltromler, tunge spær, transformatorer...og sågar kanonløb og hvaler, sidstnævnte til en udstilling på Østerport i 1951.

Indtil 1962 havde man kun to specialvogne til disse formål, hvorefter man anskaffede et par mere. Vognene blev udrangeret midt i 1980'erne.

Litra SD

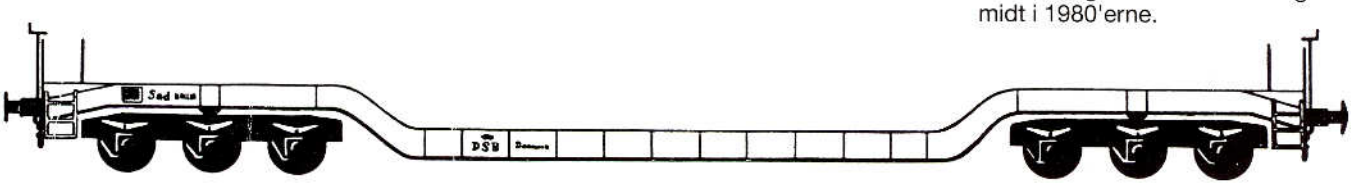
Herover: Denne 4-akslede specialgodsvogn, leveret af Rheinstall Siegener i 1962, var indrettet til at kunne befare industrispor med små kurver ned til 50 m og indskrænket fritrumsprofil, og havde derfor sideforskydelig ladebro.

Den havde to stk 2-akslede bogier, og var forsynet med skruebremse og bremseplatform i den ene ende, trykluftbremse (Hik-G) og hjulsæt med rullelejer.

Vognen var 19 840 mm lang over puffer, og kunne bære 40 tons. Det forsænkede lad var 9000 mm langt. Vognen var RIV-mærket.

Nummer indtil 1965 var SD 69 600, derefter hed den Uai 929 ~~1~~ 2 000.

Vognen er her fotograferet i Nyborg 1973 med kabelruller fra Nordiske Kabel- og Trådfabrikker. Foto: AK/OMJK.



Litra SAD

Herover: Dette var en 6-akslet specialgodsvogn med forsænket bund, anskaffet fra Werk Nürnberg i 1962. Den var Helsvejst, forkrøppet stål-fladvogn med 2 stk 3-akslede, bogier, forsynet med skruebremse og bremseplatform i begge ender, trykluftbremse (KE-G) og rullelejer. Den var 23 040 mm lang over puffer, og kunne bære 80 tons. Vognen var RIV-mærket.

Nummer indtil 1965 var SAD 69 400, hvorefter den hed Uai 989 0 000. Tegning: DSB.

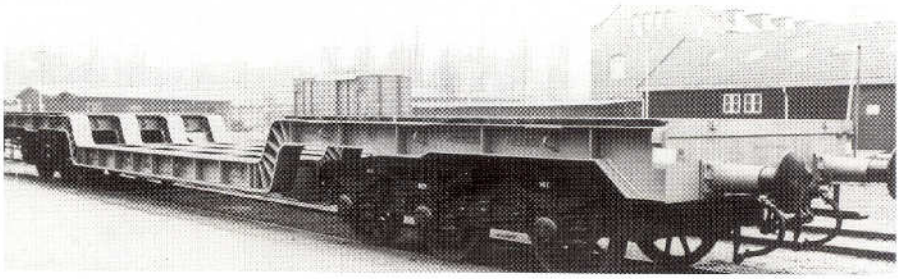
Litra TK

Herover: Denne vogn var 4-akslet med forsænket bund. Den blev bygget af FRICHS i 1920, og købt af DSB i 1929 til brug for transport af larvefodskraner, men senere benyttet til andre transporter.

Vognen havde trykluftledning og håndbremse. Den var 13 730 mm lang over puffer, og kunne bære 40,5 tons.

Indtil 1965 havde den litra TK 10 000, derefter hed den Uai 929 ~~2~~ 3 000.

Billedet viser vognen i Odense 1960, lastet med transformator. Foto: AK/OMJK.

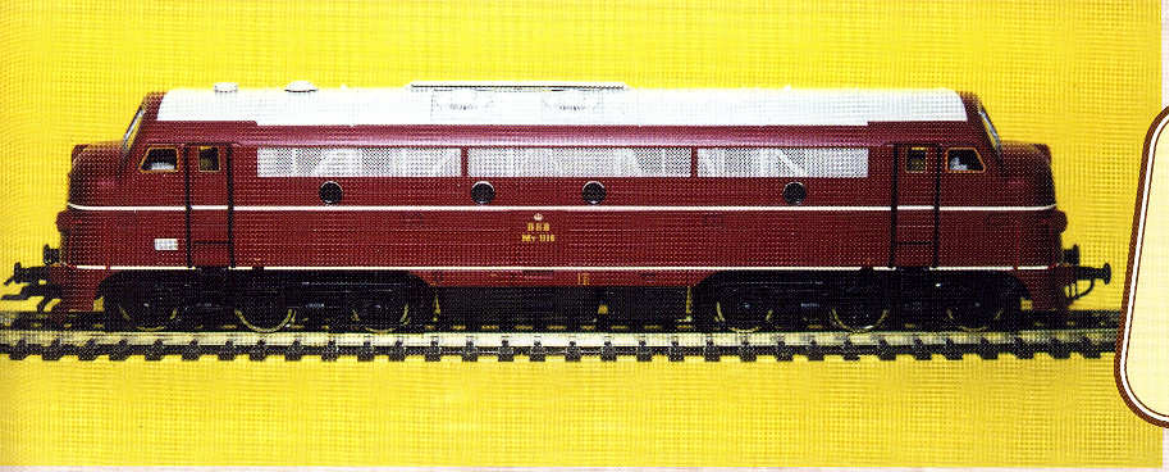


Litra TM

Herover: Seks-akslet specialgodsvogn med forsænket bund til specialtransporter, bygget af CvK i 1956, på bogier fra de gamle diesellokomotiver litra MW fra 1929.

Vognen blev bygget helt i stål, og havde to stk 3-akslede bogier, I den ene ende var den forsynet med skruebremse og bremseplatform. Den havde glidelejer og trykluftledning. Den var 19 500 mm lang over puffer, og kunne bære 47,0 tons. Vognen var RIV-mærket.

Nummer indtil 1965 var TM 9991, derefter hed den Uai 989 1 000. Billedet viser vognen på CvK i 1956 med grå undervogn og sorte bogier.



VI HAR HØRT & SET

Af Torben Andersen

ROCO

DSB diesellokomotiv litra MY 1116

Kat.-nr. 63 470 (DC); kat.-nr. 63 479 (DC med lyd)
Kat.-nr. 69 470 (AC): kat.-nr. 69 479 (AC med lyd)

... så kom ROCOs længe ventede model af DSBs diesellokomotiv litra MY med rilleudstødning.

Desværre har vi i dette nummer slet ikke plads til at skrive alt det, vi gerne ville, men i en kommende tekst om forskellige MY i model vil den blive indgående omtalt. Følgende omtale gælder kat.-nr. 63 470 DC uden lyd.

Modellen leveres med ROCOs sædvanlige stærke 5-polede proptrækker-motor med to svinghjul. Motor og svinghjul hviler i en solid metalramme. Hver bogie har strømoptag på fire hjul (to hjulsæt på hver), og trækket overføres fra motor via kardan til de to bogiers tre aksler. Det yderste hjulsæt på hver bogie er forsynet med gummiringe for ekstra adhæsion. Modellens vægt er dejlig tilpas, så den uden at være for tung, "klæber" til sporet under kørsel. Maskinen slæber simpelt hen rask afsted med (næsten) alt, hvad der næsten kan hænges på af vogne, såmænd også op ad stigninger. Vi prøvekørte den bl.a. med 12 blå kulvogne litra Fals, og det foregik ganske ubesværet.

Kørslen er let og lydløs, og modellen bevæger sig ubesværet gennem kurver og sporskifter. Maskinen har tre lanterner, der skifter hvid/rød lys i køreretningen. Desværre har ROCO ikke taget højde for at de to nederste lanterner skal være mindre end toplanternen. De er alle tre af samme størrelse.

Den omtalte model leveres til analogdrift, men er seriemæssigt udstyret med DCC NEM-stik for montering af dekoder. Vi proppede forsøgsvis den populære LENZ dekoder 1025E i maskinen, og alt virkede upåklageligt.

MY 1116 er udgaven med frontskørt, og ligger driftklar i æsken, lige til at tage ud og sætte på sporet. Den har mange filigrane detaljer, som er monteret ved leveringen, d.v.s. håndbøjler, trin, puffer, vinduesviskere m.v. Selvfølgelig er bogierne også superdetaljerede med yderst lækre og tynde gengivelser af det komplicerede bremsetøj med bremse- og trækstænger o.s.v... og alt sidder pinlig nøjagtigt.

Taget er på samme måde detaljeret med tagsamlinger, ventilatorer, rilleudstødning m.v., men man har - ligesom på HELJANs MY-model - glemt lokomotivfløjten. Tagdetaljerne er korrekte til MY 1116, men ROCO skal være opmærksom på, at når tiden kommer til produktion af serien MY 1145-1159, at man skal huske at ændre tagdetaljerne, da disse er en smule anderledes på nævnte serie. Rilleudstødningen er i øvrigt lidt for kraftigt gengivet, den er lidt for bred og en anelse for lang.

Overdelen er i hård plast, og leveres i DSBs oprindelige vinrøde liberi med hvide fartstriber, gule vingehjul og numre i skriftsnittet Antikva. Som noget helt for en MY-model er litra og nummer trykt med brun skygge og DSB-kronen gengivet i gul/rød/blå på siderne. Flot! Vingehjulet på fronten er næsten korrekt, men hænger beklageligvis lidt for meget i vingespidserne. Man har muligvis fulgt designet fra Jernbanemuseets MY 1101, der uheldigvis er forkert.

ROCO leverer MY 1116 dels med skørte med påmonterede trykluftslanger og skruekobling i den ene ende, dels med brudt frontskørte og universalkobling i den anden ende. I sættet medfølger løsdele, så man kan udskifte en af fronterne med det ønskede skørte hhv. kobling.

Modellen, hvis dimensioner er helt korrekte, bl.a. med rigtig hældning på "snuden", udsendes efterhånden i andre bemalinger og numre (dog ikke i år), d.v.s. rød/sort med og uden underhængte plove o.s.v.

Med sættet følger også en udførlig reservedelliste og en vejledning på adskillelse, vedligeholdelse, montering af dekoder m.v., desværre kun på engelsk, tysk og fransk. Bemærk, at disse papirer ligger under den hvide emballageæske.

Men ellers kort og godt: Sukkertøj, sukkertøj! ■

MODEL & HOBBY

- siden 1948

Kom og besøg os. - Kom og se udstillinger.
Kom og lad dig inspirere af de mange muligheder indenfor modelbygning.

Landskabsmaterialer - huse - klipark modelfigurer - profiler & plader i plast og metal - rør - stænger - tråd masser af trælister - aeroplanfinèr - balsa i plader og klodser - riflede plader m.v. Togtegninger til 50'materiel - færger byggesæt til fly, skibe & militær m.v. - Roco Silicone til støbeforme - støbematerialer dukkehuse - tinsoldater - bøger .... og meget, meget mere

Velkommen i det gamle familieforetagende
MODEL & HOBBY aps
Frederiksborggade 23
1360 København K
telf./fax 33 14 30 10
åbent ma,ti.to.fre 11-17, lø 10-13, ONSDAG LUKKET
www.model-hobby.dk

FELDERBANEN

MODELTOG TIL STORE OG SMÅ.

På sporet af 90èrne udkommer primo juli, bestil nu og få den tilsendt kr. 260,00 inkl. Forsendelse. Følgende årbøger "På sporet af" er der mulighed for at bestille frem til 30. juni derefter bliver evt. restlager makuleret. 1995, 1996, 1997, 1998, 1999 og tiårskavalkaden "På sporet af 60èrne" så har du ikke disse er det absolut sidste chance.

Modeltog til haven Maxi start sæt med damplok, 2 vogne, transformator og skinneoval kr. 1098,00
Maxi sæt 54407 damplok m/lydefekt 2 vogne en container m/lyd, brostykke og signal kr. 1.644,00
Maxi sæt 5440 3-akslet damplok, 2 personvogne div. tilbehør og skinne oval kr. 2.294,00
10 stk. 90 cm skinner lige 59033 kr. 1.150,00
12 stk. buet radius 60 cm 5922 kr. 358,00
LGB katalog 2003 kr. 115,00

Kig ind, ring, fax, eller mail – vi sender gerne!
Vejlevej 349, Bramdrupdam
DK-6000 **Kolding** Tlf. 74560808, fax. 74560201
www.felderbanen.dk – e-mail: info@felderbanen.dk

mandag lukket. tirsdag-torsdag 10.00-17.30, fredag 10.00-18.00, lørdag 9.00-13.00

ALT TIL MODELJERNBANEN

Stort udvalg i MATERIALE til LANDSKABSBYGNING

Træer, færdigfremstillede eller selvbyg med træstammer og bladgrønt i mange nuancer m.v., buske, græs m.v. fra NOCH. Murstensplader, vejplader m.v.

Masser af forskellige bygninger fra HELJAN, Faller, Vollmer m.fl., skala 1:87 og 1:160.

Vi sender overalt

STORT SPORSORTIMENT
fra ROCO-line, Fleischmann, Märklin K- og C-spor, PECO og TILLIG, også smalspor og tre-strengede spor.

PIKO · Roco · SACHSEN MODELLE · TILLIG · HELJAN · PECO

DEKODER-INDBYGNING
Digital modeljernbane gør det hele lidt sjovere!
Har du svært ved selv at indbygge dekoder/NEM-stik i dine ældre trækkraftmodeller, så lad os klare opgaverne.
Vort værksted indbygger de ønskede dekoder, stik m.v. i alle gængse fabrikater fra
MÄRKLIN, FLEISCHMANN, ROCO, LIMA, HELJAN m.v.
Vi indbygger flere typer lokomotiv- og funktionsdekodere i samtlige sporstørrelser fra LGB til Z, alt til en rimelig pris.
Ring og hør nærmere og få evt. et tilbud.

Alt i LYS og LYD fra BUSCH

Vi kan også indbygge digitale lydmoduler med damp- eller diesel-lyd fra LOKSOUND.

Viessmann signaler,
lamper og køretøjer med blinklys.
Nogle af signalerne kan let fordanskes.

Diorama-dele m.v. fra HOBBY TRADE

MODELTOG fra
Märklin, ROCO, Fleischmann, LIMA, Arnold, TRIX, PIKO HELJAN, KATO og LGB
Danske vogne er lagervare.

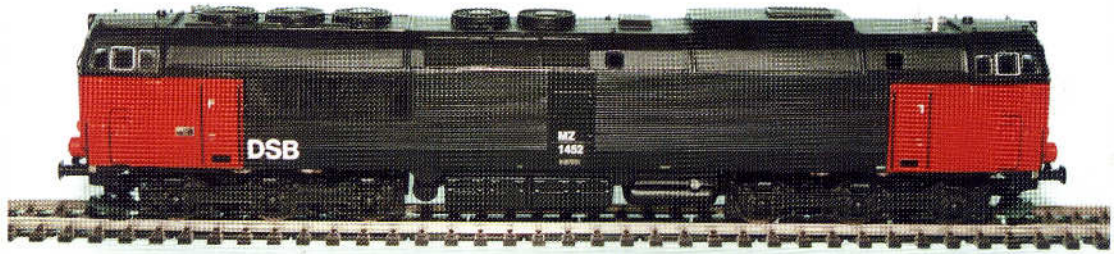
Kom ind og kig

FLYWOOD MODELHOBBY
Ramsherred 27 . 4700 Næstved . **Tlf. 55 73 66 22**
Åbent mandag, tirsdag og torsdag 10.30-17.30
Onsdag lukket
Fredag 10.30-18.00 · Lørdag 10.00-13.00
- kun 200 m fra jernbanestationen

Kan man ikke vente på Hobby Trades model af DSBs diesellokomotiv litra MZ af serie IV, så var det måske en ide at anskaffe sig en maskine fra Trinbrættet, Århus, der har "hjemmelavet" en flot lille serie af den moderne maskine.

Modellen er opbygget på chassiset fra HELJANs litra MY, idet man har forlænget undervognen til korrekt centertapafstand, for således at kunne beholde HELJANs velkørende 5-polede motor med to svinghjul og træk på begge bogier.

Overdelen er fremstillet i resin med masser af detaljer, hvilket bl.a. fremgår af billederne. Bemærk de fine antenner, tyfon-horn, ætsede vinduesviskere, bremseslanger - og korrekte MZ IV-bogier. Modellen er udstyret med kortkoblingskinematik og frontplove.



De meget nøjagtige litreringer og påskrifter er fra KM-Text.

Ønsker man at montere almindelig kobling i NEM-skakten, skal skruekoblingsattrappen rykkes ud.

Ønsker man at vide mere om modellen, der koster ca. 5000,- til DC-drift og godt 5200,- til AC-drift, m.v. kan henvendelse ske til Trinbrættet, Århus. Se annoncen side 37.

TRINBRÆTTET, Århus

DSB diesellokomotiv litra MZ IV

Skala 1:87; epoke IV/V

DSB ellokomotiv litra EG

Skala 1:87; epoke V

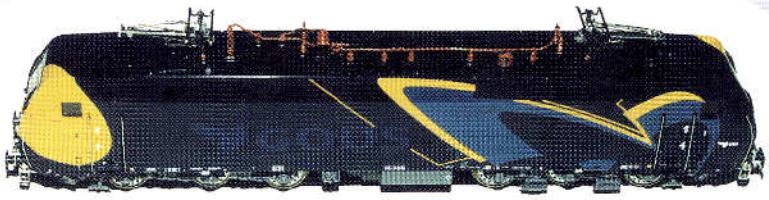
...så er modellen af DSBs (nu Railion) elektriske lokomotiv litra EG på vej.

Det bliver en rigtig smuk model med et utal af lækre detaljer fra håndbøjler i metal til nøjagtige eftergjorte pantografer til de karakteristiske huller i hjulene, vi kan sætte på sporet her i efteråret (3. kvartal 2003). Netop detaljerne med huller for luftafkøling i hjulene er meget smukt efterlignet, og det er vist første gang, vi ser en model med netop denne detalje.

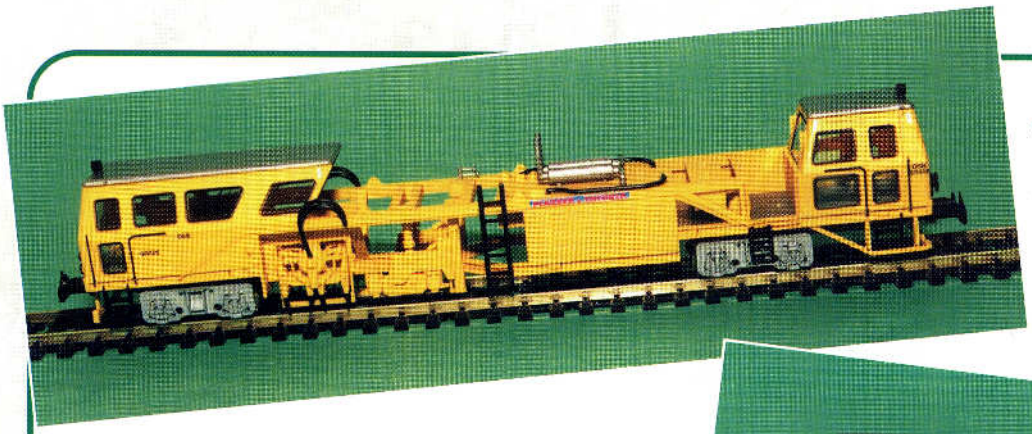
Vi har set en prøvemontage og bemaling af lokomotivet, og en prototype ses på hosstående foto. Bemærk, bemaling på prøvemodellen er ikke godkendt, bl.a. skal den gule farve justeres.

Modellen, der også får strømoptag fra pantograf, leveres i blå/gul bemaling med og uden DSB gods-logo og fem forskellige numre 3101, 3102, 3106, 3110 og 3113.

Litra EG leveres til AC- såvel som til DC-drift. Se katalog- numre på side 6.



HELJAN



TRINBRÆTTET, Århus

Stort nips til sidesporet Svellestopper

Skala 1:87; epoke III/IV

I nr. 72 beskrev vi, hvordan man kunne anlægge DSBs banetjeneste i model, herunder også køretøjer, der kunne benyttes hos denne. Dyrker man epoke IV (1974-1991), så kan Trinbrættet, Århus, levere et nydeligt "lille" køretøj, nemlig en gul DSB sideretter/svellestopper, til at stå på banetjenestens spor, og dermed også gøre denne del af anlægget mere interessant at studere.

Modellen af svellestopperen er en ældre udgave fra Liliput. Den leveres fra Trinbrættet, dels færdigsamlet og malet, dels som byggesæt, sidstnævnte er naturligvis det billigste. Byggesættet leveres i gul gennemfarvet plast, og det anbefales at male modellen for at fjerne plastic-looket.

Sideretteren er en meget fin og detaljeret model, der næsten 100% svarer til DSBs typer i epoke IV (og delvis også i slutningen af epoke III). Med sættet følger også DSB-litreringer i sort.

Går man meget op i detaljerede jernbanekøretøjer, her ikke mindst entreprenørkøretøjer, så er det en god model at pusle med, og den liver gevaldigt op på banetjenestens sidespor. Vi bør måske - for en god ordens skyld nævne - at modellen er ikke motoriseret.

Sidst i år 2002 udsendte ROCO en model af en privatejet beholdervogn fra DSB, som forbigik vor opmærksomhed med hensyn til anmeldelse, bl.a. fordi den blev udgivet i begrænset oplag som "speciel edition". Men nu er det lykkedes os - takket være TRINBRÆTTET, Århus - at låne en model, så vi kan se nærmere på den og fortælle læserne om det er en fantasimodel eller ej.

Modellen, der har fået løbenummer ZE 502 849 er baseret på en almindelig ROCO grundmodel, og er - sagt med det samme - ingen fantasimodel.

Modellen har isoleret beholder, der er lakeret i sølvgrå med rødt SHELL-bomærke. Påskrifterne er identiske både med hensyn til størrelse, skrifttype og placering, og står som sædvanlig i fin skarp kvalitet. Også påskrifterne på vange er medtaget, og er tydelig læsbare, bl.a. fremgår det af revisionsdatoen at vognen er revideret i København 31/5 1953.

Modellen stemmer godt overens med forbilledet, ikke alene med isoleret beholder og påskrifter, men også med hensyn til dimensioner. Ønsker man dog en nøjagtig model, så skal man ændre lidt på bl.a. bremseplatform og stigernes placering på beholderen.

Kort om forbilledet: I 1951 anskaffede SHELL femten isolerede beholdervogne ZE 502 835-502 849 fra Falkenberg, der alle fik Fredericia som hjemsted. Vognene havde et rumfang på 23 m3, akselafstanden var 5000 mm (1:87 = 57,5 mm, modellen er 57,5 mm), mens de over puffernes stødflader målte 9200 mm (1:87 = 106 mm, modellen er 102 mm). Vognene var RIV-mærket og udstyret med varmeledning.

I 1965 fik vognene UIC-numre 21 86 070 835-849, og forblev i drift til begyndelsen af 1980'erne, fra 1980 med litra Zkk 44 86 720 2 835-838 og 840-849 (nr. 839 totalskadet og udrangeret 1973), hvor de benyttedes til transport af brændselsolie. I løbet af 1980'erne solgtes eller udrangeredes vognene, nogle blev overtaget af DSB i 1982, mens en enkelt - nr. 847 - blev solgt til firmaet Einar Holm. Efter 1985 var ingen af vognene i drift hos SHELL.

... bedre sent end aldrig anmeldelse:

ROCO

Privat beholdervogn fra SHELL

Epoke III; skala 1:87
Kat.-nr.47 360; DSB ZE 502 849

Kommende nyhed i efteråret 2003:

TOGMODELLE

DSB UIC-personvogne litra A, AB, B og BD

Skala 1:87; epoke IV og V

Nogle foretrækker moderen...andre foretrækker datteren! Dette mundheld må også gælde den nye produktionen af UIC-personvogne fra DSB, der er annonceret fra TOGMODELLE sideløbende med at HELJAN udvikler de samme typer af vogne! Ellers kan vi ikke forklare det tilfældige sammenfald med at to fabrikanter sender samme typer på markedet. Der findes nu ellers i hundredvis af andre vigtige typer, man kunne fremstille...nuvel, det er ikke vor opgave at tolke og give gode (dårlige?) råd, kun at formidle, hvad der rør sig på markedet.

TOGMODELLEs kommende produktion af UIC-personvogne kommer til at omfatte vinrøde og røde A-, AB-, B og BD-vogne i både oprindelig vinrød og rød udgave til epoke IV, og røde litra Bk også til epoke IV.

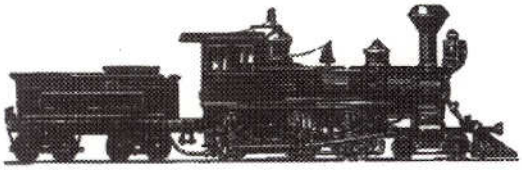
Der fremstilles også varianter til brug for 1990'erne, d.v.s. vogne af litra Bab, Ba-x, Bk-x m.fl. I alt er pr. april 2003 planlagt 24 forskellige bemalinger og litreringer, men det kan ændre sig undervejs.

Vognene fremstilles i samme kvalitet som firmaets hidtidige serie af nærtrafikvogne far DSB litra Bns, Bn m.fl.

Læs mere om modellerne i næste nummer, bl.a. med liste over numre og litra.

DUUS HOBBY

Rødovre StationsCenter
2610 Rødovre
Tlf.: 3672 0136



BACHMANN - LGB - LIMA
FLEISCHMANN - MÄRKLIN

Molak og TesTors

Busch - Vollmer - Kibri - Heljan

Herudover alt til kreativ hobby
for hele familien

Vi sender overalt

*

Forbrugsforeningen - Accept Kort - Eurocard - Mastercard - og Diners Club kort modtages gerne.

SAMLER BØRSEN

Velkommen i Københavns største og mest velassorterede forretning for Modeltog - Modelbiler - Motorbøger - Videoer og Jernbanebøger

SamlerBørsen

Jacobys Allé 2-4 (hjørnet af Pile Allé 15)

1806 Frederiksberg C
Tlf. 3325 4022 Fax 3325 0622

Åbent hverdage kl. 12-17.30
Tirsdag lukket - Lørdag kl. 10-13

www.samlerboersen.dk

Modeljernbanecentret

TRINBRÆTTET ÅRHUS

Sommer ved modelbanen!

ROCO-NYT: DSB MY 1116 i brun med rilleudstødning. I løbet af efteråret 2003 kommer MA-lyntog i rød med vingehjul og senere som staniol-lyntog. Alle kommer med lyddekoder med originallyd, også til Märklin-drift. • DSBs store stykgodsvogn litra Habbillns er kommet med nyt driftnummer.

BRIMALM S-maskine kommer inden for et år. Vælg mellem flere numre og udgaver. Hør nærmere om dette flotte projekt.

NYE HELJAN DSB MO 1828 og 1878 med sølvfarvet tag og **MO 1853 og 1890** med gråt tag • DSB EG el-lok kommer nu! Stort og kraftfuldt lokomotiv • MY med rilleudstødning vil blive MY 1145 og MY 1152 epoke III brun samt MY 1146 og MY 1155 epoke IV rød/sort • DSB CPL kommer igen med nye numre.

DSB MY 1201-1202 Marilyn Monroe kommer som exclusiv model fra HELJAN. Engangserie - reserver dette flotte lokomotiv nu!

DSB N-maskine fra Märklin - flot lokomotiv med røgskærme, havebænk og snenæser m.v. Kommer til vinter, bestil nu til introduktionspris. Engangserie • Godsvognsæt med to kuglebeholdervogne, en DSB "Aalborg Cement" og en SJ "Icopal" godsvogn.

DSB CP-byggesæt. HELJANs CP-vogn komplet usamlet vogn i pose - velegnet til ombygning til andre vogntyper - kun **250,00 kr.**

DSB litra Ics INTERFRIGO: Næste variant af DSBs hvide kølevogn, nu som litra .Ics fra slutningen af 1960'erne. Kun **148,00 kr.** Senere kommer andre varianter af denne kølevogn, bl.a. oprindelig IKA med andet nummer samt DSB .Ics/FDB Danefrost.

Nye danske vogne for 2003-04 fra TOGMODELLE og HELJAN:
DSB B-personvogne og varianter deraf: A, AB, BD, Bk og P- postvogn.
DSB Ucs-silovogne med kegleformede beholdere, bl.a. De Danske Sukker Fabrikker, Vejle Dampmølle, Lumino, Phønix, FAF m.fl. **289,00 kr.**
DSB epo III personvogne **litra CR, CRS og CC med varianter.**
DSB litra Ckm/WRm-flexvogn i alle numre og varianter samt kongevognen S1.
Nye varianter af litra Iblps, ABns og IKA - altså en masse spændende nyt - se alle nummervarianterne i vort seneste nyhedsbrev.

Værktøj: Ministøvsuger til batteri, med børste og lille opsamlingspose. Velegnet til rengøring af de sarte modeller • Igen på lager: "Touch-N-Flow" limpen til præcisionslimning af små detaljer med tyndtflydende lim. **82,00 kr.**

Specialfremstillet for TRINBRÆTTET ÅRHUS

SB M1 Skagensbanens gamle EVA-Maybach motorvogn ombygget fra Märklin 34 262. **2900,00 kr.** - og for jævnstrøm **3.450,00 kr.**

Ældre **DB INTERFRIGO-vogn** med numre som kørte herhjemme i 1960'erne. Den er opbygget på et ældre udgået sæt fra AIRFIX, som er færdiglavet af min modelbygger med speciallavede ætsede platforme og transfer. Monteret med KKK **448,00 kr.**

DSB sideretter/svellestopper. Færdigbygget model **698,00 kr.** Også som byggesæt **248,00 kr.**

DSB køf opbygget på basis af Märklin og jævnstrøm-TRIX med korrekt dør, ny front, lang fodplade og nyt tag. Både grøn og rød/sort, flot litreret **2198,00 kr.**

DSB S-tog, flot ny serie MM/FS med frontvinduer af "brille- typen" med alu.rammer. 5-polet ROCO-motor og gear, digitalstik - for Märklin med ANDI-dekoder **5900,00 kr.**

NYE BØGER: Jernbanehistorisk Årbog 2003 165,00 kr. _ Fra Vestbanen til Arriva - en lokalbane gennem 100 år. **349,00 kr.** _ LOKOMOTIVETs DSB litra MY - genoptryk kr. **240,00 kr.** • WALTHERS 2003 katalog, 1000 sider **268,00 kr.**

Nye biler epo III: Volvo Amazone, dansk POLITI • Volvo Amazone 4-dør • Scania Vabis 110 med lang snude, både kort og lang/langturførerhus • "Koen Karoline" på Tempo Matador kassevogn • DSB bus **Opel Blitz** uden tagbagagebærer **450,00 kr.** - med **550,00 kr.**

Disse nyheder og meget mere kan ses i butikken og på www.trinbraettet-aarhus.dk

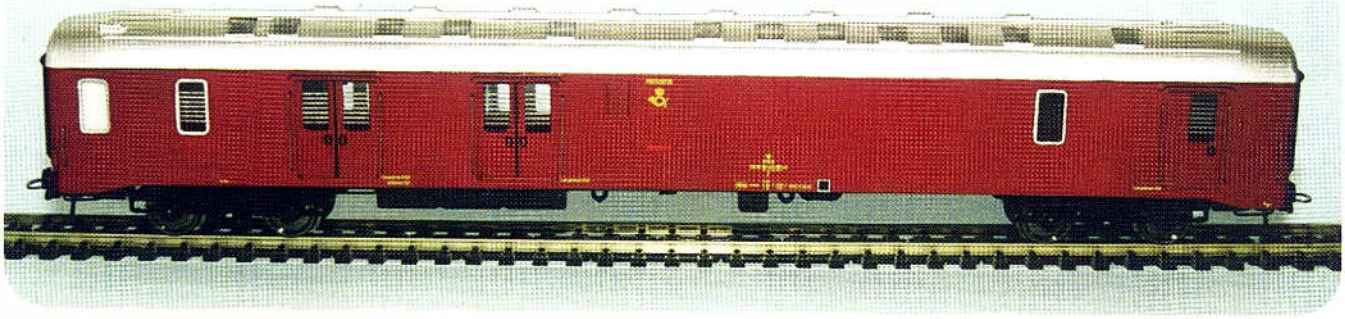
Aktuel nyhedsbrev medfølger alle forsendelser. har du mail-adresse, så meld dig til - så får du løbende tilsendt nyheds- og brugtlister.

TRINBRÆTTET ÅRHUS
v/Mads Sjøner
Frederiks Allé 85
8000 Århus C
Tlf./Fax 86 13 94 00
www.trinbraettet-aarhus.dk
aarhus@trinbraettet.dk

Mandag	lukket.
Tirsdag	13.00-19.00
Onsdag	13.00-17.30
Torsdag	13.00-17.30
Fredag	13.00-18.00
Lørdag	10.00-13.00

Er der travlt tager telefonsvarer/fax imod besked
Sjællænderne har nu let ved at komme tur/retur - gi' dig go' tid.
Butikken bugner med varer,
også en masse som du ikke ser andre steder.

ALTID GO' FOR EN KOP KAFFE



TRINBRÆTTET, Århus

DSB postvogn litra P

Skala 1:87; epoke IIIc/IVa

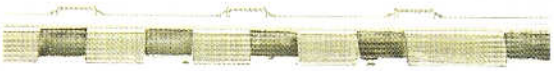
I løbet af det kommende år udsender HELJAN en exact målkorrekt model af DSBs postvogn litra P, men synes man ikke om at køre med så lange vogne eller i forvejen kører med ROCOs B-vogne (skala 1:92), så var det måske en ide at anskaffe sig et eksemplar af Trinbrættets "håndmodel".

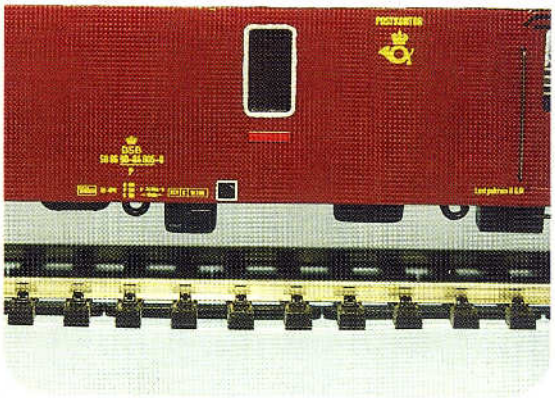
Mads&Co. kan nemlig levere en nydelig model af denne postvogntype, bygget på basis af ROCOs B-vogn. Forbilledet er litra P af serie I med tagvinduer, der blev leveret til DSB sidst i 1960'erne.

Vognen har - som de øvrige af Trinbrættets specialmodeller - resinvognkasse, der er pyntet op med masser af detaljer. Læg bl.a. mærke til færgekroge, vandrette gitre bag vinduer - og hvor præcist tagvinduerne er anbragt i afstand og linie.

Påskrifter og litreringer er igen transfers af vådtypen fra KM-Tekst, der udmærker sig ved sin næsten usynlige bærefilm og meget præcise typografi. På det viste fotos ses P 50 86 90-84 805-8 med den typiske overgangslitrering DIN 1451 som DSB benyttede indtil Helvetica-skriftsnittet blev fast indført omkring 1974.

Forbilledet i vinrød med sølvfarvet tag og overgangslitrering var i drift et godt stykke op i 1970'erne før det blev ommalet i rød.





Masser af nyheder til din modelbane...

Litra CM 1:87 - nu 9 varianter

Hobbytrade har fået produceret et begrænset oplag af CM-vognene i et nyt eksklusivt design. Se og køb dem hos din hobbyforhandler.

Vinrøde udgaver af CM:

2143 Vinrød - vest
2169 Vinrød - vest
2174 Vinrød - vest

Teak udgaver af CM:

2141 vest
2159 øst
2168 øst
2180 vest
2185 øst
1868 Museumsvogn

Er hos din hobbyforhandler i maj/juni 2003.

Begrænset oplag!

Byg og mal selv...

2201 Komplet Cm vogn i byggesæt

TOGDILLEN TILBEHØR 1:87

3x34 autotransport
Er man samler af moderne automobiler, så kan TOGDILLEN nu levere en flot ny model af den kendte varevogn fra budcentralen 3x34.

Modellen er baseret på den rummelige langakslede kassevogn Mercedes Benz Sprinter fra Busch, der i dagens Danmark er en meget benyttet udgave til alskens transportvæsen.

Modellen er fremstillet i begrænset oplag med eneret for TOGDILLEN, og leveres med vognkasse i den kendte lysegrønne farve med nøjagtige påtryk (rastertryk) i mørkegrøn og rød, ja, selv tilhørsforholdet Jens Jensen med telefonnummer kan læses på bildøren.

Øvrige detaljer m.v. er som sædvanlig i høj kvalitet for Busch. Husk, at sidespejle ligger løst i "æske-skuffen".

Daglyssignaler
Vil man pynte sit danske anlæg med virkende DSB daglyssignaler, så kan man nu få næsten samtlige typer fra TOGDILLEN. Signalerne leveres komplet færdigsamlede med signalhoved, lysdioder, profilmast, sokkel m.v. lige til at stille op på anlægget. I sættene medfølger de nødvendige modstande og en lille anvisning for montering af disse samt betydning af signalgivningen. Nemmere kan det næppe blive. For opstilling og signaltyper, se LOKOMOTIVET nr. 50A, 61 og 62 og særskilt udgivet signaltavle.

HOBBY TRADE
Spids C-Mads i ny udgave

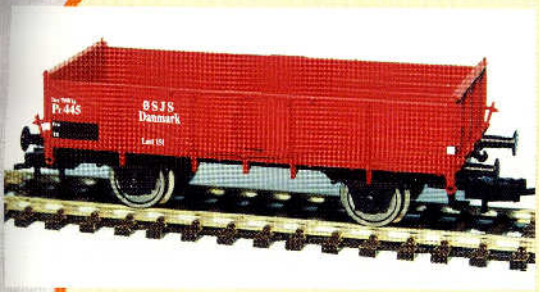
Hobby Trades model af den teaktræbeklædte personvogn fra DSB til epoke III er utrolig populær, og man han derfor valgt at genoptrykke modellen med nye numre. Det bliver imidlertid ikke blot et almindeligt genoptryk, idet de nye modeller får nogle forbedringer. Det gælder især nogle små - men yderst vigtige - detaljer som tagudhæng i sider og gavle. Mens de først udsendte modeller har tagkant i plan med vognkassen, så får de nye udgaver det korrekte tagudhæng, d.v.s. 0,6 mm i siderne og 0,9 mm i gavlene, hvilket giver et endnu bedre optisk indtryk. Endvidere bliver vognene flottere lakeret med endnu tydeligere tryk.

Vognene udsendes med tre nye numre plus genoptryk af det populære nummer CM 2154, alle i vinrød til epoke IIIb/c, ligesom der udsendes fem nye numre for epoke IIIa/b i teaktrælakering med påskrifterne "Rygere" hhv. "Ikke Rygere". Også den populære museumsvogn i teaktræ bliver genoptrykt med nyt tag.

Ønsker man udskifte taget på tidligere indkøbte CM-vogne, så tilbyder Hobby Trade at man kan købe det nye tag som løsdel eller til brug for selvbyg. En rigtig god ide!

Der er mange flere nyheder på vej. Se annoncen på modsatte side og læs mere i næste nummer af LOKOMOTIVET.

LOKO MOTIVET !



DWA-Hobby
Åben højsidet godsvogn fra privatbanen ØSJS
Skala 1:87; epoke III
ØSJS PE 445

DWA har fortsat sin produktion af åbne højsidede godsvogne til privatbanerne. Hidtil har man fremstillet åbne vogne af forskellige litra til FFJ, OHJ, NFJ m.fl, så nu er turen kommet til ØSJS (Østsjællandske Jernbane Selskab). Det er denne gang en litra PE uden bremseplatform.

Modellen leveres i engelskrød (RAL 3013), en farve som flere danske privatbaner benyttede på det rullende materiel, og altså også ØSJS. Grundmodellen er igen fra Fleischmann.

PE-vognen, der har fået nr. 445 har fået autentiske litrering og påskrifter på side og gavle. Ligesom de hidtil udsendte modeller fra privatbanerne, er der visse detaljer som mj-eren selv må tilføje, bl.a. skal vognen udstyres med skivehjul i stedet for egerhjul, og der skal tilføjes en håndbremse. Endvidere bør en "stigbøjle" monteres under dørene. Denne kan fremstilles i bukket nysølvtråd.

Der er andre spændende modeller på vej fra DWA, men hvilke det handler om, ønsker Fredericia-fabrikanten i øjeblikket ikke at afsløre. Vil man imidlertid vide mere, så sker det kun gennem LOKOMOTIVETs nyhedsider eller ved at bestille fast nyhedsbrev fra DWA.

Modeltog
køber man da på internet

Hos toget.dk har vi et stort udvalg i de førende mærker af modeltog

märklin
FALLER
hobby trade
Roco
Auhagen
HELJAN
TRIX
POLA
AWM AUTOMODELLE

Kun hos toget.dk
DSB litra F
(bygget på *ny Märklin* 30 295 med dekoder for Delta- og DIGItaldrift)

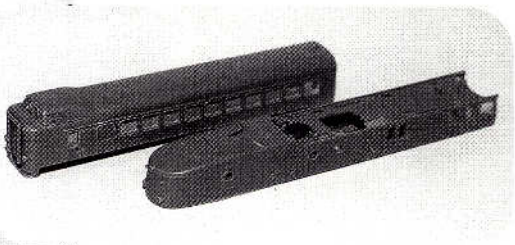
DSB litra F 477
som model og hos skrothandleren

Kr. 1.088,-

Kontakt os på toget.dk eller ring på 70 25 81 50 for yderligere information og bestilling

www.toget.dk
Tlf. 22 89 72 50 el. 87 50 81 50

N-NYT fra TOGDILLEN



Overdele til MA-lyntog
Med TOGDILLENs nyeste løse overdele i plast er det muligt at få sig et korrekt DSB MA-lyntog ud fra ROCOs TEE-sæt. Overdelene er støbt i detaljeret kvalitet efter moderne CAD/CAM-masters, bl.a. med fin markering af nitter, luftriste m.v. Delene er tilpasset ROCOs sæt, således at man blot skal aftage de originale dele og derefter klipse TOGDILLENs nye vognkasser ned over den spidsnæsede motordel hhv. styrevogn. Motorvognens førerkabine fra ROCO-sættet fjernes og klipses derpå ned i den nye vognkasse, altså delvis genbrug.

Sættene fås rå umalet, i rød med vingehjul eller i sølv med rød DSB-logo, alt efter ønske. Løse vådtransfers fås også.

Vinduerne i vognkassernes sider dækkes med tynd gennemsigtig plast, dog ikke styrevognen litra BS. Her har man - grundet den komplicerede udformning - valgt at lade vinduerne støbe med, og de males med sort enamel for at give illusion af ruder.

Daddelæsker
På samme måde kan man nu få overdele i plast til de svenske skinnebusser (Daddelæsker). Disse er udført i nøjagtig fin detaljeret kvalitet, og flere typer fås, bl.a. udgaven med postrum. Overdelen fås i umalet såvel som malet udgave.

Endnu har TOGDILLEN dog ikke fået løst problemet med en velegnet undervogn, så her må man selv pusle lidt med opgaven.

DSB litra CP
Det har i vinteren løb knebet med at få sendt de annoncerede modeller af DSB litra CP og CPL m.v i handelen. Årsagen var manglende løsdele, bl.a. bogier, men disse er medio april omsider hjemkommet, således at vognene nu kan leveres med alle nødvendige dele.

DSB diesellokomotiv litra ME
Også denne model sælges som det berømte varme brød. Man kan slet ikke følge med efterspørgslen. En anmeldelse er derfor næppe nødvendig. Men den er kort sagt fremstillet i TOGDILLENs sædvanlige fine kvalitet med CAD/CAM-produceret overdel med alle detaljer.

Modellen er baseret på en undervogn fra BRAWA, nemlig det velkendte tysk/russiske Ludmilla-lokomotiv, der har samme dimensioner og akselrækkefølge som litra ME.

Vi håber at kunne bringe et foto af modellen i næste nummer af bladet.

Daglyssignaler
Nu kan TOGDILLEN også levere små byggesæt af danske daglyssignaler i denne skala. Det gælder samtlige typer af DSBs daglyssignaler, d.v.s. hovedsignaler og fremskudte signaler med to eller tre lanterner (rød/gul/grøn), forgreninger, togvejsignaler m.v.

Sættene leveres med alt, hvad der behøves for at kunne bygge et signal, d.v.s. signalhoved, profilmast, lysdioder, modstande, ledninger, sokkel og lille forståelig byggevejledning. Man skal blot selv have det nødvendige værktøj.

Kommende nyhed i år 2003:

TOGMODELLE

DSB keglebeholdervogne litra Ucs

Skala 1:87; epoke IV

Den flittige John Routhe Olsen fra TOG&TEKNO (TOGMODELLE) i Aalborg har hele tiden nye projekter i gang omkring rullende materiel til dansk modeljernbane. Senest er han gået i gang med et projekt omkring DSBs pulverbeholdervogne med dobbelte beholdere litra Ucs, hvis forbilleder var et typisk islæt på danske spor op gennem 1970'erne og 80'erne.

Det er en gevaldig og kompliceret opgave, man her er gået i gang med, idet det ikke er en af de letteste modeller at sætte i produktion. Mens det ikke næppe bliver svært at efterligne beholdernes keglefacon, så bliver det straks vanskeligere at eftergøre forbilledets mange rørføringer og -studser, haner m.v., gelændere og trin på en så præcis og korrekt facon, at modellen kommer til at optræde optisk korrekt på sporene. Men der er ingen tvivl om, at TOGMODELLE vil løse opgaven seriøst og med ildhu.

Man agter at fremstille samtlige udgaver af litra Ucs, der har været i drift hos DSB, d.v.s. ikke alene den hvide neutrale udgave, men så vidt muligt også øvrige udgaver fra de private firmaer som LUMINO, PHØNIX, NOVO, Kartoffelmelscentralen ...you name it! - blot man kan finde egnede fotos af forbillederne.

Modellerne påregnes udsendt i løbet af 2003-2004.

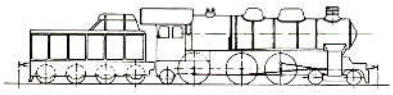
Man kan læse mere om forbilledet i LOKOMOTIVET nr. 62.

Smånyt fra HELJAN

HELJAN damplokomotiv litra PR

Også modellen af DSB damplokomotivet litra PR er nu stærkt på vej. Modellen er blevet lidt forsinket grundet kapacitetsproblemer hos HELJAN, men da disse nu er løst, går det stærkt med at få den designet og fremstillet.

Modellen skulle således ligge hos forhandlerne i 1. kvartal 2004, hvor den er klar til at sætte i drift på skinnerne. Også denne model leveres til både AC- og DC-drift, og får løbenumrene PR 905 (efter LOKOMOTIVETs forslag i nr. 73) og PR 908.



Genoptryk af litra HD, epoke III
Den brunmalede langakslede lukkede *godsvogn DSB litra HD til epoke III*, som HELJAN tidligere har udgivet som samlesæt, genudsendes nu i revideret udgave.

Den nye model bliver leveret færdigsamlet lige til at sætte i drift. Formen bliver redesignet, således at de før hen løse jalousier indstøbes i vognkassen, og de hidtil manglende detaljer som styrelister og trækstænger m.v. på lemme ligeledes indstøbes i vognkassen. Den højtsiddende bremseplatform vil blive fremstillet tyndere og mere synsmæssig korrekt.

Modellerne udsendes i 4. kvartal 2003. De valgte løbenumre kendes endnu ikke.

MY med rilleudstødning
Også en MY med rilleudstødning er på vej fra HELJAN. Man benytter den "gamle" MY-form med oval udstødning, idet rilleudstødningen placeres som "løsdel" (fastlimet) på taget, hvor den gamle udstødning fræses bort.

Man ændrer ikke på de øvrige tagdetaljer, men man kan nok leve med at bl.a. skorstenen fra varmekedlen ikke sidder helt nøjagtigt, hvor den egentlig burde.

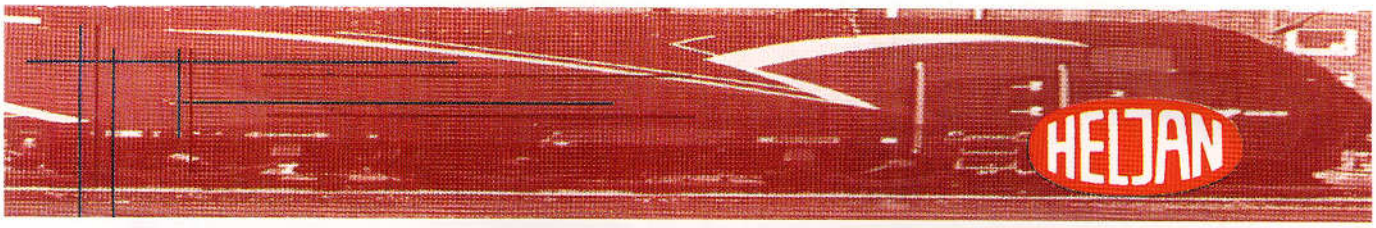
Alle håndbøjler og -gelændere på de *nye MY-modeller (og nye numre af MY* med ovaludstødning) bliver fremstillet i tynde metalprofiler, der er monteret fra leverandørens side, således at man ikke behøver at bakse med disse løsdele som på hidtil udgivne modeller.

De valgte numre bliver MY 1145 og 1152 i vinrød til epoke III, og MY 1146 og 1155 i rød/sort til epoke IV. Modellerne udgives lige som de "gamle" MY til både AC- og DC-drift m.v.

Pølsevogn og iskiosk
Så fortsætter HELJAN igen at fremstille dansk tilbehør til modeljernbanen. Til efteråret udsendes en model af en typisk dansk "motoriseret" 1950'er pølsevogn (café fodkold) med brede vinduer, nedklappeligt tag, papirkurve, små gummihjul og trækstang, en type der tidligere sås over alt på byernes torve, gader og stationspladser.

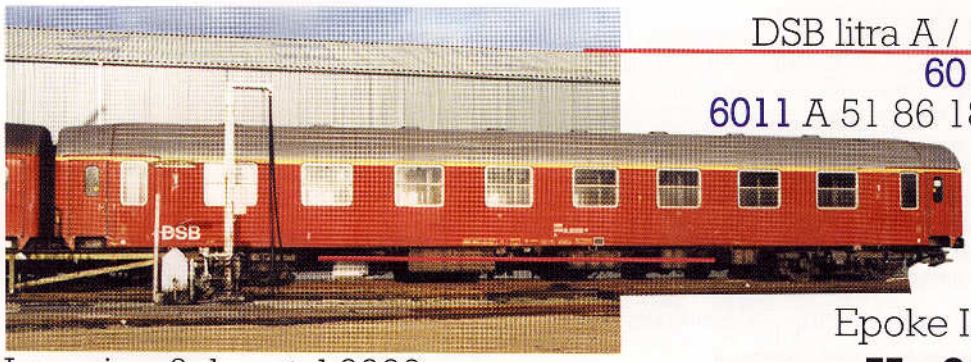
Modellen bliver i skala 1:87, og er programsat til levering i 3. kvartal 2003. Den forsynes med løse skilte fra de kendte pølsefabrikanter, Steff-Houlberg, Langeland m.fl., så der bliver mulighed for at få netop den "røde med det hele", man ønsker at modelfigurerne skal gnaske i sin mj-by.

Samme model bruges også som basis for en iskiosk, der ligeledes får vedlagt løse skilte og reklamer fra kendte isfabrikanter.



Heljan 2003

Nu kommer de:
DSB litra A og B



DSB litra A / 1. klasse
6010 A 107
6011 A 51 86 18-80 003

Epoke III / IV / V

Levering 3. kvartal 2003

Vejl. udsalgspris inkl.moms **Kr.349,00**

DSB litra B / 2. klasse
6020 B 2009, 6021 B 2030, 6022 B 2300
Epoke
III/IV/V

6023 B 50
6024 B 50 86 20-83 507
Levering 3. kvartal 2003

Vejl. udsalgspris inkl. moms **Kr. 349,00**

Vognsæt 1 x litra A + 3 x litra B
Epoke III / IV
Levering 3. kvartal 2003

Vejl. udsalgspris inkl. moms **Kr. 1.200,00**

Besparelse på kr. 200,00

En Heljan værdikupon på 250,00 kr. svarende til ca. 15% rabat vedlægges sættet. Den giver dig adgang til at købe enten en Mx eller en MY (dem vi har på lager). Værdikuponen er gyldig til ***1. januar 2005***

HELJAN

www.heljan.dk · E-mail: heljan@heljan.dk

HELJAN A/S · DK-5471 Søndersø · Telefon 64 89 11 88

LOKO MOTIVET

Læs bl.a. i
NÆSTE NUMMER

★ Dansk modeljernbanes udvikling 1983-2002 ★ Stor konkurrence med præmier ★ Modulanlæg: Teori og praksis - ideer og sporplansforslag ★ Byg et privatbanetrinbræt (GDS) ★ Paintshop: Farveplanche med åbne godsvogne hos privatbanerne ★ Besøg hos Nødebo MJ-Klub ★ ARNOLDS Hjørne: Hvad kan (kunne) man få af dansk rullende materiel til epoke IV? 1. del: Godsvogne ★ Fortegnelse over MJ-klubber i Danmark ★ Skalategning i spor H0: DSB litra AC 37-42 - en uundværlig ledsager til DSB litra CC ★ Motormateriel på den barske Vestkyst: VLTJ ★ HØRT&SET ★ Ideer til sceneri ★ Tips&Tricks ★ Sporskiftet o.m.a. (forbehold for ændringer)

Nr. 75, der bliver første nummer i vor 20 års fødselsdags superårgang, udkommer ultimo september 2003, og sættes op til 56 sider med endnu flere farver... vær med fra starten og få masser af inspiration og viden.

Fås ved at indbetale kr. 340,- på giro-konto eller beløbet på chek til LOKOMOTIVET, Postboks 477, 4700 Næstved.

Husk at skrive, hvad indbetalingen gælder - og glem ikke afsenderadressen!

STOPPEL HOBBY

SMALLEGADE 8
DK-2000 FREDERIKSBERG
TLF. 38 88 38 54
FAX 38 88 39 54
www.stoppel.dk

Stort udvalg i VÅDTRANSFERS

Epoke III
Falck/Zonen:
- gul, hvid og flammerød
- gul, rød og hvid incl. VEJSERVICE og BUGSERER
- hvid, gamle specialkøretøjer

Falck/Zonen ca. 1960:
- hvid incl. stationsnavne
- gul incl. stationsnavne

Zonen:
- hvid, sølv incl. Røde Korsmærker

RDAF:
- VW T1 ambulance

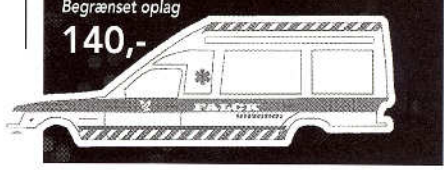
Epoke IV/V
DSB:
- LT rød hjælpevogn

Falck:
- Mondeo Akutbil
- MB M, læge

- VW Sharan stationsleder
- VW T4 sygetransport
- VW T4 redningsleder
- VW T4 lægehold Khhvns Amt

Politi:
- VW T4 Kbhvn. PP med gult bånd
- grønt bånd, sort politi, persvg.
- blåt dobbeltbånd, persvg.
- hvidt dobbeltbånd, persvg.
- blåt dobbeltbånd, kassevg.
- VW T4, Kbhvn. hvid anholdelsesvg.
- VW T4, blåt dobbeltbånd, hundevg.

HERPA ambulance
FALCK MB 124
Begrænset oplag
140,-



ÅBENT:
Man-tor 12.00-18.00, fre 12.00-19.00, lør 10.00-14.00

... vi har fortsat MASSER af
NYHEDER og TILBUD

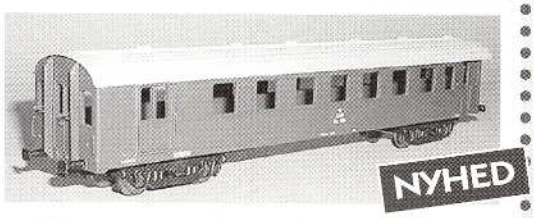
DSB rejsegodsvogn Litra EH NYHED

Tag og vognkasse støbt ud i ét (resin), bundplade med undervognsdetaljer, dynamo, batterikasser m.v. Akselgafler og -lejer i messing-pinol. Fås med og uden kukkasse, listebeklædt.
Komplet ubemalet byggesæt med litreringer. Spor H0 **Kr. 485,-**

4-akslet DSB postvogn litra DA NYHED

Har også været i drift hos LJ, HHJ, OHJ og HFHJ. Vognkasse i resin med hvidmetalbogier, komplet byggesæt med vinduer, litreringer, Symobakoblinger m.v.
Kr. 650,-

Hatteæsker (rumpegeder)
til Scandia skinnebusser fra OHJ, GDS og HFHJ. Incl. bund og hjul
Kr. 294,-



NYHED

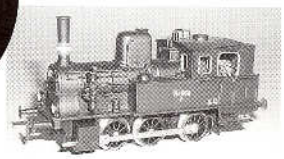
DSB person- og rejsegodsvogn Litra CLE (spor H0)

Tag og vognkasse støbt ud i ét (resin), vognbund med mange detaljer. Udstyret med 2,5 m træbogier (Hobby Trade) og Symobakortkobling. Helt nyfremstillet efter moderne metoder.
Komplet byggesæt med litreringer. **Kr. 550,-**

FÆRDIGBYGGET OG KØREKLAR SPOR H0

DSB elektrisk lokomotiv litra EA

Moderne ellokomotiv på Märklin BR 120. Digital lys med micropærer, meget flot bygget og velkørende på fabriksnye maskiner.
Kr. 5.500,-



DSB F-maskine

Overdel i resin for montage på Märklin 3029. Nu også med lav kulkasse.
Spor H0. **Kr. 485,-**

Litreringer
hertil **Kr. 35,-**

TIKØB HOBBY OG STØBERI

Hornbækvej 460 * 3080 TIKØB

Telefon mandag-fredag 8.00-16.00 • Tlf. 49 75 87 08
Åben lørdag 10.00-14.00 • Tlf. 49 75 97 27
Fax alle dage 49 75 87 19
Se også vores hjemmeside www.tikobhobby.dk

Vi sender overalt

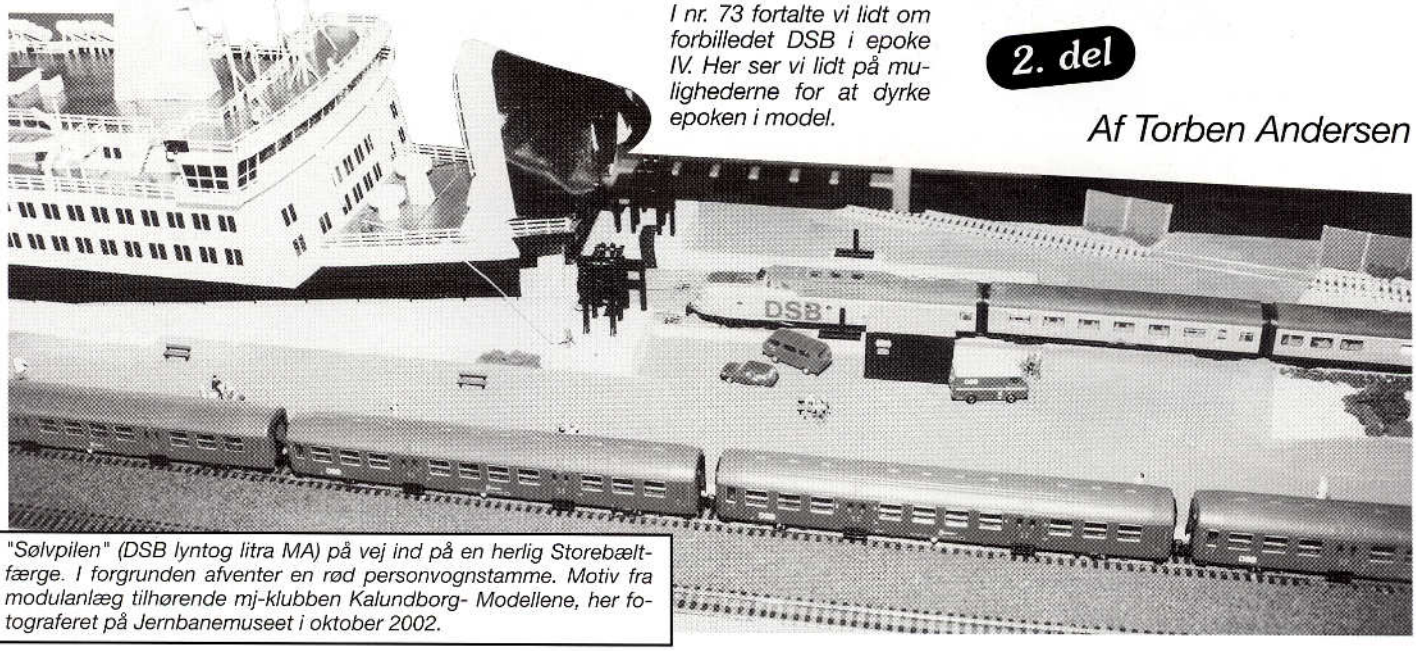
EPOKE IV

- spændende modeljernbane med diesel, el og røde personvogne

I nr. 73 fortalte vi lidt om forbilledet DSB i epoke IV. Her ser vi lidt på mulighederne for at dyrke epoken i model.

2. del

Af Torben Andersen



"Sølvpilen" (DSB lyntog litra MA) på vej ind på en herlig Storebæltfærge. I forgrunden afventer en rød personvognstamme. Motiv fra modulanlæg tilhørende mj-klubben Kalundborg- Modellene, her fotograferet på Jernbanemuseet i oktober 2002.

Fordele og ulemper

Lad os – inden vi går i gang – nævne fordele og ulemper ved at dyrke epoke IV i model:

Ulemper

1) Manglende plads

Tog i epoke IV kører med lange stammer på hovedstrækninger, og vogne i denne periode er ikke af den korte type.

Et IC-tog bør i model mindst bestå af 5 vogne (MZ-A-Bk-B-B-B), og det samme gælder regionaltog, der helst skal bestå af MY-Bn- Bn-Bns (ofte skal også bruges en An, men den kan om nødvendigt droppes). Det betyder at man skal bruge megen sporplads, især hvis man kører skala 1:87 (H0) både til kørestrækninger, stationsplads og store kurver.

På samme måde bliver internationale tog lange, og de vil næppe inden for husets fire vægge kunne sammensættes virkelighedstro. Her bør man være medlem af en mj-klub.

Hvis man ikke har tilstrækkelig med plads, så kan man få nogle ideer ved at kigge lidt i LOKOMOTIVETs sporplanhæfter m.v., bl.a. hvordan man laver sidebaner med "falske" hovedbaner, således at det "tunge" materiel også kan benyttes i epoke IV.

2) Ingen litra A i model - i øjeblikket

En ulempe ved epoken er, at industrien i øjeblikket ikke kan tilbyde den typiske danske A-vogn i model. Vognen indgik i alle IC-tog, i nogle tilfælde dog en som kombineret A+B, men 1. klasse var altid med. Vil man dyrke epoken kræver det altså selvbyg.

Men med HELJANs nye tiltag med fremstilling af personvogne til epoke IV, her under også litra A og AB (se side 3 i dette nummer) synes dette problem snart at være en saga blot.

Der findes allerede en model af DSB personvogn med 1. klasse, nemlig nærtrafikvognen litra An til brug for regionaltog. Det er TOG&TEKNO/TOGMODELLE, der har udgivet den, og forbilledet var - trods sit ringe antal - meget benyttet på Sjælland.

3) Ingen smalspor

Man kan ikke - bortset fra enkelte tilfælde - dyrke smalspor- og industribaner, og det samme gælder privatbanerne. Der fås så at sige ikke privatbanemateriel til epoke IV, kun nogle få MX til fx OHJ. På det tidspunkt i epoke IV kørte OHJ kun med tyskindkøbte omdannede vogne, og de fås generelt ikke i model, bortset fra at LIMA har fremstillet en enkelt af typen.

4) Lidt for få private vogne

Synes man godt om mangeartede og farverige private tankvogne m.fl. er mulighederne ikke helt så store som i epoke III, men stadig langt bedre end epoke V, ikke mindst da TOGMODELLE nu har sendt nogle spændende godsvogne på markedet...og flere er på vej. Godsvognene ser vi på i en senere artikel.

Fordele

1) Stort materieludbud

Den væsentligste: Stort udbud af færdigt materiel til DSB. Det gælder lokomotiver, motortogsæt og vogne. Det vender vi tilbage til.

2) Sikringsanlæg

Nemt at bruge signaler og sikringsanlæg, idet der hovedsagligt kun bruges daglyssignaler. Men vil man have lidt armsignaler kan dette sagtens lade sig gøre uden at bryde troværdigheden.

3) Designet

Mange typer lokomotiver og vogne findes sideløbende i to forskellige design (vinrød og rød/sort). Det giver afveksling og mulighed for mange lokomotiver, uden at samme lokomotivnummer gentages.

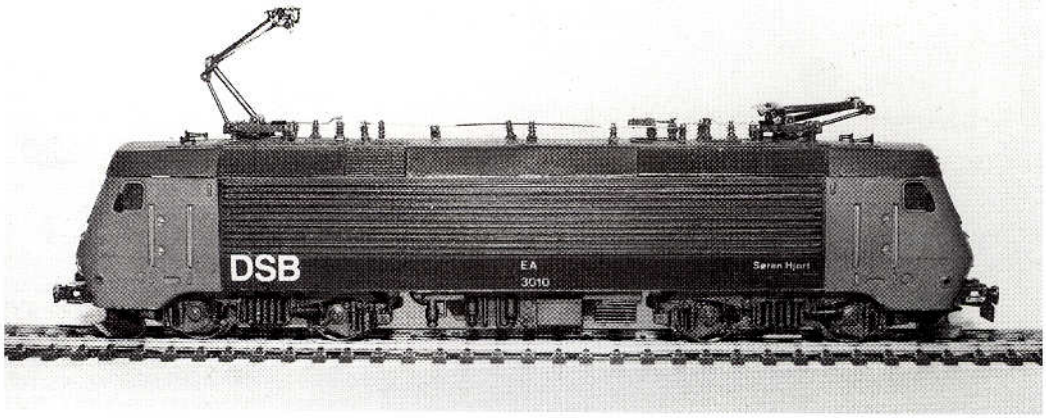
Kører man i årene 1974-1981 kan lokomotiver anvendes uden at montere sneplov på fronterne, således som modellerne ofte tidligere forelå i industriudgaver. Men efterhånden fås mange af trækkraftmodellerne med muligheder for valg med eller uden plov m.v.

4) Løsdele

Stort udbud af løsdele til ombygning af rullende materiel m.v.

...både og

Er man til færgeanlæg, så er denne periode "midt-imellem". Færgeanlæggene og færgerne er generelt store og få, men der er dog mulighed for at vælge et mindre anlæg



DSBs elektriske lokomotiv litra EA dukkede midt i 1980'erne og var typisk foran regionaltog i epoke IVb. Modellen fås kun som "køkkenbordsmodel" fra TIKØB HOBBY. Billedet viser en tidlig model med vognkasse i hvidmetal, nu fås den med resinvognkasse.

Man kan også fremstille nogle meget flotte anlæg i epoke IV, og bl.a. Skanderborg Modeljernbane Klub har gjort meget ud af denne epoke, fx med to LIMAs MR-sæt, der er omdannet til "Englænderen" med rejsegodsrum og gul stribe over 1. klasse. Her holder sættet foran Hinnerup Station.

og små færger med Helsingør-Helsingborg som forbillede.

Lad os så se på hvad industrien kan - eller kunne - tilbyde af materiel, der passer sammen til epoke IV.

DIESELTRÆKKRAFT

LYNTOG

De eneste lyntog, der kørte i epoke IV, var de såkaldte MA- lyntog, oprindelig i rød bemaling, fra 1984 i sølvfarve (kaldet Sølvpilen).

Togsættet fås i øjeblikket ikke som færdig DSB-model, men kan relativt nemt ombygges fra ROCOs TEE-sæt og diverse løsdele som førerhus, styrerumskuppel m.v., hvilket mange allerede har gjort. Disse løsdele føres af diverse mj-forhandlere.

Men en ombygning kan dog næppe svare sig, idet ROCO har annonceret at det danske MA-sæt udsendes i model efteråret 2003, både i rød og sølv bemaling, i første omgang den røde udgave med vingehjul på fronten.

Litra MY
Märklin (AC-drift)

I epoke IV var litra MY et af de vigtigste lokomotiver, der fremførte alle slags tog, også de internationale.

En af de første var MY'ere kom fra det danske firma LONG i skala 1:87 i 1955. Den var dog ikke så vellignende, idet den virkede stor og klodset.

Den er senere fra 1963 fulgt op med ikke mindre end fem forskellige udgaver fra Märklin, startende med MY i vinrød (MY 1106), senere i design som MY 1147 (to udgaver), og som grafitti-maskine med nummeret 1126, der op gennem 1990'erne forsat var i drift som ordinær togmaskine. De mange bemalingsvarianter af maskinen fra Märklin er alle baseret på en grundmodel af den belgiske MY, og er derfor ikke 100% magen til den danske.

I 1992 kom Märklin med DSBs museumsmaskine MY 1101 i vinrød museumsbemaling, og den kan lige knibe sig ind i driften i epoke IV, dog kun som museumsmaskine. Der er senere kommet flere bemalingsvarianter, bl.a. den gule målevogn-MY, der dog ikke hører til epoke IV, men derimod epoke V.

LIMAs legendariske model af DSBs diesellokomotiv litra MZ kom på markedet allerede sidst i 1970'erne. Den første udgave var i rød/sort (MZ 1401 - 1977), mens den typiske vinrøde lakering, som forbilledet havde et lille stykke til ind i 1980'erne, kom i 1979-80. Her over er det LIMAs MZ 1408 set forfra.

Her under ses en "nyere veteran", nemlig HELJANs model af MY 1119 i vinrød med vingehjul, en flot model med mange detaljer og gode køreegenskaber, også til epoke IVa.

Alle Märklins MY - bortset fra den nævnte gule MY og grafitti- MY 1126 - kan generelt anvendes til epoken, selv om de mangler de karakteristiske underhængte plove.

Märklins MY-modeller er alle til 3-skinnevekselstrøm, også forkortet AC. De nyeste, der udkom fra 1996 (MY 1111), har forbedrede køreegenskaber med elektronisk perfektomskifter, og er forberedt med DELTA-modul til digitalstyring.

Selv om de fleste MY er udgået af Märklins program - både MY 1106, 1147 og 1101 - så er de fremstillet i så mange eksemplarer, at de sagtes kan støves op hos brugttogforhandlerne eller legetøjsmarkeder til en rimelig pris.

MY (DC-drift)

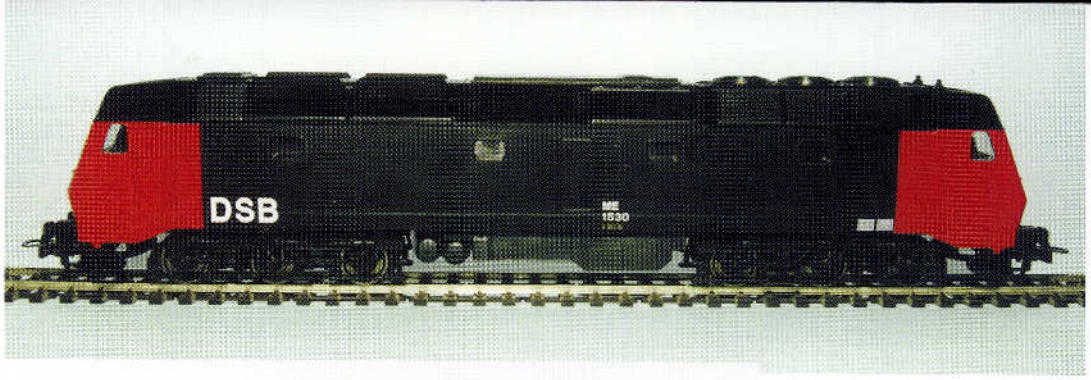
Kører man 2-skinnedrift, forkortet DC, så er forholdene i dag en helt anderledes end for blot for at par år siden, hvor det var nødvendigt at bygge Märklin-MY om til 2-skinnejævnstrøm. I dag kan man købe et flot og korrekt MY-lokomotiv fra HELJAN, endda i mange bemalingsvarianter, vinrød og rød/ sort med flere forskellige numre.

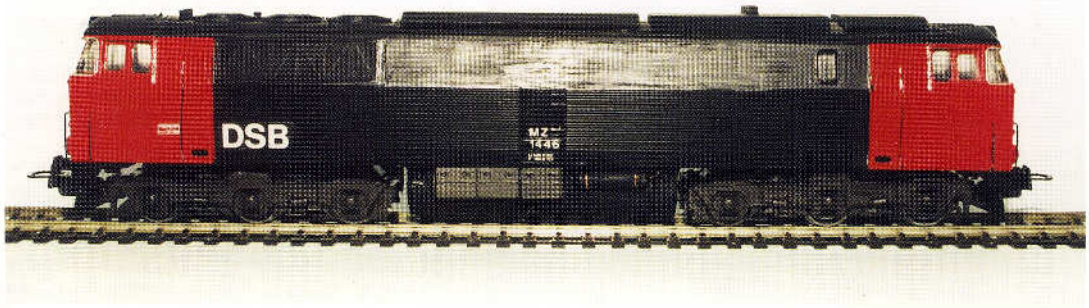
Modellerne er helt up-to-date med fine køreegenskaber, d.v.s. fempolede centermotorer med svinghjul og kardantræk, moderne koblinger med koblingsskakt efter NEM-normerne, lysskift, NEM- stik for digitaldrift o.s.v.

HELJANs modeller kan udseendemæssigt tilpasses epoken efter ønske, idet man valgfrit kan montere skørte eller underhængt plov, sidstnævnte fik forbilledet fra ca. 1981, hvilket gjaldt både vinrøde og sort/røde MY. Der er også mulighed for at montere ekstra røde slutlygter til kørsel i epoke IVb.

HELJANs forbilleder er alle med numre i serien 1101-1144, d.v.s. den oprindelige maskine med oval skor-

Hobby Trades model af litra ME er en yderst velegnet model som trækkraft for epoke IVb, d.v.s. fra ca. 1982. Den har bl.a. underhængte plove, og den fås i flere udgaver, bl.a. i oprindeligt udseende uden "øreklapper" (lyddæmperkasser).





En MZ serie III var den typiske dieseltrækkraft i epoke IV, og brugtes i alle tog, lige fra Internationale tog, IC-tog, nattog, lokaltog til godstog, og kan man ikke vente på Hobby Trades Model, der forventes at udkomme i 2004, så kan den ombygges ud fra LIMAs serie I, således som det er gjort her. En herlig model for dieselfans!

stenudstødning. Blandt disse kan man også få numre til litra MV, der hos forbilledet var degraderede MY-lokomotiver (mindre motor). De var i drift fra sidst i 1960'erne til ca. medio 1980'erne.

En pudsig model fra HELJAN er litra MY i såkaldt sparebemaling. DSB havde tre MY i denne bemaling i drift. Udtrykket sparebemaling dækker over, at maskinerne manglede de normale cremefarvede fartstriber og havde litrering i skriftsnittet DIN 1451. Det var maskinerne MY 1132, MY 1149 og MY 1150, og da HELJANs MY-model er uden rilleudstødning, så er det følgelig en model af MY 1132 med ovaludstødning, man har fremstillet i begrænset oplag (år 2001). Den er et ganske frisk pust på modeljernbanen i epoke IV.

Modellerne fra HELJAN er udsendt til både 2-skinne-drift jævnstrøm og Märklin. Se særskilt dataliste.

ROCO har ligeledes udsendt en model af DSB litra MY. Denne er i vinrød bemaling og har fået nr. 1116. Den kan også bruges i epoke IV, dog kun i epoke IVa, idet maskinen blev ommalet i rød/sort og fik underhængte plove i 1982. Det er en tip-top og solid model med mange detaljer og super-trækkraft, der nok skal sætte fut i togstammerne.

MX

Søsterlokomotivet litra MX er en anden vigtig DSB-trækkraft i epoke IV, og den er heldigvis også udsendt som model fra HELJAN. Modellen, der er den eneste af sin slags på markedet, kører fremragende, og er i princippet konstrueret med motor og træk som forannævnte MY, eller rettere er det MY, som er konstrueret som MX, idet sidstnævnte blev udgivet først. Med disse to maskiner er man godt kørende i både epoke III og IV, da de kan benyttes til alle togarter.

HELJAN har også her fremstillet MX i både vinrød og rød/sort udgave, og begge kan bruges i epoke IV side om side, den vinrøde dog mest i tidlig epoke IV, d.v.s. ca. 1974-1981 i både IC-tog, regionaltog med nærtrafikvogne, lokaltog og godstog.

Modellen er generelt korrekt ned til mindste detalje, og det er også her muligt at tilpasse modellen efter tidlig eller sen epoke IVa hhv. Vb med skørt eller underhængte plove, røde slutlys ligesom førnævnte MY.

MX-modellen fra HELJAN er udsendt til 2-skinne-drift jævnstrøm såvel som til Märklin (AC-drift).

Både den vinrøde og rød/sorte model af MX har HELJAN udsendt med løse numre, d.v.s. at der i den vinrøde udgave er vedlagt løsark med gule antikva-numre (vådtransfers), så man frit kan vælge de ønskede numre. Det samme gælder den rød/sorte udgave, hvor der er vedlagt hvide Helvetica-numre. Det er en god ide, ikke alene på grund af at man kan vælge individuelt nummer, men også fordi man kan anvende det i forbindelse med digitaldrift, hvor lokomotivnummeret kan være identisk med det digitale kaldenummer.

MZ

En model i skala 1:87 af DSB litra MZ fra serie I, d.v.s. MZ 1401-1409 udsendtes af LIMA sidst i 1970'erne. Den har siden været i programmet, både i den gamle vinrøde og moderne design- udgave, om end den undervejs er blevet modificeret. Modellen er så vidt vides nu udgået, idet værktøjerne er slidt i stykker ved de mange genbrug.

Den første maskine MZ 1401 (udsendt 1977) havde en lidt dårlig motor, og hæfteringe på hjulene blev hurtigt slidt i stykker. Senere er der kommet bedre motor i den, og udgaverne fra midt i 1980'erne er generelt flotte modeller, mens køreegenskaberne stadig slet ikke lever op til vore dages krav om driftsikkerhed og virkelighedstro kørsel, bl.a. kører de lidt for stærkt, og kørslen er ofte lidt vuggende. Derfor foretrækker nogle mj-ere at lægge ny motor i dem, fx har man benyttet sig af de amerikanske Athearn-modeller. Dette er gjort radikalt ved kun at benyttte vognkasse og bogier fra LIMA-modellen.

LIMAs senere modeller har skiftende lys i køreretning, men ikke ekstra røde slutlanterner, der blev indført hos DSB fra omkring 1981.

I 1993 udkom samme MZ med nyt nummer (MZ 1404), mens ellers er det samme grundmodel, bl.a. med A-koblingernes arm faststøbt med bogierne.

I 1995 remodellerede LIMA MZ-formen, og den blev udgivet som nyere maskine med afblændede hjørner på førerhus, korrekt lygteføring, slutlanterner, underhængte plove, således som forbilledets maskiner så ud efter ca. 1985. Modellen fik samtidig nyt nummer MZ 1403. Slutlanternerne er imiterede, d.v.s. uden ægte lys.

Her er vi igen hos Skanderborg Model Jernbane Klub, der på anlægget har eftergjort mange jyske stationsfaciliteter i model, her den kendte tidligere post fra Århus H, hvor DSB litra MT 159 rangerer forbi med godsvogne. Forbilledets signalpost var virksom i både epoke III og IV, men er senere nedrevet. Kunne dette billede ikke friste til at køre epoke IV?

Modeltrækkraft til epoke IV

Litra og nr.	Bemaling	Fabrikat/ katalog-nr.	Bemærkninger
Kun til tre-skinne-drift (Märklin)			
MY 1101	Vinrød	Märklin 3067	Ældre model
MY 1106	Vinrød	Märklin 3045	Ældre model
MY 1111	Rød/sort	Märklin 34 662	Ældre model, forbedret elektronisk + DELTA digital
MY 1147	Rød/sort	Märklin 3045	Ældre model
Både til to- og treskinnedrift			
MY 1101	Vinrød	HELJAN 4400 DC hhv. AC	
MV 1102	Rød/sort	HELJAN 4402 DC -	
MY 1104	Rød/sort	HELJAN 4403 DC -	
MY 1105	Rød/sort	HELJAN 4415 DC -	
MY 1116	Vinrød	ROCO 63 470 DC	Med rilleudstødning, uden underhængte plove
MY 1116	Vinrød	ROCO 69 470 AC	Samme som ovenfor
MY 1119	Vinrød	HELJAN 4401 DC -	
MY 1122	Vinrød	HELJAN 4416 DC -	
MY 1132	Vinrød	HELJAN 4407 DC -	Sparebemaling
MY 1136	Rød/sort	HELJAN 4417 DC -	
MY 1143	Vinrød	HELJAN 4418 DC -	
MX 1001	Vinrød	HELJAN 4350 DC hhv. AC	
MX 1008	Rød/sort	HELJAN 4351 DC -	
MX 1014	Rød/sort	HELJAN 4372 DC -	
MX 1016	Rød/Sort	HELJAN 4368 DC -	Med stor ATC-påskrift
MX 1039	Vinrød	HELJAN 4371 DC -	
MX u/nr.	Vinrød	HELJAN 4352 DC -	Med løse lokomotiv-numre 1001-1045
MX u/nr.	Rød/sort	HELJAN 43?? DC -	Med løse lokomotiv-numre 1021-1045
MZ 1401	Rød/sort	LIMA DC 208 109 LG	Med ældre G-motor
MZ 1403	Rød/sort	LIMA DC 208 455 LS LIMA AC 208 455	Med afblændende førerhusvinduer m.v. DC-udgaven med super-G-motor
MZ 1404	Rød/sort	LIMA DC 208 109 LS	Med super G-motor
MZ 1408	Vinrød	LIMA DC 208 135 LG	Med ældre G-motor
ME 1501	Rød/sort	Hobby Trade DC 1501	*)
ME 1506	Rød/sort	Hobby Trade DC 1506	Modellen er uden lyddæmperkasser som ved idriftsættelsen i 1981*)
ME 1509	Rød/sort	Hobby Trade DC 1509	Med store frontnumre*).
ME 1528	Rød/sort	Hobby Trade DC 1528	*)
ME 1530	Rød/sort	Hobby Trade DC 1530	*)
*) Fås også til AC digital			
EA	Kun som overdel (dummy) fra TIKØB eller færdigkørende til system AC		
MR-MR 4051-4052	Rød	LIMA DC 201 092 LG	DSB-udgave 1979-1982, også som dummysæt u/motor (201 093)
MR-MRD 4007-4207	Rød	LIMA DC 208 573 LG LIMA AC 288 573 LG	Også som dummysæt u/motor (208 574)
MO 1827	Vinrød	HELJAN 4502 DC hhv. AC	
MO 1830	Vinrød	HELJAN 4500 DC -	
MO 1847	Vinrød	HELJAN 4503 DC -	
MO 1866	Vinrød	HELJAN 4501 DC -	

Anm.: MO-vognen blev også udgivet af Hampli og Hobby Centret; numrene vekslede.

MH, MT og Køf
fremstilles kun som byggesæt i mindre serie af småfabrikanter.
En færdigkørende køf i grøn hhv. rød i lille håndbygget serie fås fra Trinbrættet, Århus, udgivet sommer/efterår 2002.

Modellen af MZ 1403 blev også udgivet til system Märklin (AC) i 1995. Denne fik elektronisk perfektomskifter og Märklins specielle hjul med høje flanger. Driftmæssigt kører maskinen dog ikke så godt på Märklins gamle M-spor, hvorimod det går bedre på de nye C-spor.

Modellen er dimensions- og detaljemæssig helt korrekt, bortset fra nogle småfejl på undervognen.

De sidst udgivne modeller i sort/rød bemaling har flot lakering og påskrifter.

Går man meget op i at få en endnu mere detaljeret MZ-model, fås hos mj-forhandlerne diverse løsdele som oliebeholdere, tanke, sneplove o.m.a., der kan monteres på på modellerne.

Den vinrøde MZ 1408, der udsendtes i 1970'erne er udgået af LIMAs program, men kan stadig findes hos brugttogforhandlerne eller legetøjsmarkederne.

Alle disse modeller fra den såkaldte MZ serie I, kan let ombygges til serie III-maskiner, der endnu ikke fås i model .... men der er der håb forude, idet Hobby Trade har annonceret, at man vil fremstille denne. Endvidere har Hobby Trade også oplyst at man vil udsende en MZ fra serie IV. Begge fremstilles i skala 1:87, og serie IV påregnes at være i handelen i efteråret 2003.

Læs også den uddybende tekst om MZ-modeller fra LIMA i LOKOMOTIVET nr. 42.

ME

Fra Hobby Trade fås en flot model af det karakteristiske diesellokomotiv som DSB satte i drift i årene 1981-1985. Modellen, der blev udgivet i foråret 2002, er up-to date med alt moderne elektronik, lysskift, NEM-koblinger o.s.v. Modellen fås i sort/rød med forskellige numre til epoke IV, hvoraf et par numre er i den udgave som maskinen havde, da den sattes i drift, d.v.s. med anderledes tagtop og uden lyddæmperkasser ("øreklapper").

Drivværket er en fempolet centerplaceret Bühler-motor med svinghjul og træk på begge bogier, hvor der også er monteret hæfteringe på fire hjul (to aksler) for bedre adhæsion og langsom start.

Modellen er seriemæssigt forsynet med NEM-stik for to-skinne digitaldrift, men kan også bruges på analoge anlæg.

Hobby Trade har også udgivet modellen til system Märklin med elektronisk perfektomskifter, slæbesko, højflangede hjul m.v. Alle kan køre på almindelige traditionelle Märklin-anlæg, og er fra producentens side desuden forsynet med Uhlenbrock-dekoder for Märklin-Motorola-digitaldrift.

NB: Nogle af de første ME-modeller har ved en fejl ikke fået hæfteringe på alle fire hjul, hvilket kan afstedkomme ujævn kørsel ved start. Nye aksler med hæfteringe for udskiftning tilsendes frit ved henvendelse til Hobby Trade.

Litra EA (AC)

I 1984 anskaffede DSB sine første elektriske lokomotiver til brug for Kystbanens regionaltog, så derfor hører denne type trækkraft også til epoke IV, selv om det er i sidste halvdel af epoken (epoke IVb).

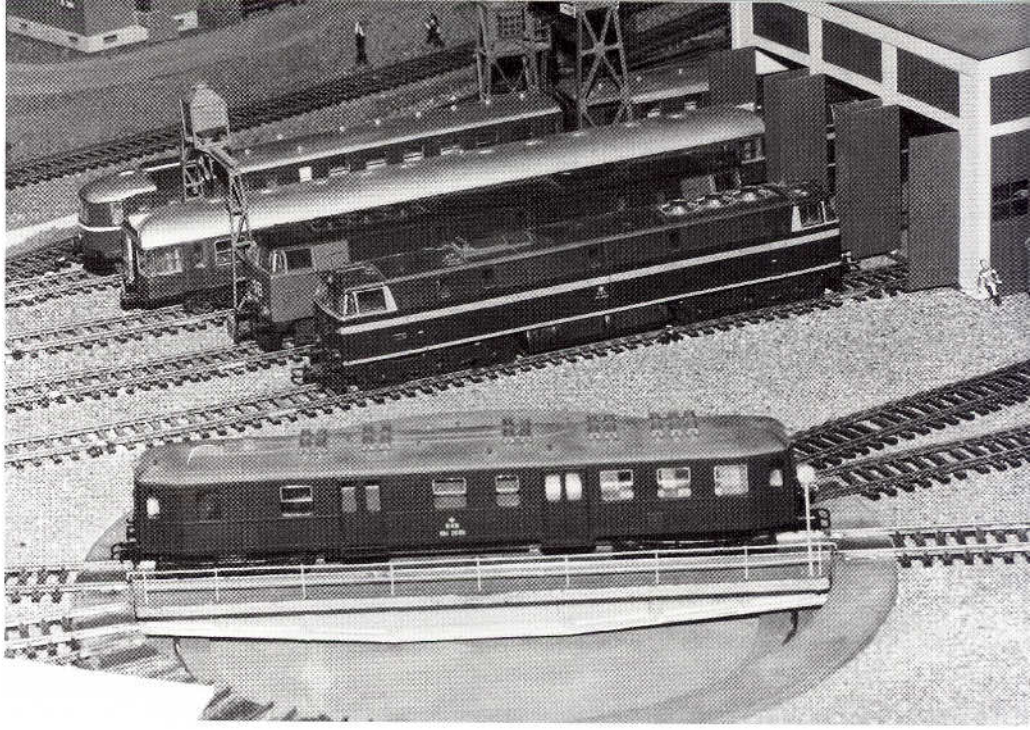
Oprindelig kunne fås maskinen ikke fås som færdig model, men kun som resinstøbt body, der skulle ombygges på en Märklin underdel med dele fra TIKØB HOBBY. Senest har TIKØB dog annonceret, at man nu kan levere en færdigbygget litra EA.

For to-skinne-folkene findes ingen færdigmodel, og den må man så selvbygge ved hjælp af overdele fra TIKØB, og en velegnet industriundervogn.

MOTORVOGNE

Litra MO

UK-modeller sendte i begyndelsen af



Med diesellokomotiver kan man opbygge et herligt maskindepot med alskens diesel-hurlumhej i epoke IV. Her ses et ældre foto fra Sdr. Park Model Jernbane Klub med LIMA MZ 1408 og 1401. Ved siden af dem ses den første MO-model, udgivet i 1980'erne af Hampli. Den manglede for øvrigt tagdetaljerne. Her holder alle nævnte køretøjer foran remisebygningen. Læg mærke til sandtårnet og kranen.

1980'erne en 1:87-model af DSBs MO-vogn på markedet. Det var en flot udgave i polystyrenplast, men den led desværre af samme skavank som sine søstre, altså damplokomotiverne i hvidmetal - den havde svært ved at køre. Og så manglede den mange detaljer, bl.a. noget så væsentligt som tagkølere.

Men nu fås en helt korrekt model udsendt af HELJAN med komplette tagdetaljer, undervogn, frontlys m.v. Det er en model af den typiske epoke IV MO-vogn uden frontgitter (ca. 1963- 1984), skala 1:87 med forbillede i den såkaldte 1800-serie. Den udsendtes i efteråret 2002. Modellen fås med flere numre, og der følger efterhånden flere MO, dels med andre numre, dels med andre tagfarver (sølvtag).

Køretøjet er udstyret med NEM-stik for montering af digitaldekoder, og kører fantastisk godt...men ligner sit forbillede med hensyn til trækkraft, d.v.s. at den er svag. Så to MO-vogne på anlægget ligesom hos forbilledet vil passe udmærket. Modellen er udstyret med lys, der skifter i køreretningen.

Desværre fås endnu ikke styrevogne litra Cls eller Bhs, der brugtes i epoke IV sammen med MO-vognen, men den kan alligevel bruges til mange andre slags persontog, godstog m.v.

MO-vognen fås også til Märklin-drift (AC).

Læs nærmere om MO-modellen i LOKOMOTIVET nr. 73 m.fl.

MOTORTOGSÆT MR/MRD

Motorregionaltoget litra MR, der sattes i drift fra 1978, har altid været er et typisk tog i det jyske, men det har også kørt på Sjælland mellem 1985-1991.

Modellen blev oprindelig udsendt fra LIMA (1983) som tovognsæt MR-MR, d.v.s som forbilledet så ud da det blev sat i drift hos DSB i 1978. Modellen var ret nøjagtig udført med detaljer, og det var rimelig godt kørende, selv om motoren var lidt svag. Sættet var lakeret i flot rød, havde små hjul, og meget nøjagtige bogiedetaljer, men var desværre ikke forsynet med koblinger med mulighed for sammenkobling af to eller flere sæt.

I løbet af 1990'erne udsendte LIMA remodellerede modeller af litra MR, denne gang sammen med den korrekte bivogn MRD, d.v.s som litra MR-MRD med underhængte plove som forbilledet havde efter 1982.

Desværre forsynede LIMA ikke modellen med en ny motor, men benyttede fortsat den gamle G-motor (G) i lidt forbedret version. Den sidder på den ene bogie, som den også trækker ved hjælp af tandhjuludveksling.

Uheldigvis afskaffede man den oprindelige faste kobling, der sad mellem sættene på MR-MR, således at afstanden mellem vognene øgedes, hvilket gør at man må forsyne dem med ny kortkobling for at det skal se optisk korrekt ud med tæt sammenkobling.

MR-MRD-sættene fås til epoke IV (røde) til både Märklin og 2-skinne-drift. Märklin-sættene har endda to slæbesko for strømoptag og elektronisk perfektomskifter. Alle sættene er udstyret med lys (L).

Også dummy-sæt kan anskaffes til både DC og AC, sidstnævnte er forsynet med Märklin-hjulflanger. Man har således mulighed for selv at lægge sin foretrukne motor i sættene, idet LIMAs modeller som nævnt alle har den ældre G-motor som trækkraft eller blot bruge dem til oprangering af 4-vogntog el.lign.

Læs mere om modellerne af LIMAs MR-MRD-sæt til både DC- og AC- drift i LOKOMOTIVET nr. 51.

RANGERLOKOMOTIVER DSB litra MH

Det kendte danske rangerlokomotiv kunne også fås i byggesæt fra det nu indgåede UK-modeller, og det blev lavet i så mange eksemplarer, at det endnu i dag kan findes hos forhandlerne af brugttog.

Enkelte forhandlere, bl.a. PÅ SPORET, kan tilbyde køreklare modeller med nye velkørende undervogne, både til to-skinne- jævnstrøm og tre-skinne-vekselstrøm.

Modellerne har metal- eller resinoverdel, og de senere udgaver trækkes af fine Faulhaber-motorer.

Traktorer

Traktoren Køf kunne i sin tid fås som byggesæt i ætset metal (skala 1:87) fra TRINBRÆTTET Teknik, men er nu udgået herfra.

Senest har TRINBRÆTTET Århus kunnet tilbyde færdige modeller til både AC- og DC-drift. Det er håndbyggede modeller omdannet på Märklin hhv. TRIX-modeller, og de kører fantastisk godt. Udseendet er næsten identisk med de danske køf, og man skal være stor kender for ikke at se, at de ikke er 100% som hos forbilledet. Man har udgivet modellerne i grøn med gule litreringer og rød/sort med hvid DSB-logo. Det er den grønne udgave, som er den typiske for epoke IV, selv om nogle få også kørte i rød/sort (se nærmere under Hørt&Set i LOKOMOTIVET nr. 73).

Mærkværdigvis er Ardelt-traktoren aldrig blevet fremstillet i model. Der er kun udsendt nogle få modeller, der kunne anskaffes som byggesæt med færdigkørende undervogn og resinoverdel, men denne er for længst udgået. ■

Et diesellokomotiv litra MX kan ikke undværes i epoke IV. De fleste MX blev tidligt - d.v.s. op gennem 1970'erne - malet rød/sorte, mens de fra ca. 1981-82 fik underhængte plove. Modellen af den sjællandske MX 1013 har fået underhængte plove, og tilhører således epoke IVb. Modellen - dog med andre numre - fås også fra HELJAN, men den viste er hjemmebygget og er udstyret med den såkaldte Göteborg-kobling.

DE SANDE ENTUSIASTER

kender det **på lyden**, mange andre kender det på formen, men alle

GENKENDER MY-LOKOMOTIVET,

*Märklin er et indregistreret varemærke, der tilhører Gebr. Märklin & Cie. GmbH, Göppingen.
**Motorola er et indregistreret varemærke, der tilhører Motorola Inc. Tempe-Phoenix, Arizona (USA).

som blev sidste århundredes mest populære diesellokomotiv. Der er fanklubber for GM-typen over store dele af Europa, og mange rejser gerne langt for at se - og høre - disse lokomotiver. Fornemmelsen af at stå ved siden af en MY, der starter og hæver omdrejningstallene, er 'sød musik for øregangen', selvom lydniveauet inde i lokomotivet nok i mange tilfælde overskrider sundhedsgrænsen.

For at bøde lidt på udstødningsstøjen udviklede dr. techn. Eyvind Frederiksen på DSBs foranledning nye lyddæmpere i 1959. Denne type, der blev kendt som rille-udstødningen*, blev monteret på MY 1116 i 1960 og i øvrigt senere på MY/MV 1109 og 1123. Ellers adskilte disse tre lokomotiver sig ikke fra de øvrige i serien og kørte med udstødningen lige til udrangeringen - MY 1123 har dog 'overlevet' og er endt i Sverige. Resten er historie - de fleste kender nok til MY'ernes levnedsforløb, fra den elegante, vinrøde bemaling med stort vingehjul på fronten over det nøgterne, rød/sorte design til en videre karriére ved forskellige, private operatører - ligesom lokomotiverne efterhånden sank lavere og lavere i graderne fra at køre eksprestog til at ende med at være reserve- og hjælpemaskiner. Men MY'erne gav ikke op - selv her knapt 50 år efter deres indtog på de danske skinner, er der liv i de prægtige maskiner, og en MY vækker altid opsigt, hvor den kommer frem.

Det samme gælder for den nye Roco-model: ikke nok med, at den smukke form med de svungne kurver er perfekt gengivet, nej, også øregangen får sig 'én på opleveren' - det digitale lydmodul sørger nemlig for, at den kendte lyd eller tone fra originalen nu kan høres hjemme hos dig selv. Opstart af maskinen, igangsætning, forøgelse af omdrejningstallet, imens kompressoren giver lyde fra sig, et langt og et kort pift fra togfløjten - opbremsning, ned i omdrejningstallene, standsning - og lyden af sand, der drysser ned på sporet - det altsammen gengives af modellen. (For husfredens skyld anbefaler vi, at kørslen indstilles om natten!). - Se MY-modellen hos din forhandler fra marts 2003.

Art. Nr. 63470, DSB MY 1116, epoke III, jævnstrømsudgave med træk på seks aksler. Snitsted, NEM-skakt, lysskift for/bag.

Art. Nr. 69470, DSB MY 1116, epoke III, vekselstrømsudgave med træk på fire aksler, fire hjul monteret med gummiringe. Snitsted, lysskift for/bag. Art.Nr. 63479 DSB MY 1116, epoke III, udgave med digital dekoder til NMRA-DCC-formatet. Motorstart og togfløjte kan betjenes separat. Original MY-lyd. Diesellyd synkroniseret med hastigheden. I analog drift ingen lyd mulig. Teknisk udførelse som 63470. OBS! MY med lydmodul leveres først sidst i 2. kvartal 2003.

Art.Nr. 69479, DSB MY 1116, epoke III, udgave til midterleder-vekselstrømsformat. Med lastafhængig digitaldekoder i Mäklin Motorola-format. Teknisk udførelse som 69470. OBS! MY med lydmodul leveres først dsidst i 2. kvartal 2003.

* Den sidste serie MY, nr 1145-1159, fik denne udstødning lige fra begyndelsen - og MX'erne fik en lignende type.

e-mail: roco@roco-modeltoys.co.at

Internet: http://www.roco.co.at/roco/

Aalto

Dansk agent: Claus Aaltonen,
Søndergade 17, 5500 Middelfart
tlf. 6341-9013, fax 6341-9016

Roco