

LOKO MOTIVET

JERNBANEHISTORISK TIDSSKRIFT OM
DANSKE JERNBANER I VIRKELIGHED OG MODEL



MJ-ANALYSE

- resultat og kommentarer
- DSB godsvogne i model, epoke IV
- HELJANs A og B-vogne
- »Præriebanen« i model (spor N)



77

MARTS 2004 · 19. ÅRGANG

Løssalgspris kr. 85,-
incl. moms

ISSN 0108-9307



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
 IBAN: DK 04 3000 000 33855 07
 SWIFT-CODE: DABADKKK

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

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

Faste medarbejdere:
 Claus Jensen Erling Nederland
 H.W. Karlsson H. Nygaard-Jensen
 E.V. Pedersen Jens Bruun-Petersen
 Torben Bejerholm 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. 340,- helårlig = 4 numre på giro 338 55 07 eller check til ovennævnte adresse.
 Udlandet: kr. 420,- helårlig = 4 numre incl. gebyrer på dansk check til ovennævnte adresse.

På fodpladen

Goddag igen alle sammen, og tak for den store interesse, I har vist vor undersøgelse omkring den danske MJ-hobby. Vi fik "et hav" af svarskemaer, godt 350 fra både Märklin og to-skinne-kørere i alle skalaer (men primært 1:87). Antallet af skemaer kan umiddelbart forekomme lille, men prov at forestille jer, at man skal studere dem i fred og ro og taste resultaterne ind i regneark... så opdager man, at det er rigtig, rigtig mange. I øvrigt er antallet rigeligt for at bruge analysen som et meget sikkert grundlag for hobbyens vilkår i Danmark. Spørg bare de professionelle analyseinstitutter!

Man kan læse mere om analysen og dens resultater inde på midtersiderne, men her skal lige bemærkes at det var spændende at få så mange skemaer retur. Ikke alene fordi den gav svar på mange uafklarede spørgsmål, men også fordi læserne fandt anledning til at sende os pæne ord, hilsener, ris og ros angående vore anstrengelser med at lave et seriøst blad om danske jernbaner ...og ikke mindst benyttede lejligheden til at foreslå emner i kommende numre. Ja, man nøjedes ikke med dette, men indsendte små tips og tricks, hvoraf vi bringer nogle allerede i dette nummer. Efterhånden vil vi så "med let hånd" drysse nogle af de andre ideer i bladets spalter i kommende numre.

Men man er selvfølgelig altid velkommen til at sende os tips og tricks, artikler m.v. som man synes kan interessere andre, det gælder elteknik, digital modeljernbane, landskab- og husbygning, selvbygning af rullende materiel m.v. - jo mere, jo bedre.

★

Forannævnte analyse er naturligvis en glimrende vejledning for nuværende og kommende producenter af dansk modeljernbane. Hvis man vil tjene lidt kroner, så skal man jo lytte til flertallets ønsker, og mon ikke analysen derfor vil blive studeret af mange for at se, hvad der rører sig i tiden? Og det giver også os på LOKOMOTIVET en rettesnor for, hvor hovedinteressen ligger, så vi frem over kan sammensætte en mere spændende blad.

Læserne har som allerede nævnt givet os en masse kommentarer og ideer til artikler, som vi nu vil studere nærmere, men allerede nu kan vi udlede, at vi ikke har ramt helt ved siden af ved vor nuværende emnevalg.

Årsagen til at læseren holder os skyldes primært vore balance mellem dansk jernbanehistorie og historiske artikler med relation til model. Man er meget tilfreds med vore tegninger af rullende materiel til selvbyg, men savner flere selvbygartikler af både let og svær karakter. Også landskab og anlægsdesign har utrolig stor interesse, og som ekstra kommentarer anfører man, at tekster om huse, biler og andet tilbehør står højt på ønskesedlen.

Flere foreslår at vi bør bringe flere korte tekster, således at der bliver plads til flere emner. Også dette er en mulighed, vi ser på, men lange tekster undgår vi ikke, hvis emnerne skal være nogenlunde uddybende. Men vi forstår godt, hvad I mener med "korte tekster".

Omkring det rullende materiel ønsker man mere om de udenlandske godsvogne på danske spor i virkelighed og model. Så det vil vi så se at få bragt noget mere af...

Nå, der er også en del "negative" ord til os. Dem vil vi kigge nærmere på, for ris er selvfølgelig også en vejledning for os til at lave et bedre blad. Men med hensyn til de "evige trættende rettelser" som nogle mener bør udelades, så kan vi straks sige, at det gør de ikke. Når man fremstiller et seriøst blad med tusindvis af oplysninger, der skal tjekkes og hundredvis af billeder, som skal gennemses, så vil der altid ske fejl - for slet ikke at tale om de trykfejl, der ved uheld smutter igennem bogtrykkeriet. Det kræver absolut rettelser i det efterfølgende nummer, så læseren ved, hvor han er. Men så længe vi kan holde fejlprocenten på under 1% i forhold til samtlige oplysninger, så er det vel acceptabelt?

Og noget helt andet: På et punkt er vi lidt uforstående med hensyn til svarskemaer fra N-kørere. Katastrofalt få N-folk har indsendt skemaet retur. Er der virkelig så få N-folk her i landet, der dyrker dansk? Eller har man opgivet at indsende skema, fordi "det alligevel ikke nytter noget"?...ja, det kunne være årsagen, for det er redaktionen bekendt at mange benytter denne skala.

Til sidst: Vi håber I vil hygge jer med LOKOMOTIVET nr. 77 - og ikke mindst med at studere resultatet af analysen på midtersiderne. Husk fortsat at sende os kommentarer, ris, ros, ideer m.v., men bemærk venligst at - når I mailer spørgsmål - at skrive jeres postadresse, da vi ofte svarer pr. brev med den røde fodpost. Vi har nemlig dårlig erfaring med e-mails, idet disse - uvist hvordan - kan gå tabt i det store globale netværk.

Vi ses til maj

DEADLINE for nr. 78:

Tekst: 20. marts 2004
Annoncer: 2. april 2004

Forside: Med den nye serie af UIC-personvogne litra A, B, BD m.fl. fra HELJAN bliver det muligt at oprangere korrekte DSB-tog i ikke mindre end tre epoker (III, IV og V). Forsidebilledet viser således et typisk epoke Va-tog, nemlig et IR-tog nær Støvring i sommeren 1992. Toget er oprangeret MZ 1415-B-B-BD-B-B. MZ kan vi som bekendt få i model fra LIMA. Foto: A.Støvring-Nielsen.

Modeljernbane i epoke IV, 3. del: Godsvogne hos DSB	3
<i>Af Torben Andersen</i>	
Fotoserie for scenebyggere: Holme-Olstrup station	8
<i>Af Torben Andersen</i>	
UIC-vogne i model	12
<i>Anmeldelse af HELJANs A- og B-vogne</i>	
<i>Af Torben Andersen</i>	
DSB UIC-personvogne litra A og B	15
<i>Noget om forbillederne</i>	
<i>til HELJANs A- og B-modeller</i>	
<i>Af Torben Andersen</i>	
Fra danske anlæg på julekort	18
Tips og Tricks fra læserne	19
<i>Sporlåse og sportavler</i>	

SPORSKIFTET	20
<i>Beklageligvis reduceret til en enkelt side</i>	
LOKOMOTIVETS MJ-analyse 2003	Midtersider
<i>Anlægsdesign:</i>	
Fabriksanlæg på minimal plads	21
<i>Go'e idéer til anlægget</i>	
MJ-digital	24
<i>Dekodere i mindre trækraft og Uhlenbrock farvekoder</i>	
HØRT&SET	25-32
<i>Vinterens og forårets nyheder</i>	
<i>Arnolds Hjørne:</i>	
»PRÆRIEBANEN« i model	35
<i>Af Steen Christensen</i>	
<i>Nummerets 1:87-tegning, epoke III:</i>	
DSB litra CPE komb. person og rejsegodsvogn ...	38



Den åbne godsvogn litra E fra DSB er udgivet i et utal af varianter fra KLEIN og ROCO. Modellerne fra ROCO er absolut de mest veltigende, men fås desværre ikke til epoke IV. Derimod kan man få litra E til epoke IV i både "fabriksny" og bulet udgave fra KLEIN, hvoraf sidstnævnte ses på billedet. En fordel ved de åbne vogne i model er i øvrigt at lasten synligt kan varieres med mange forskellige godsarter, dels selvlavet, dels specielle godsindsatser fra industrien. Her er benyttet en indsats med imiteret grus fra KLEIN.

I 1980'- og 1990'erne er det gået stærkt med udgivelser af modeller med danske forbilleder, især har ROCO, KLEIN og LIMA, været flittige udbydere af moderne vogne.

ROCO begyndte i det små med styrtgodsvognen litra Tdgs og den åbne vogne med støtter litra Ks, der begge er nøjagtige gengivelser af DSBs vogne i skala 1:87. Fra samme firma fås de lukkede vogne litra Hbbillns og Gs m.fl. Alle er i flotte udførelser, der har gjort det nemmere og sjovere at dyrke dansk modeljernbane i epoke IV.

Det østrigske firma KLEIN har fra begyndelsen af 1980'erne også udsendt korrekte danske modeller på markedet, især har man gjort meget ud af af den lukkede godsvogn litra Hiims, der er fremstillet i flere udgaver, ligesom man har udgivet den åbne godsvogn litra E. Detaljerne er som regel rigtig gode, påtrykkene er læsbare, og modellerne er forsynet med god kortkoblingskinematik o.m.a., men nogle af modellerne virker "lidt løse" i samlingen med hensyn til bremseplatform, hjul og akselgaffler.

LIMA har især udsendt varianter af den lange lukkede godsvogn med forskydelige sidedøre litra Hbis, der generelt dog ikke holder samme høje kvalitet som de førnævnte. De er alligevel ganske acceptabel på modeljernbanen, hvis man ønsker at give indtryk af dansk rullende materiel på sporene i pågældende epoke og hvordan man kørte godstog.

Følgende er kun en meget lille

Fra LIMA fik vi i 1996 denne usædvanlige - men helt korrekte model med hensyn til bemaling - udgave af DSB litra Hbis, således som forbilledet så ud ved leveringen i 1970 med skydedøre i aluminium, hvidt DSB-logo og litring. De hvide påskrifter m.v. ændredes senere på forbilledet til sort af hensyn til læsbarheden.

Modeljernbane i epoke IV, 3. del: Godsvogne hos DSB

Udvalget af danske godsvogne til epoke IV er det største af samtlige (danske) modeller på markedet, og de fleste almindelige typer af lukkede og åbne fra denne tid kan fås i model. Man kan læse mere om forbillederne til disse vogne i tidligere numre af LOKOMOTIVET, bl.a. en samlet tekst med oversigt i nr. 36 og nr. 40.

Desværre har vi i den efterfølgende tekst ikke kunnet få plads til billeder af samtlige omtalte modeller.

Teksten omhandler i øvrigt kun vogne hos DSB, mens de private vogne optaget hos DSB vil blive omtalt i en senere artikel.

Af Torben Andersen

1950'erne til 1966, i alt 700 vogne, oprindelig til roe-, frugt- og kultransporter, men i epoke IV anvendtes de fleste kun som tjenestevogne til grus og sand og til transport af metalkrot, træflis m.v.

Modellerne er næsten helt korrekte til dansk udgave, og har mange fine detaljer som tynde håndbøjler, rangerskruebremse, bræddeplatform o.s.v. Den brune halvmatte lakering og de hvide påskrifter er helt i top.

Køreegenskaberne er fine, da vognene er forsynet med let sidebevægelige akselbøjler og uafhængige koblingsarme, så vognene med lethed kører gennem sporkurver og skifter. Alle er forsynet med NEM-skakt til udskiftning af koblinger

Som et ekstra bidrag til variation på modeljernbanen, kom de

oversigt over danske godsvognmodeller i skala 1:87 til epoke IV. Vil man finde ud af, hvad der ellers er udgivet af sådanne modeller, så bør man gennem kigge i tidligere numre af LOKOMOTIVET eller anskaffe sig Torben Zieglers hæfter over udgivne danske modeller gennem tiderne.

I et kommende nummer beskæftiger vi os - som allerede nævnt - også med de private godsvogne optaget hos DSB i epoke IV, fx ølvogne fra Carlsberg

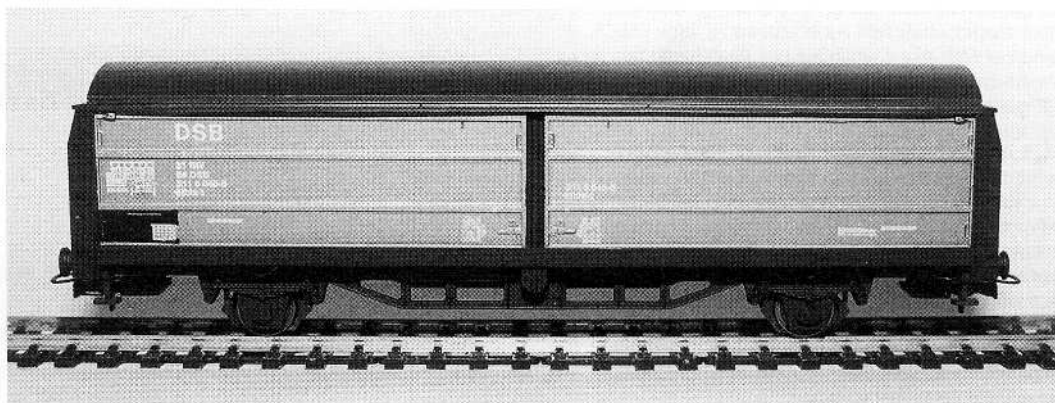
ligesom person- og postvogne vil blive omtalt i en senere artikel.

ÅBNE VOGNE

Litra E

Denne uundværlige vogntype fås fra KLEIN. Der er fremstillet en hel serie, både med og uden rangerplatforme, dels som almindelige E-vogne, dels som tjenestevogne med og uden DSB-logo.

Forbilledet byggedes fra sidst i



første modeller med bulede og skrammede sider, mens der senere blev udsendt modeller med glatte sider, altså som virkeligheids fabrikns nye vogne.

Samme fabrikant har fremstillet løse indsatser i plast med imitering af jernskrot, kul og grus, så vognene kan varieres i udseende. Alle tre indsatser kan bruges til danske transporter, for kullenes vedkommende dog kun kørsel i epoke III.

Bemærk, at fabrikanten nu er udgået for flere modeller, men m.j-forhandlerne skulle endnu have rimelige mængder på lager, også de tidligt udgivne modeller.

DSB litra Kbs

Efter et mindre oplag af vogntypen i 1979, så udsendte ROCO i 1996 et nyt og større oplag af denne uundværlige vogn, der siden sidst i 1950'erne har kørt overalt på danske spor, oprindeligt som litra T, fra 1961 litra KS, og fra 1965 som Kbs. I alt har DSB haft 450 vogne i drift. Mange er stadig på sporene, men er nu omdannet til brug for DSB Infrastruktur, hvor de især benyttes uden sidestøtter.

ROCOs model er helt korrekt til dansk (UIC-standard) med sine karakteristiske brede og høje sidestøtter, sprængværk (og lavtsidende bremseplatform udbygget over pufferne. Støtterne kan - som på forbilledet - aftages og anbringes i magasiner under vognen.

Også påskrifter er helt identiske med det danske forbillede. De er trykt på små plader - også det hvide DSB-logo - der ligger løse på små støberammer i æsken, når man køber modellen. Delene limes fast på vognkassen med cyanolim eller anden hurtigtørrende lim (foto af modellen er ikke vist).

DSB litra Ks

Også en meget almindelig vogn på danske spor fra 1967, og der leveredes i alt 300 stk. til DSB. Typen ligner meget litra Kbs, men er kendetegnet ved at have korte smalle sidestøtter, der kan vippes ned lægges langs vognsiden. Kun endestøtterne er aftagelige.

Modellen fås fra ROCO, og er igen en meget nøjagtig gengivelse af forbilledet med påskrifter i moderne design, bemaling m.v. men støtterne kan ikke lægges ned langs vognsiden som hos forbilledet, idet støtterne skal limes fast.

Modellen leveres med mange små påskriftplader med DSB-logo, nummer m.v., der skal limes på plads med forsigtighed.

Litra Tdgs

Som nævnt i indledningen har ROCO udgivet denne typiske epoke IV-vogn til styrtgods som korn, granulat, kunstgødning m.v. Forbilledet blev leveret til DSB mellem 1966-1969 (Talbot/Scandia) i et antal på 300.

Vognene blev flittigt benyttet, hvilket især tærede på svingtaget, der efterhånden rustede op, og man måtte fra 1986 udskifte dette med et nyt, der i farve afveg fra resten af vognen, idet det beholdt sit grå ståludseende.

Brugen af vogntypen faldt op gennem 1990'erne, men en del forblev i drift som private vogne hos kornfirmaet dlg, hvor de fik stort hvidt nummer på sliskerne som "identitet". Efter år 2001 er denne vogntype generelt udgået af DSBs vognpark.

Det blev i årene fra 1988 og frem til fire modeller i skala 1:87 fra ROCO. Alle er dimensionsmæssigt helt korrekte, og foreligger i en meget flot udførelse, varierende fra jordbrun til RAL 8025-brun

med korrekte, skarpe påskrifter, fine detaljer med håndbøjler, betjeningsgreb o.s.v. Detaljerne er også med hensyn til dimensioner gengivet optisk korrekt, d.v.s. meget tynde og filigrane.

Nogle mindre detaljer følger med som løsdeler, og skal monteres med flydende P-lim eller UHU Allplast, Bostik el. lign.

De først udgivne modeller fik metalgråt svingtag (som nævnt monteret på forbilledet fra midten af 1980'erne) og moderne hvid DSB-beskriftning, d.v.s. med Helvetica-skriftsnit. De er derfor bedst egnet til brug i sen epoke IV (og epoke V).

Senere er udgivet en model med brunt svingtag og den ældre (epoke III) DIN 1451-påskrift og DSB-krone. Disse vogne kan dog uden videre benyttes i epoke IV, idet der i virkeligheden gik relativ lang tid med at få påsat det nye Helvetica-skriftsnit og store hvide DSB-logo.

Modellerne til epoke IV/V kan forbedres ved at male færgekrogene gule, og akselboksene røde eller gule (indført fra ca. 1987), og bremseomstillere hvide med røde håndtag.

Der er fælles kat.-nummer for de fleste modeller, nemlig 46 423, bortset fra en enkelt epoke III/IV-model, nemlig den allerede nævnte epoke III/IV-model med DIN 1451-påskrift. Se foto side 7.

LUKKEDE VOGNE

Litra Gs

Den mest benyttede lukkede godsvogn hos DSB i moderne tid var stykgodsvognen litra Gs. Selv om den var bygget med vognkasse i brædder, og havde højtsidende rangerskruebremse i den ene gavl, så var den i drift hos DSB til slutningen af 1990'erne, dog i temmelig reduceret antal.

Allerede i begyndelsen af 80'erne begyndte man at udrangere denne vogn, der leveredes til Statsbanerne i tre varianter fra 1954 til 1966 i et antal af 3177 vogne, så den kan næppe undværes på en dansk modeljernbane epoke III og IV.

Mange er efterhånden overgået til tjenestevognparken til internt brug hos DSB. Nogle stykker er også overtaget af privatbanerne, ligesom andre er endt som "kernikalievogne" hos Kommunekemi.

ROCO har lavet modellen af litra Gs med rangerskruebremse (gruppe II). Sidstnævnte er dog i tysk UIC-udgave, men modellen har mange finde detaljer i den sædvanlige flotte ROCO-stil. Alle påskrifter er danske og helt i overensstemmelse med forbilledet.

Løbeegenskaberne er i top, og alle er forsynet med moderne KKK og NEM-skakt. Lemmene på siderne kan skydes op og ned som på forbilledet, og sidedørene kan åbnes. Der er masser af detaljer som trin, håndbøjler m.v. Disse følger med som løsdeler i sættet, og dem skal man selv montere, hvilket ikke skulle volde problemer.

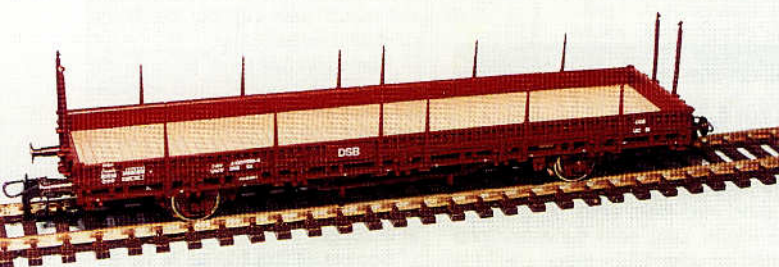
Den tyske rangerskruebremse kan i øvrigt udskiftes med en dansk, fx løsdeler fra KLEINs Hims-model.

Modellen er fremstillet i hård plast, og kan må mange måder nemt forbedres, bl.a. ved enkel bemaling af bl.a. bremseomstillere (hvide), akselbokse (røde eller gule), ligesom vognkasse og tag kan patineres på forskellig vis.

Fleischmann

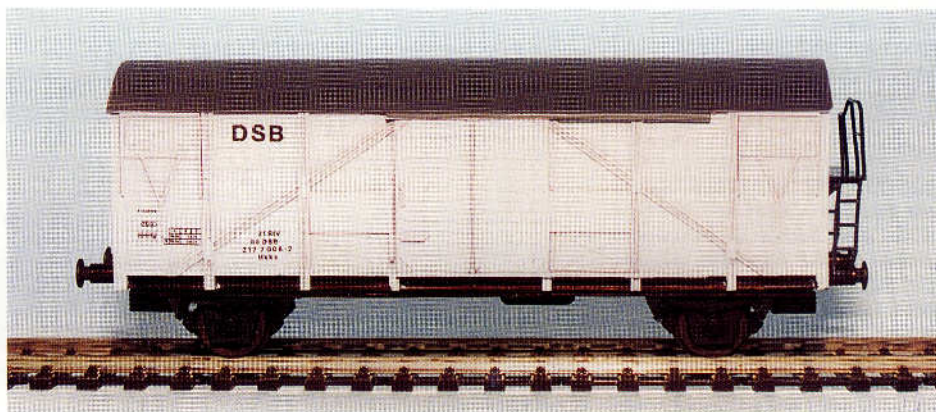
Også Fleischmann har lavet en model af den meget almindelige godsvogn litra Gs. Det er en gruppe III-vogn uden rangerskruebremse, der nøje følger forbilledets dimensioner.

Vognen er i flot lakering, men



En model af den åbne lavsidede godsvogn med støtter DSB litra Ks til epoke IV, blev udsendt af ROCO i 1996. Det er i øjeblikket den eneste model af sin slags til epoke IV. En i øvrigt ganske forbilledlig model.

Fra LASER dukkede den hvide lukkede godsvogn DSB litra Hkks op første gang i 1996. Modellens vognkasse og undervogn er fremstillet helt i resinplast, mens bremseplatformen er i æstet nysølv. Vognen er en fin model, hvor der er vedlagt detaljer som håndbøjler og trin. Den lider dog af nogle detaljemangler, især på undervognen (bremseomstillere, trykluftbeholdere m.v.). Disse dele kan umiddelbart godt eftergøres, hvis man ellers kan finde en lim, der bider godt fast i resinplasten.



Målskema for de tre Gs-grupper hos DSB:

Drift-numre	Gruppe	Akselafst. mm	Lop mm	Dørbredde mm	Med rangerskruebremse
120 1 000- 120 1 881	I	5700	10 580	1800	Ja
120 2 000- 120 3 999	II	5700	10 580	2000	Ja
123 0 000- 123 0 299	III	5700	10 580	2000	Nej

Til højre: Forbilledet til KLEINs model af DSB litra Hbikks-t dukkede op i 1987-88, og modellen blev udsendt med tre forskellige numre. Den er meget veltillignende med mange detaljer, selv om den ikke er 100 procent som det danske forbillede. Det er en typisk repræsentant for epoke IVb.



Herunder: DSB litra Iblps er nok den godsvognstype, der nogensinde har været i drift i kortest tid hos DSB. Alligevel har TOGMODELLE udgivet typen, der i den brune udgave kun hører til i epoke IVa. Modellen er - trods detaljemangler - yderst veltillignende.



Herunder: En typisk epoke IV-godsvogn var DSB litra Hims, som er udgivet i model af KLEIN i flere epoke IV-udgaver, dels med profilerede døre, dels med pladedøre, dels med DIN 1451 litrering og dels med stort hvidt DSB-logo o.s.v. Vognene svarer fuldstændigt til sit forbillede, og kan slet, slet ikke undværes på et epoke IV-anlæg.



desværre i alt for rødlig nuance, der mere minder om farven på en litra Gs fra DB. Påskrifterne er helt i top, skarpe og korrekte.

Vognen har mange fine detaljer på vognkasse og undervogn, og dørene er oplukkelige. Modellen kan derfor bruges på læsseveje, ved varehuse med læsset gods til afveksling for de helt "tillukkede" vogne. Denne model af litra Gs er en af de bedste på markedet.

LIMA

LIMA har også i årene udsendt modeller af Gs gruppe III uden rangerplatform, baseret på tysk grundmodel (UIC).

De nyere er på mange punkter forbedret i forhold til tidligere Gs fra LIMA, idet den nye plastic, som vognene fremstilles i, er skarp og ren, og alle små løsdele som trin og undervogndetaljer leveres særskilt.

Lakeringen er næsten korrekt (lidt for rød). Påskrifter er rigtige, og vognen er udstyret med KKK og brunerede hjul. Løbeegenskaberne er generelt gode, men vognen trænger til lidt ekstra vægt.

His-t/His/Hims

Næst efter litra Gs var den lukkede stykgodsvogn litra His/Hims den mest benyttede hos DSB i epoke IV.

Denne meget almindelige stykgodsvogn hos DSB i godt 30 år (i drift fra 1960, udrangeret endeligt

i 1994) kan fås i model fra det østrigske firma KLEIN.

Hos forbilledet blev typen i første omgang anskaffet i et antal af ti vogne uden rangerskruebremse (1960), 300 vogne med bukkede skydedøre og højtstående rangerskruebremse (1962) og 300 vogne med profilerede døre og højtstående rangerskruebremse (1966), i alt 610 vogne.

KLEINs model er en flot efterligning med alle vogntypens karakteristika, bl.a. de kraftige gavlstolper. Alle dimensioner er præcise med fine detaljer med filigrane håndbøjler, trin, dørbeslag, bremseomstiller m.v. Påskrifterne er også korrekte og generelt trykt knivskarpe.

Modellerne er - ligesom forbilledet - fremstillet i mange varianter. Det gælder udgaverne med eller uden rangerskruebremse, der fås dels med kronelitrering, dels med moderne epoke IV i hvidt DSB-design. På æskeemballagen er ofte angivet at vognen er til

epoke V, men det er lidt forkert, idet de modellen primært er en typisk dansk epoke IV-vogn. Årsagen er, at de tysk/østrigske epoker har en lidt anderledes tidsinddeling end de danske.

Forbilledet har altid været lakeret i den gamle såkaldte DSB nr. 3-brun, og derfor er en enkelt model i serien forkert i forhold til forbilledet, idet den er malet i moderne godsvognbrun RAL 8025.

Klein har ikke alene udsendt den tidlige serie med bukkede døre; firmaet har også lavet udgaven med profilerede døre, også her til epoke IV.

Kleins modeller kan, selv om de er fremstillet til kørsel på spor med lav code, også uden problemer køre på spor fra Märklin, ihvertfald de sidste nye udgaver. Ellers er det muligt at skifte hjulsæt.

Flere modeller er udgået hos fabrikanten, men mj-forhandlerne har endnu en del på lager, også de tidlige udgivne modeller.

Hbis/Hbis-t

Den lange stykgodsvogn litra Hbis blev afløser for His/Hims, og blev den første lukkede stålsvogn uden højtstående rangerskruebremse.

De langakslede stålsvogne (akselafstand 8000 mm) anskaffedes 1970-1976, og det blev til i alt 630 eksemplarer. De er i tidens løb benyttet til mangt og meget, og nogle er endnu i drift. Et par udlejedes til Albani bryggerierne (1974), Odense, mens andre blev anvendt som almindelige stykgodsvogne med udsmykning. En hel serie brugtes til postbefordring (pakker) som såkaldte G-postvogne, og fik påsat posthornlogo på vognsiden fra 1988.

I 1988 blev et par Hbis udtaget for kunstnerisk udsmykning, og fik påmalet motiver af saks hhv. klavertangenter.

LIMA udgav sine første Hbis i 1990, og lagde ud med fire udgaver. Den almindelige brune og G-

Tabeller over DSB-godsvogne til epoke IV

Note: RS = med høj- eller lavtsiddende rangerskruebremse.
(Forbehold for fejl og mangler)

År	Kat.-nr.	Driftnr.	Beskrivelse
KLEIN DSB litra E			
1988	3107	01 86 502 0 026-6	Uden RS med DSB kronelitrering
1988	3108	01 86 502 0 099-3	Uden RS med stort DSB logo
1989	3096	01 86 500 0 046-8	Med RS og DSB kronelitrering
1989	3097	01 86 500 0 078-1	Med RS og stort DSB logo
1991	309X	40 86 945 1 224-4	Med RS, banetjenesten, stort DSB-logo
<i>Alle forannævnte har bulet vognkasse.</i>			
ROCO DSB litra Ks			
1996	46 540	01 86 330 0 285-4	Med stort DSB-logo
ROCO DSB litra Kbs			
1996	46 544	01 86 333 0 236-1	Vognkasse og undervogn malet i brun RAL 8015
ROCO DSB litra Tdgs			
1988	46 423	21 86 574 0 239-0	Med stort DSB-logo
1993	46 423	21 86 074 0 071-8	Med stort DSB-logo
1994	46 423	21 86 074 0 035-3	Med stort DSB-logo
1995	46 721	21 86 574 0 117-8	Med DSB krone og computerlitrering (DIN 1451)
ROCO DSB litra Gs			
1993	46 257	01 86 120 2 808-6	Med RS (tysk type), brun lakering, stort DSB-logo
1995	46 257	01 86 120 3 615-4	Med RS (tysk type), lakeret i RAL 8025 (forkert) og stort DSB-logo
Fleischmann DSB litra Gs			
1992	5310 DK	123 0 047-7	Uden RS, rød-brun, med stort DSB-logo
LIMA DSB litra Gs			
1996	303 235	120 3 702-0	Uden RS med stort DSB-logo
1996	303 268	120 0 071-7	Uden RS med stort DSB-logo
KLEIN DSB litra His/Hims			
1991	3295	21 86 211 4 999-4	Litra His (epoke III/IV) uden RS, pladedøre, kronelitrering
1992	3298	21 86 210 2 384-3	Litra His (epoke III/IV) med RS, profilerede døre, kronelitrering
1992	329E	21 86 211 4 085-2	Litra Hims med RS og blandedøre, stort DSB-logo
1991	3296	21 86 211 4 995-2	Litra Hims uden RS, pladedøre, stort DSB-logo
1992	3299	21 86 211 4 587-7	Litra Hims med RS, profilerede døre, stort DSB-logo
1992	329A	21 86 211 4 105-8	Litra Hims med RS, pladedøre med stort DSB-logo
LIMA Hbis			
1990	30 3535K	21 86 225 0 068-6	Rustbrun med pletmalning
1990	30 3537K	21 86 225 0 318-2	Rustbrun med pletmalning, med gult posthornlogo (G-post, sen epoke IV)
1990	30 3539K	21 86 225 0 480-4	Med påmalet klavertangentmotiv
1990	30 3538K	21 86 225 0 493-7	Med saksemotiv i flere farver
1994	30 3219K	01 86 225 0 209-6	Rustbrun
1996	30 3233K	21 86 211 0 040-5	Epoke III/IV, alufarvet vognkasse
Fleischmann Hbis			
1992	8334DK1	21 86 235 5 051-2	DSB Hbis-t
1992	8334DK2	46 86 225 0 423-0	DSB Hbis, G-post logo (sen epoke IVb)
KLEIN Hbikks-tt			
1987	3164-1	21 86 237 2 032-1	Alufarvet
1988	3164-2	21 86 237 2 047-9	Alufarvet
1988	3164-3	21 86 237 2 018-8	Alufarvet
1989	3164-4	21 86 247 2 003-1	Alufarvet, udgivet med litra Hbillns, d.v.s. litrering fra 1988
ROCO Hbillns			
1989	46 455	21 86 246 0 067-1	Med DB-rødbrune gavle, RAL 8012
1993	46 455	21 86 246 0 038-1	Gendgivelse af forannævnte, samme katalognummer, men med DSB RAL 8025 på gavle
1994	46 455	21 86 246 0 073-8	Med DSB RAL 8025 på gavle
LASER/Trinbrættet Litra Hios-v m.fl.			
1995	1004/03	42 86 230 7 009-4	Alugrå (fåtypisk udgave, men korrekt)
LASER/Trinbrættet DSB litra Hkks			
1996	1037/01	21 86 217 7 006-2	Med DSB logo i sort
1997	1037/03	21 86 217 7 015-3	Med Carlsberg logo og sætsedele (etiketter)
1997	1037/04	21 86 217 7 073-2	Med Carlsberg logo
TOGMODELLE DSB litra Iblps			
2002	15 508	805 3 098-9	Epoke III/IV med DSB-krone
2002	15 510	805 3 084-6	Epoke III/IV med DSB-krone

post-modellen er pletmalet i mellemrød fra fabrikantens side, lidt vel overdrevet, men alligevel en ganske pæn model. Samtidig udsendte man modeller af de to kunstvogne med saks- og klavermotiver.

Hbis-vognene fra LIMA er nogle af de mest vælgende modeller af denne meget almindelig dansk godsvognstype, selv om de har nogle småfejl, bl.a. uoverensstemmelse mellem vognnumre og gavlundseende m.v. Dimensionerne er i alle tilfælde korrekte.

Der foreligger dog nogle detaljefejl, bl.a. er pufferne forkerte; de skal være almindelige cylinderpuffer, men det kan let ændres med pufferløsdele fra fx KLEIN.

Den vandrette langsgående liste under dørene er i virkeligheden en del af skydedøren, og den skal derfor øverst slibes til i skrå vinkel på omkring 30 grader.

Hjulene bør udskiftes med andre sæt, fx fra ROCO, og alt efter vognens valgte nummer, så bør man montere håndhjul til parkeringskruebremse på vognsiden.

Håndbøjler mangler ved gavlene; de kan monteres med løsdele fra GREMO eller bukket i 0,3 mm nysølvtråd. Man kan rådføre sig med tegninger af vogntypen, hvis disse detaljer ønskes.

Undervejs har forbilledet fået "store færgeroget" med bøjler, der fås som løsdele fra KLEIN. Disse males olivenbrune med gule striber.

Lakeringen er generelt korrekt, men påskrifter er ofte lidt sjusket udført.

De to Hbis-"kunstvogne" med saks- og klavertangentmotiv er også udgivet af LIMA, og er generelt helt i overensstemmelse med forbilledet. Disse vogne hører hjemme i sen epoke IV, idet disse som allerede nævnt først sattes i drift fra 1988.

K i katalognummeret betyder, at vognen er forsynet med kortkoblingskulisse med NEM-skakt.

Også Fleischmann har udgivet litra Hbis, dels almindelig DSB-udgave, dels som G-post (denne vogn er sen epoke IVb) og dels som ølvogn fra Albani. Disse vogne er rimelig korrekte, men de førnævnte fejl som LIMAs vogne har, går på besynderlig vis igen på Fleischmanns modeller, d.v.s. forkerte puffer og for kraftige skydedørlister.

På et punkt er den ene af Fleischmanns vogne anderledes, idet fabrikanten har "snydt" med dørene på Albani (og på Grand Danois, epoke V). Den (og Grand Danois) er forsynet med plane døre med påtrykte langsgående "lister" i stedet for reelt støbte forstærkninger, altså optisk snyd.

Bortset fra dette, så er påtryk og lakering helt i top, og i fuld overensstemmelse med forbilledet med hensyn til litrering m.v. Alle er nu udgået af Fleischmanns program.

Samme vogntype fås fra Märklin, og er som grundmodel den bed-

ste til en dansk Hbis. Dimensionerne er korrekte, og eneste uoverensstemmelse med forbilledet er nitterne langs profilerne på skydedørene. De skal i realiteten slet ikke med.

Vognen fra Märklin fås som Hbis, Grand-Danois og arbejds-miljøvogn, de to sidstnævnte hører dog ikke til epoke IV, derimod kun til epoke V.

Hbikks-tt

Det er KLEIN i Østrig, der har lavet denne meget flotte og helt korrekte model af stykgodsvognen, der kom i drift hos DSB fra 1981, og leveredes i et antal af 50.

Modellernes farvevalg og numre er rigtige. De brune felter og gavle skal være såkaldt DSB nr. 3 brune, og den farve er ramt temmelig godt om end den er en anelse lys i farven.

Bortset fra nogle skønhedsfejl som lidt for spinkle puffer, manglende bremseomstillere på sprængværket, er det en dimensionsmæssigt og optisk meget korrekt model. (NB: Der findes en plade på den ene side af sprængværket, dog uden egentlig funktion, den kan man lave om til bremseomstillere).

Vognene har fine skarpe påtryk, ja, man kan endog læse de små opsmøringsmærker. Modellen er velkørende, og trods den lange akselafstand, går den fint gennem skarpe kurver. Den kan ikke undværes på et epoke IV-anlæg (helt præcist epoke IVb).

Flere af modellerne er desværre nu udgået, men mj-forhandlerne har muligvis en hel del af dem liggende på lager.

Modellen har naturligvis KKK med NEM-skakt til valgfri udskiftning af koblingstype.

Hbillns

Man kan få - eller kunne få - meget flotte modeller af DSBs moderne stykgodsvogne, der sattes i drift fra 1987. I alt leveredes 100 vogne af denne type, og ROCO har fremstillet denne danske model ud fra en svensk grundmodel, der udsendtemæssigt er korrekt til den danske. Alle dimensioner er næsten korrekte, men da den som nævnt har svensk forbillede, så er den et par millimeter for kort.

Den første model udkom i 1989, senere er fulgt endnu to modeller af denne type i 1993 hhv. 1994.

Den første model havde fejlfarvede brune felter, da de var DB-rødbrune (RAL 8012), men blev i efterfølgende oplag rettet til korrekt DSB-brun RAL 8025.

Modellen skal kun forbedres ved at håndhjul på gavle samt færgeroget males gule. Akselboksene kan males røde eller gule efter eget ønske. Endvidere skal man fjerne parkeringsbremsen fra undervognen, d.v.s. det lille håndhjul.

Forbilledet har blankpolerede aluminiumsider, hvor ROCOs udgave er let metaifarvet. Det kan let ændres med "pudsecreme", d.v.s.

I 1989 udsendte ROCO (egentlig udgivet af TOG&TEKNO) en meget fin model af den moderne stykgodsvogn litra Hbbilns, der hører hjemme i epoke IVb. Den første udgave, der ses på billedet havde dog fejlfarvede brune felter i DB-brun (RAL 8012). På senere modeller fik den dog den rigtige DSB-brune (RAL 8025).



en særlig metalfarve fra Humbrols/Revells Metalcote program, hvor man skal bruge farven Polish Aluminium.

DSB litra Hkks

LASER/Trinbrættet, Vejle har udgivet denne meget specielle danske model, der er en typisk DSB-anskaffelse fra slutningen af 1950'erne. Den hvidmalede vogn, der anskaffedes i et antal af 200 eksemplarer, hed oprindeligt litra I, men blev fra 1965 omlitret til Hs. Fra 1980 blev litra ændret til Hkks, og typen var i drift til og med 1989.

Denne hvidmalede lukkede godsvogn, som var en søster til litra Gs, var meget almindelig på danske spor op gennem 1970'erne og 80'erne, og den blev allerede på et tidligt tidspunkt, d.v.s. i slutningen af 1960'erne, også udlejet til Carlsberg, hvor den brugtes som ølvogn. Ellers brugtes den til transport af grøntsager, margarine

Modellen er også udsendt som fornævnte lejede ølvogn af Carlsberg, og til denne er vedlagt tynde etiketter m.v. i ætset nysølv med grønt tryk. Til korrekt placering er vedlagt en skabelon, der lægges løst på vognsiden under pålimning af etiketten.

Modellen er omtalt i nærværende tekst, idet den hos forbilledet ikke blev henregnet som en privat anvendt vogn, men som en vogn, DSB havde stillet til rådighed ved lejemål.

Modellen er - som for alle LASERs modeller - fremstillet i resinplast. De støbte detaljer er fine og korrekte. Alle finere løsele som højtsiddende bremseplatform, trin m.v. er vedlagt i ætset nysølv, og skal påsættes ved at bore huller op og lime med kraftig kontaktilim el.lign.

Modellen er udstyret med NEM-kortkobling. Løbeegenskaberne er ikke optimale, idet akslerne ikke altid løber så frit rundt. De kræver lidt tilpasning og kørsel.

Litra lblps

TOGMODELLE har heldigvis vovet at udgive en model af denne godsvogn, der kun forblev i drift hos DSB i meget kort tid. Dens forbillede blev fra 1968-70 ombygget fra litra Gs, og nogle blev allerede i 1974 solgt til anden side. Kun nog-

le få forblev i drift til midt i 1980'erne, dog som private vogne.

Modellen er konstrueret med nye værktøjer helt fra bunden, altså både undervogn og vognkasse, så den fremtræder helt korrekt som det danske forbillede. Modellen er støbt i hård plast, og den er ret detaljeret og præcist udført med profiler, nitter, trin, færgrokroge m.v. selv om der også er detaljefejl, bl.a. mangler markeringer af tagsamlinger.

Vognkassen - incl. den højtsiddende bremseplatform - er lakeret i DSBs typiske mørkebrune farve. Den har hvid litrering og tekniske påskrifter, mens taget er lakeret i lysegrå.

Bemalingen er tip-top, mens litrering og de tekniske data er forkeret med hensyn til skrifttype og -grader. De er læsbare, altså skarpe i kanterne og uden "huller". Selv de mindste påskrifter på døre m.v. kan læses. Litreringer og driftnummer er for små, mens de tekniske påskrifter er ret overdimensionerede. Placeringer på vognsiden er derimod korrekte.

TOGMODELLE har udsendt to modeller med forskellige numre af litra lblps, men har desuden fremstillet modeller af søstervognene fra Fynsk Mælk, SAJYKA m.fl. som vi gemmer til en tekst om private godsvogne til epoke IV.

Modellen er forsynet med KK-kulisser med NEM-skakt, og kører fint gennem kurver, sporskifter m.v.

TOGMODELLE har også udsendt en model af vognen som tjenestevogn, hvoraf DSB i øvrigt

kun havde denne ene af typen (fra 1978). Den er i samme brune farve som lblps, men selvfølgelig med andre litreringer og tekniske data.

TIPS

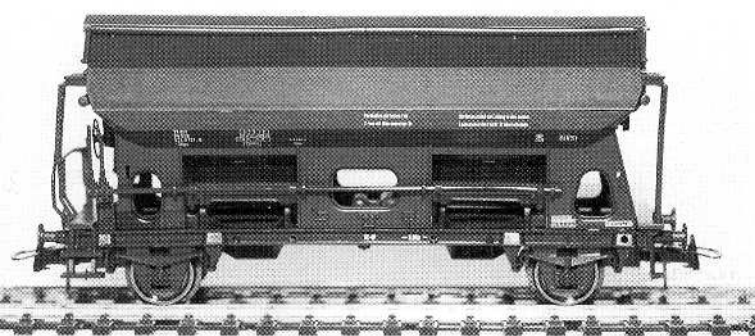
Hvordan kan man hurtigt se, om en model af en godsvogn hører hjemme i epoke IV? Det er rimeligt nemt, når nedennævnte retningslinier følges:

Lukkede vogne skal være brun- eller hvidmalede med stort hvidt, rødt eller sort DSB-logo øverst på venstre vognside. Der er dog en enkelt undtagelse, nemlig litra lblps, der aldrig nåede at få stort DSB-logo. Det samme gælder litra His, der opråbder et langt stykke uden omlitrering til Hims og uden hvidt DSB-logo op gennem 1970'erne.

Fra 1981 dukkede nogle nye vogne op, som havde metalsider og brune gavle samt det nævnte DSB-logo på venstre vognside.

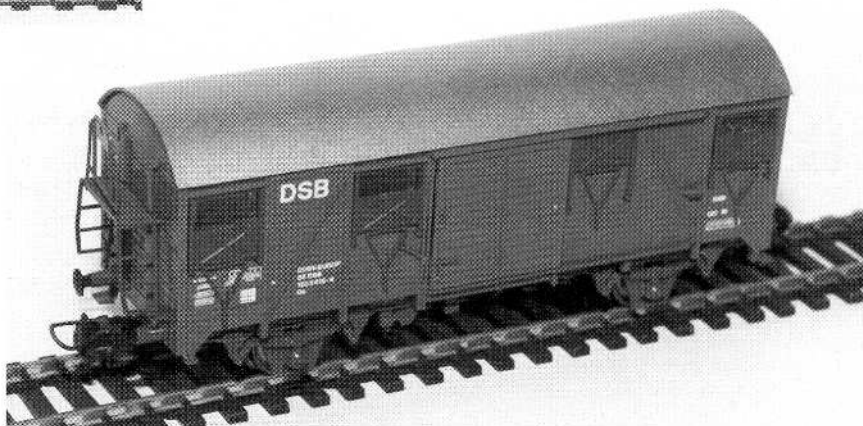
De åbne vogne skal være rødbrune med stort hvidt DSB-logo øverst på venstre vognside, i visse tilfælde mangler det hvide DSB-logo.

På vogne i epoke IV er et lille DSB med krone påsat vognens højre side, og alle vogne har computernummer og litrering på venstre vognside.



Fra ROCO er i et par omgange udsendt den lukkede godsvogn med svingtag DSB litra Tdgs. Billedet viser typen til epoke III/IV med kronelitrering (kat.-nr. 46 721), idet forbilledet kørte med DIN 1451-påskrifter til langt op i 1980'erne. Sammen med modellen medfølger diverse løsele til selvmontering.

Det er i tidens løb blevet til et utal af modeller af de lukkede godsvogne litra Gs. Primært er det gruppe III-vogne uden højtsiddende bremseplatform, som er udgivet fra LIMA og Fleischmann, men ROCO vovede i 1993 at udsende den med tysk bremseplatform. Vognen er en fin detaljeret model med mulighed for at skyde jalousierne op eller ned. Desværre lakerede ROCO den delvis i RAL 8025, en farve som ingen af DSBs Gs-vogne har fået.



Ønsker man at anlægge en lille DSB-station, enten på anlægget eller som diorama, så er Holme-Olstrup station ved Næstved velegnet til formålet. Ikke alene fås den færdig i model fra HELJAN i skala 1:87, den har også en tilpas størrelse, og for mjere som ønsker at give den flere detaljer, viser vi her hvordan stationen og dens omgivelser så ud ca. 1974-1984, d.v.s. i epoke IV.

Af Torben Andersen



**EN DEJLIG DSB-LANDSTATION
TIL EPOKE II, III OG IV:**

HOLME-OLSTRUP



På modsatte side til højre: Holme-Olstrup station set fra sporsiden i retning mod Haslev. Spor 1 benyttes til tog mod Haslev, mens spor 2 er for tog til Næstved. Til højre for stationen ses det traditionelle DSB-hegn i engelskrød. Det er i dag erstattet med et moderne cykelskur, og vinduerne i gavlen er blevet blændet ud.

Modsatte side til venstre: Forsignalet i sydenden af stationen, altså indkørsel fra Næstved-siden. Den hvide gitterplade i baggrunden er opsat for at tydeliggøre armsignalet mod baggrunden. Signalet - og hovedsignalet længere fremme - stod trofast og vogtede toggangen indtil år 1984.

Modsatte side nederst: Stationsbygningen fra vejsiden. Kvisten på taget var ikke på den oprindelige bygning, men tilføjet i 1950'erne.

Denne side til højre: Udhuset til stationsbygningen med rød port ind til mellemgården. Oprindeligt var der dame- og herredas samt pissoir for publikum bag de tre døre i udhuset. Bemærk den grønne bevoksning op ad murene. I 1970'erne fungerede huset som lager.



Lidt om stationen

Holme Olstrup er beliggende på den enkeltsporede strækning, Sydbanen, nøjagtig 85,5 km fra København H og 7,4 km fra Næstved. Den blev sammen med de øvrige landstationer på banen, d.v.s. Havdrup, Tureby, Haslev, Lov og Lundby taget i brug ved Sydbanens åbning 4. oktober 1870.

Alle stationer på strækningen blev tegnet af Chr. Abrahams, og opførtes i gule sten. Stationerne Gadstrup, Ll. Skensved, Herfølge og Klarskov anlagdes senere, heraf blev de tre sidstnævnte opført som hvide bygninger med røde murbånd. Gadstrup blev som den eneste landstation på strækningen opført i røde sten.

Holme Olstrup station - oprindeligt betegnet Olstrup - lå næsten uberørt i 100 år. Æn-

dringer i stykgodsekspeditionen i 1960'erne gjorde at den blev nedlagt i Holme Olstrup, og i 1968 fjernede man varehuset; det blev flyttet til Frederikslund (?) ved Slagelse, mens resten af stationen forblev i sin "tornerosesøvn".

I 1972 blev stationens tag renoveret, idet skifertaget blev udskiftet, og den oprindelige opadstræbende tynde skorstenspipe med ornamenter blev erstattet med en grå moderne dækkende "regnhætte".

Sikringsanlægget

Sydbanen havde fra åbningen sikringsanlæg med armsignaler og trådtræk, selv om der undervejs skete tekniske forbedringer af apparater, signaler m.v. Signalapparatet på Holme Olstrup station (og et par andre) anbragtes senere i en selvstændig lille hytte.

Sikringsanlæggene på Sydbanen styredes ved hjælp af nævnte trådtræk, hvorfor man på alle stationer kunne se de karakteristiske "dvælende" gråmalede sporskiftespændere.

I årene 1983-84 nedtog man sikringsanlæggene på Lille Syd, og dermed forsvandt også Holme Olstrups specielle miljø med armsignaler, sporskiftespændere m.v. Ved samme lejlighed fjernede man også det gamle røde signalhus med sporskifteapparatet, der heldigvis kom til ære og værdighed på Danmarks Jernbanemuseum i Odense, hvor det kan beses endnu i dag. I stedet opsattes på banen moderne sikringsanlæg med daglyssignaler, og Lille Syd er siden blevet fjernstyret via FC Roskilde.

Tiden efter 1984

Efter 1984 blev stationsbygningen moderniseret flere gange indvendigt, og man blændede til sidst nogle vinduer bl.a. i gavlen, da DSBs billet salg nedlagdes midt i 1990'erne, og indrettede bygningen med postekspedition.

Stationens sidespor og enderampe lå endnu på sin oprindelige plads i slutningen af 1990'erne, men senere er dette og en del af sporet ind til varehuset fjernet. I 1996 blev der anlagt en gangsti direkte fra stationen til forlystelsesparken Bon-Bon-land.

Trafikken på Sydbanen

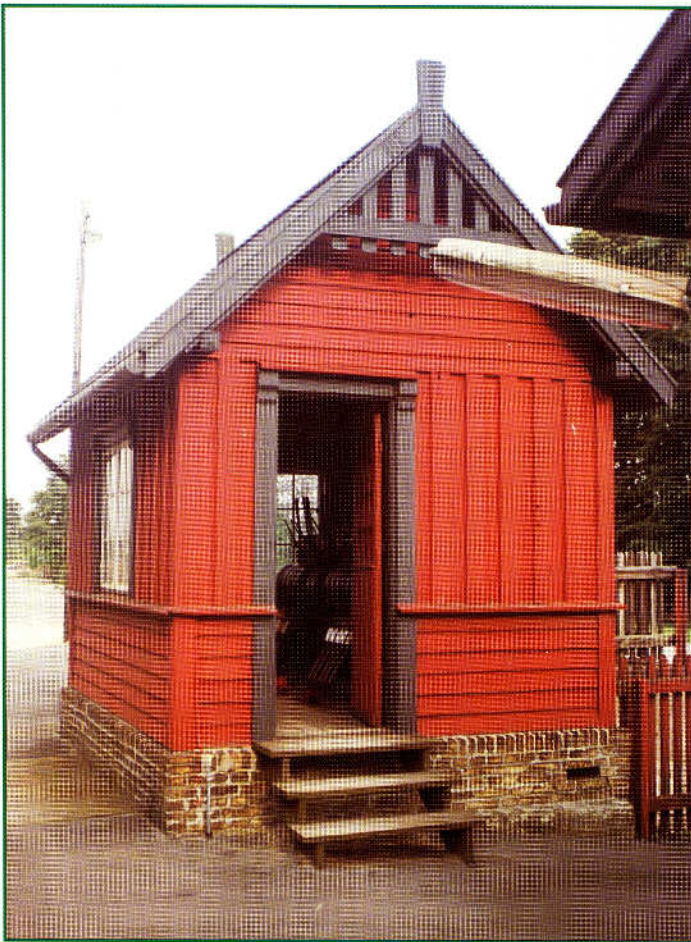
Indtil 1924 var Sydbanen eneste jernbaneforbindelse mellem København og Næstved. I nævnte år åbnedes den dobbeltsporede Midtbane, Næstved-Ringsted-Hvalsø-Frederikssund. Den tog i første omgang mærkværdigvis ikke meget af trafikken, hvilket udelukkende skyldtes at man opfattede Midtbanen som en lokal forbindelse. De store udenlandske tog m.v. ledtes fortsat over Sydbanen, og alle typer af damplokomotiver har kørt på sporene.

Det var først meget senere i 1950'erne, at de større tog ledtes over Ringsted.

Sydbanen havde op gennem 1950'erne og 60'erne fortsat en vigtig funktion, ikke



Håndbetjent skifte på Holme-Olstrup station, 1978. Kontrablokken var gulmalet. Til højre ses en del af en kabelrende dækket med brædder. I disse render blev signal- og sporskiftetekablene ledt til/fra signalhuset.



Et lille kig ind i den røde signalpost, der havde grønne vindskeder og dørkarm. Man kan skimte betjeningsapparaterne inde i huset. Fundamentet er i gule sten.

mindst som godsbane, idet Haslev og Køge havde vigtige industrier og handelsvirksomheder. I 1980'erne omdøbtes strækningen officielt til Lille Syd.

Holme-Olstrup havde i 1950'erne og 60'erne en del godstrafik, bl.a. med vogne til Holmegårds Glasværk. Ofte stod 10-15 vogne til af- og pålæsning på sidesporene. Læsning og losning foregik ved hjælp af gaffeltrucks.

Godstrafikken på Sydbanen blev i mange år op gennem 1950'erne klaret med Næstveds D-maskine, der også betjente Bregentved sidespor og Haslev. Sidstnævnte havde i mange år en del større industri (bl.a. mejeri og slagteri) og dermed også godstrafik. Maskiner stationeret i Køge betjente de øvrige stationer på strækningen, nord for til og med LI. Skensved og syd for til og med Tureby.

Persontrafikken efter 2. Verdenskrig blev primært klaret med E- og P-maskiner, men mest benyttet var dog de brummende MO-vogne, der i mange år som regel kørte med oprangeringen MO-CLL-CLL-MO. Disse tog forsvandt i

1974, hvor litra MX med Bn-Bns-stammer indsattes.

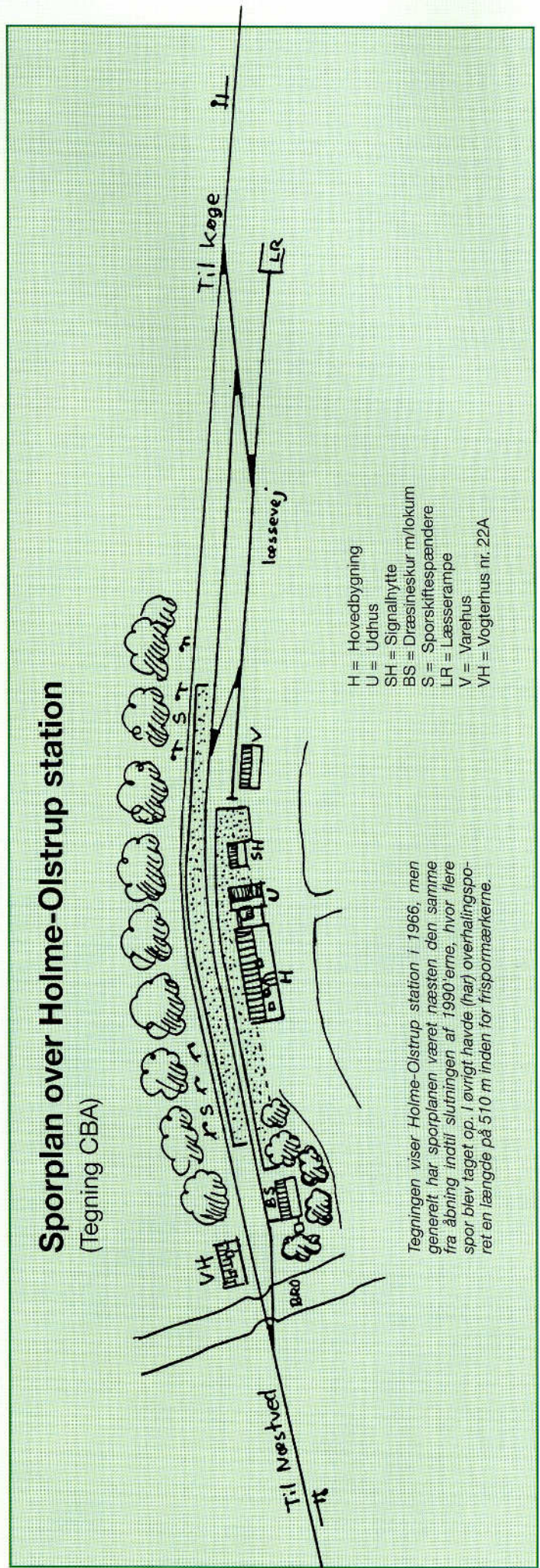
Regionaltogene med MX forsvandt i 1986, hvor de røde motortogsæt litra MR-MRD overtog opgaverne, suppleret med røde myldretidstog fremført af MX, MY, MZ eller ME. Litra MR-MRD er stadig i brug på Lille Syd (2004), dog nu ommalet i hvid, men der køres fortsat et par pendlertog med røde nærtrafikvogne af Bn-typen.

Der har i flere omgange op gennem 1980'erne og 90'erne været på tale at lukke stationen, men det er heldigvis aldrig blevet til noget. Stationen er i dag en forholdsmæssig godt benyttet landstation, hvor mange pendlere benytter den til job og skole.

Billederne er alle taget i perioden 1974-1982.

Holme Olstrup station i model

Selv om HELJANs model af Holme Olstrup station er godt tyve år gammel, så er det fortsat en af de bedste i firmaets program, idet den er i korrekt skala 1:87. Det ved forfatteren af denne tekst, idet det i al beskedenhed var undertegnede,



der i 1970'erne brugte tid og målebånd for at opmåle stationen til brug for en tegning i UK-modelinformation. HELJAN greb ideen og fremstillede stationen i model 1:87, desværre med nogle detaljemæssige kompromiser, men heldigvis ikke værre end det er til at rette.

Man har fx ikke helt fulgt forbilledet med hensyn til farvegivningen, idet døre og vinduer skal være grønne, hvor modellens er hvide og brune. Det kan imidlertid let klares ved at ommale delene med en passende DSB-grøn, fx Humbrol 76-grøn. Under alle omstændigheder bør man male bygningen i matte farver, så modellens halvblanke plasticudseende forsvinder. Til murene benyttes en Humbrol 24-gul med lidt 27-grå. Taget males med 31-grå mixet med lidt 64-lys grå. Vindskeder males i samme farve som vinduerne, d.v.s. 76-grøn.

HELJAN har desværre også undladt at fremstille det herlige lille røde signalhus i træ, der var karakteristisk for stationen, og - som allerede nævnt - nu er opstillet på Danmarks Jernbanemuseum i Odense. Men det kan selvbygges, bl.a. blev der bragt tegninger af dette i UK Modelinformation nr. 15 (udgivet 1983). Er man interesseret i at vi igen bringer disse tegninger, så skriv til os.

Heller ikke perronen er som hos forbilledet. Her har HELJAN fremstillet en fliseperron, hvor det rettelig skal være en lav asfaltbelagt perron med kantsten.

Modellen af Holme Olstrup station er i tidens løb blevet benyttet på mange danske anlæg, ikke alene i klubber og hos private, men også på de små anlæg, hvor togene kører ved møntindkast på DSBs stationer, bl.a. på Hovedbanengården i København.

Øverste foto: Signalposten på nordsiden af stationsbygningen. Om vinteren skulle man have varme i signalposten, så derfor var den forsynet med skorsten og kakkelovn.

På billedet i midten ses stationen fra nordsiden, altså fra Haslev-indkørslen. Til højre i billedet ses en af sporskiftespænderne og de tilhørende trækkabler, der stod langs sporet. Helt i baggrunden anes vejbrossen, der fører landevejen Næstved-Rønnede over sporene.

Nederst et nærbillede af sporskiftespænderne, hvoraf der stod tre i hver ende af stationen.



HELJANs model af DSB B 2048 på anlæggets opstillingspor. Modellen er til epoke IIIb, men kan også benyttes til epoke IIIc.



Personvogne til tre epoker

Af Torben Andersen

DSB litra A og B fra HELJAN

I oktober måned 2003 udsendte HELJAN sine længe ventede modeller af DSBs UIC-personvogne litra A og B til epoke III, IV og delvis epoke V.

Vognene sælges både som æskesæt med én A-vogn og tre B-vogne i vinrød til epoke IIIb/c hhv. rød-udgave til epoke IVb og som enkeltheder. Flere varianter og numre vil blive fremstillet i det kommende år, ligesom søstertyperne litra AB, BD og Bk løbende sendes på markedet, således at man får mulighed for at oprangere korrekte landsdeltog til epoke III, Ic-tog til epoke IV og IR-tog m.v. i epoke V.

Vinrød udgave (epoke IIIb/c)

Lad os starte med konklusionen og fortælle at alle vogne absolut er i topklasse. Der er nogle fejl i detaljer og teknik, men generelt er modellerne utroligt præcise og meget vellignende.

Vognene er fremstillet i gennemfarvet hård plast i den aktuelle vinrøde kulør, og virker meget solide og gedigne.

Vinduerne er todelte i klar plast med sølvfarvede rammer og sprosser. De mindre vinduer i gang- hhv. kupesiden er dels i hel glas, dels todelte, akkurat som de skal være. Desværre sidder vinduerne i gangsidens højre halvdel ikke helt plant med vognkassen på B-vognene, men bugter sig en anelse. Det er heldigvis ikke noget, der umiddelbart skæmmer udseendet. På A-vognene sidder vinduerne korrekt i plan med vognkassen.

Som noget nyt er HELJAN begyndt at montere håndbøjler i metal ved dørene i stedet for at fremhæve med forhøjede støbninger i selve plasten. Håndbøjlerne bør - inden man sætter vognene i drift - sikres med en lille klat lim, da de ellers kan falde af. Håndtag på døre er tydeligt markeret med sølv.

Vognene har komplet interiør

med kupeer, toiletinddeling og siddegang i beigefarvet plast. Interiøret er i øvrigt helt forvidabelt i top med mange detaljer, bl.a. bagagenet, sofaer med nakkestøtter m.v., som simpelthen "kræver" at der anbringes figurer i vognene, så disse kan glæde sig over "rejsekomforten". Beklageligvis er det vanskeligt at fjerne tag fra vognkasse for at få figurerne anbragt i kupeerne, og i uheldige tilfælde kan man komme til at knække tapperne under adskillelse.

Tag og gavl

På taget er mange fine detaljer, lige fra markering af tværgående pladesamlinger til større sikker forstærkninger i korrekt gengivelse. Desværre er kuck-kuck-ventilerne igen for små (smalle) ligesom på firmaets serie af Bn-vogne, men så kan man sige at de to

typer vogne ser ens ud ovenfra, når de kører sammenkoblede.

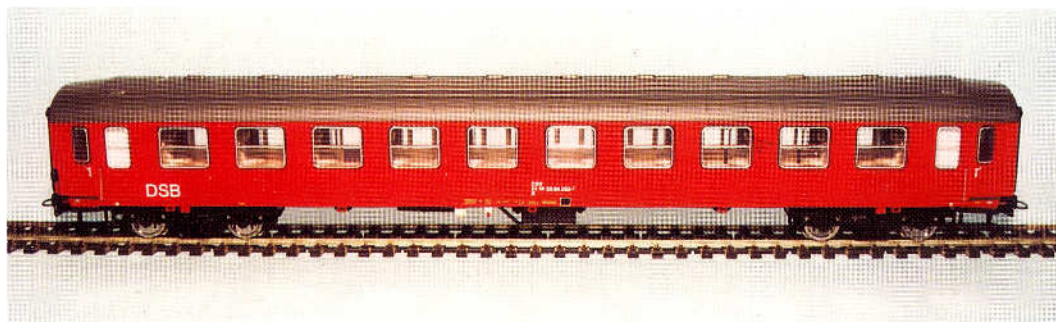
En lille - men vigtig - detalje som dobbeltdøre i gavlene på de vinrøde udgaver, manglende slutlanterner m.v., der var typisk for leveringer af forbillederne litra A og B i 1960'erne har man husket at efterligne helt korrekt. Flottere kan dette ikke gøres.

Undervogn

På undervognene er foruden omstillingshåndstak for togarter, små trykluftbeholdere og færgekroge også anbragt batterikasser, der i størrelse og udseende nøje svarer til de enkelte vogntyper, d.v.s. om det er vognnumre, der er forsynet med el- eller dampvarme (eller begge dele).

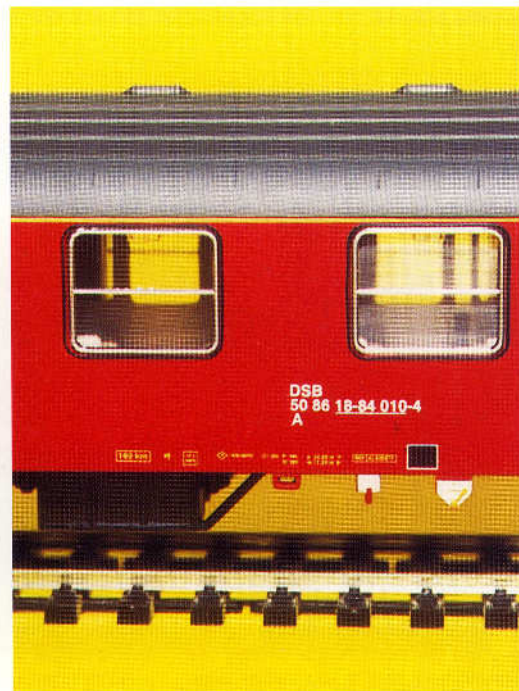
Vognene er som hos forbilledet udstyret med to trin, der svarer til epoken.

Bogierne er atter i den fine spinkle kvalitet med korrekt efterligning af DSBs MD-bogier type 33 med alle detaljer som kort dynamo, trækstænger, aksellejer o.s.v. Det er efter vor mening en af de bedste efterligninger af en



HELJANs røde B-vogn til epoke IV er også en utrolig vel gennemført model, der meget nøje følger forbilledet. Her er det B 50 86 20-84 002-7, som er stillet op til fotografiering.

Nærbilleder af litreringer på de to hovedudgaver af HELJANs modeller: B 2048 til epoke IIIb og A 50 86 18-84 010-4 til epoke IVa. Her er det tydeligt at den gule stribe på A-vognen er for smal.



type 33-bogie på markedet, også set med "internationale" øjne.

Pladehjulene er let brunerede og har en flot flangestørrelse, der følger NEM-normerne, men uheldigvis skinner metallet lidt for kraftigt, så hjulene virker blanke i stedet for matbrunerede. Det skæmmer modellen lidt, men de kan jo - om ønsket - udskiftes med andre mere afdæmpede fabrikater, selv om det naturligvis ville være bedst at undgå disse ekstra udgifter.

Bemaling og påtryk

De vinrøde udgaver af litra A og B er bemalingsmæssigt ramt meget præcist i match med en svag mat glans, om end farven virker mere brun end rød.

I taggavlene er den vinrøde farve helt som hos forbilledet ført op til rundingen af tagkanten. Taget er - også korrekt - lakeret i sølv.

Alle påtryk er tydelige og klare. Litraet er en anelse for stort; det skal i skala 1:87 være 4,6 mm højt, men er 5,0 mm. Placeringen på litra B er næsten korrekt, mens det ikke er helt så velplaceret på A-vognen, og her virker lidt for sammenklemt.

De vinrøde A- og B-vogne med DIN 1451 påskrifter for årene ca. 1967 til 1974 har meget flotte litreringer i både størrelse og placering, og skriftsnittene er meget nøjagtigt efterlignet. Flot!

Også de tekniske påskrifter følger både A- og B-vognenes forbilleder i størrelser, skriftsnit, farve og placering, bl.a. er RIC-mærkningen i elfenbenfarve, mens de øvrige tekniske påskrifter er i gul. Prøv fx at studere revir-

sions-datoerne, de er forskellige for samtlige vognnumre.

På gavlene er påskriften for vognenes hjemsted påført med meget små typer som "Århus" hhv. "A" for senere udgaver (burde være Ar), og under dørene er markeret det lille Scandia-fabriksskilt.

A-vognens gule stribe over vinduet er derimod lidt kikset, idet den er alt for smal. Den skal være så bred, at den rækker en anelse ned omkring vinduernes øverste hjørner, d.v.s. 2,0 mm bred i stedet for den påførte 1,3 mm-stribe.

Koblingsystem

Modellerne er forsynet med fjedrende kortkoblingskulisser med NEM-skakt for valgfri montering af koblingstype. Vognene leveres med standard A-kobling. Koblingerne svinger uafhængigt af bogierne, og stiller sig i nulstilling efter udsving ligesom på tidligere udgivne modeller.

Desværre er det ikke muligt at køre gavl-mod-gavl. Koblingerne når ikke hinanden fordi gummivulsterne er for store (dybe). Vi har forsøgt at kortkoble med bl.a. Märklin 7203, og der mangler ca. én millimeter før de griber ind i hinanden. Man må altså selv i



gang med at finde alternative løsninger.

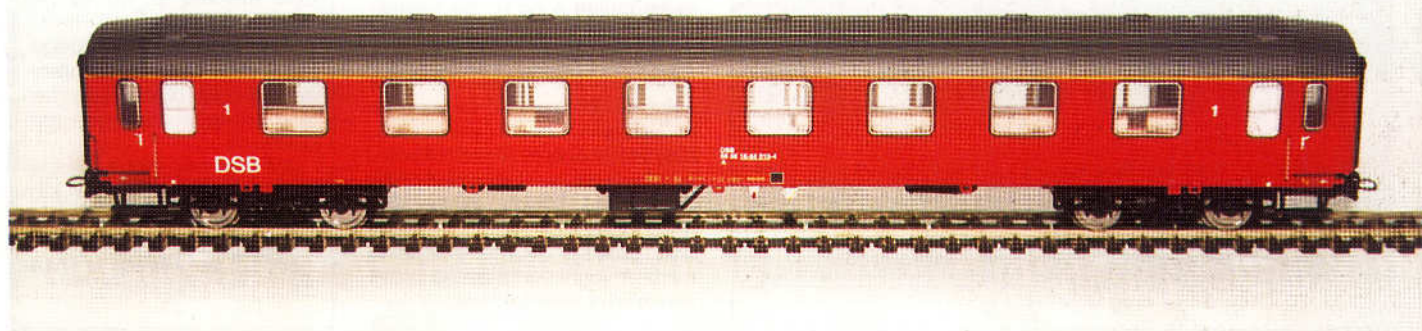
Kørsel

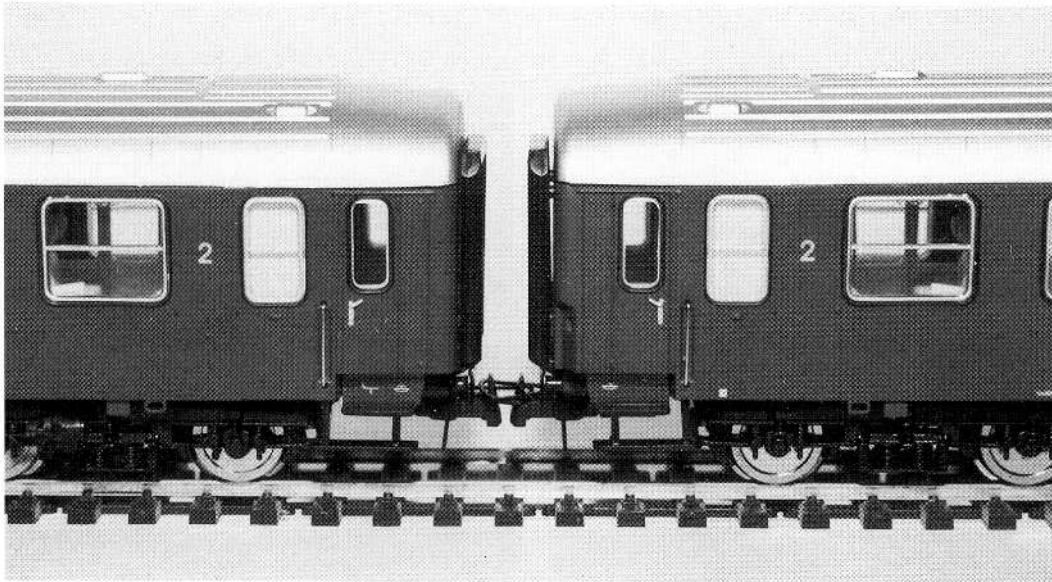
Køremæssigt er kvaliteten i top, idet vognene uden besvær ruller gennem kurver og sporskifter ned til en radius på ca. 40 cm. De triller jævnt uden at være stive eller vugge, også på temmelig ujævne spor. Vi kørte en stamme med ME

(fortsættes næste side)

Herover: De tre hovedtyper af B-vogne til epoke III, IVa hhv. VIb som HELJAN har fremstillet, er alle forskellige. Her er to af vognene fra epoke III og IV stillet side om side, og som det fremgår er der forskel på gavle med hensyn til enkeltør hhv. dobbeltdør, slutlys m.v. Den tredje udgave af litra B til epoke IVb (der ikke er vist her) har endvidere trekantnehæng i gavle og anderledes dørtyper.

Model af litra A 50 86 18-84 010-4 i fuld figur til epoke IVa, d.v.s. med de oprindelige vinduer i dørene. Sammenligner man med foto af litra B på modsatte side, så ses tydeligt forskellen i vinduesantal- og -inddeling.





Billedet viser den tætteste sammenkobling, der er muligt med de leverede A-koblinger. Kortkoblinger kan desværre ikke umiddelbart benyttes. Her kan man i øvrigt også se, at hjulene skinner lidt for meget.

MD-bogjen type 33 er noget af det flotteste, der er set på en dansk model. Undervogndetaljerne er i øvrigt meget præcise og følger forbillederne.

(Hobby Trade) tre B-vogne og en A-vogn gennem nogle skarpe S-kurver ved skifter, og heller ikke her voldte kørslen problemer. Et enkelt sted under anlægget gik A-vognen "på gulvet", men det må tilskrives meget dårligt lagte spor.

Rød udgave (epoke IVa/b)

På modeller, der hører til i årene ca. 1971-1983, har HELJAN - ligesom hos forbilledet - "indbygget" røde slutlygter og ændret dørene i gavlene til enkelt-døre på både A- og B-vognene.

På samme måde har B-modellerne fået det karakteristiske trekantede nedhæng for motortræk af selvlukkende døre, som indbyggedes på forbilledets vogne fra begyndelsen af 1980'erne. Også vinduer i sidedørene er forbilledligt lavet om fra store til små. Dog har man undladt at montere tre trin for både A- og B-

vogne, således som forbilledet havde fra ca. 1971.

Ændringer med hensyn til lille vindue i sidedøre og trekantnedhæng gælder dog ikke modeller af A-vogne, idet HELJAN her "genbruger" modellerne fra epoke IVa til epoke IVb. Men det kunne man såmænd også opleve i virkeligheden med A-vogne fra serie I, der blev leveret fra Scandia 1966 - og som netop er HELJANs forbillede.

De øvrige detaljer (og mulige fejl) på tag, blanke hjul m.v. er identiske med de førnævnte vinrøde vogne. Det gælder også undervogn med batterikasser, men her er desuden tilføjet store apparatkasser for eludstyr, der var typisk for nogle af forbilledets A- og B-vogne i tiden efter ca. 1983 (epoke IVb). Det må have krævet et større researcharbejde at finde ud af, hvilke vogne, der netop fik de sto-

re apparatkasser, og tilsyneladende har man valgt de rigtige numre.

Igen er den røde vognkasse, påtryk og litreringer helt som forbilledets, men litreringerne virker optisk en anelse for store. De er dog næsten korrekte i størrelse. De tre linier skal samlet være 3,6 mm i denne skala, og de er 3,9 mm. Det store DSB-logo skal være 3,7 mm højt (= 32 cm i 1:1) ...det er 3,8 mm!

Og tjek så lige igen vognenes raster med revisionspåskrifter. Her er alle steder forskel i datoer, og man kan tydeligt se, hvornår en vogn er udgået fra revision. Superflot!

Men atter er den gule stribe på A-vognen for smal, så den næsten ikke kan ses, og det er ærgerligt.

De aktuelle modeller

Indtil nu, d.v.s. pr. 1. januar 2004, har HELJAN udgivet følgende modeller af litra A og B, der fremgår af herstående tabel. Vi har samlet udgivelserne efter epoke, så man kan se, hvilke vogne, der hører sammen. Bemærk, at en vogn fra en førtiliggende epoke/periode udmærket kan køre i den efterfølgende, selv om modellen ikke umiddelbart tilhører denne. Det gjorde vognene også i virkeligheden. HELJAN benytter på denne måde A-vognene fra epoke IVa til epoke IVb i æskesættene.

HELJAN korrigerer fejl

LOKOMOTIVET har forespurgt HELJAN om den manglende mulighed for kortkobling på A- og B-vogne, der er nævnt i ovenstående tekst.

Kim Nannestad oplyser at årsagen til at vognene ikke kan kortkoble er at gummivulsterne ikke overholder NEM-normerne, og derfor bliver for dybe. HELJAN er derfor gået i gang med at fremstille nye smallere gummivulster efter nævnte normer.

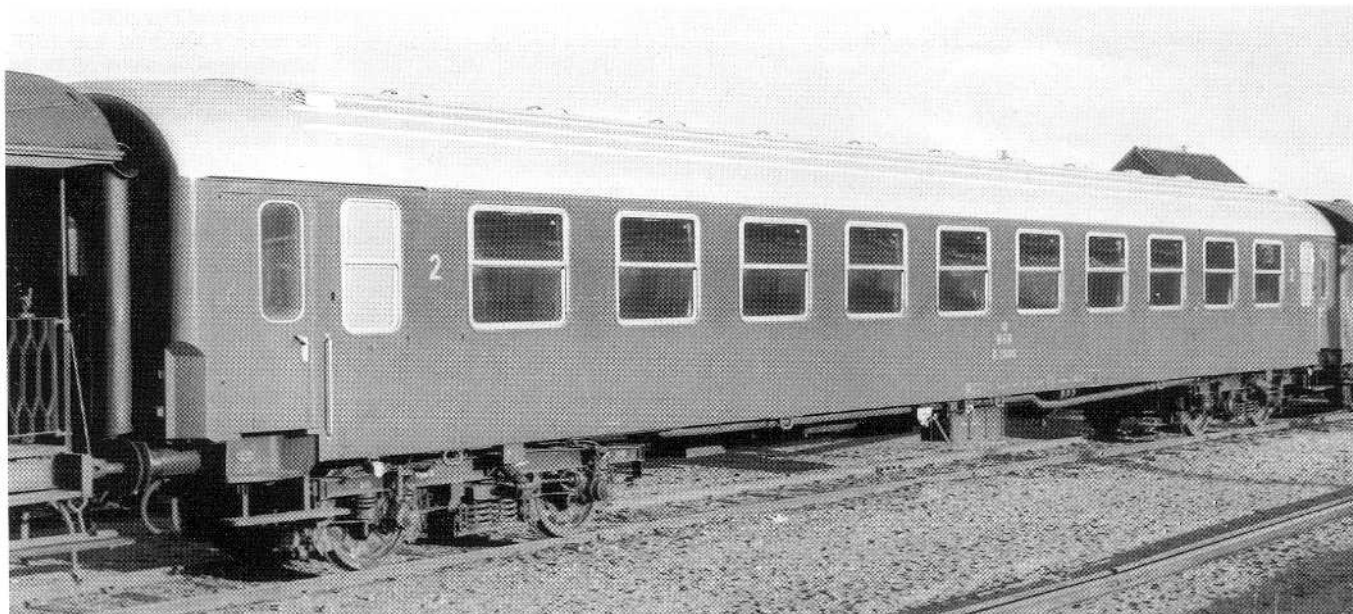
De nye gummivulster skulle være i handelen, når dette læses - eller er det snart - og kan gratis afhentes hos de forhandlere, hvor man har købt A- og B-vogne. De gamle gummivulster kan uden videre trækkes af, og de nye trykkes på plads.

Problemet med vinduerne, der ikke er i plan med vognsiden vil også blive rettet, men først på de efterfølgende produktioner.

"Modellerne skal selvfølgelig være i orden", siger Kim Nannestad. "Men vi kan desværre ikke gøre noget ved de modeller, der allerede er i handelen".

Oversigt over udgivne modeller

Nr.	Kat.-nr.	Farve	Påskrifter
Epoke IIIb 1964-1967:			
A 107	6010	Vinrød	Antikva
B 2009	6020	Vinrød	Antikva
B 2030	6021	Vinrød	Antikva
B 2048	6026	Vinrød	Antikva
B 2300	6022	Vinrød	Antikva
I æskesæt I til epoke IIIb findes: A 107, B 2030, B 2009 og B 2300			
Epoke IIIc 1968-1973			
A 51 86 18-84 014*)	6013	Vinrød	DIN 1451
B 51 86 20-84 088	6027	Vinrød	DIN 1451
*) Egentlig kun indtil 1970, derefter 51 86 18-84 114			
Epoke IVa 1974-1982			
A 51 86 18-80 003-2	6011	Rød	Helvetica
A 50 86 18-80 010-4	6012	Rød	Helvetica
B 50 86 20-84 002-7	6028	Rød	Helvetica
B 50 86 20-84 095-1	6029	Rød	Helvetica
Epoke Vb 1983-1990			
A-vogne (samme som til epoke IVa)			
B 50 86 20-83 001-0	6023	Rød	Helvetica
B 50 86 20-83 507-6	6024	Rød	Helvetica
B 51 86 20-80 332-1	6025	Rød	Helvetica
I æskesæt II til epoke IVb findes: A 003-2, B 001-0, B 507-6 og B 332-1			



DSB UIC-personvogne litra A, B m.fl. – hvordan så de ud?

Nu er - som nævnt på foregående sider - et større antal modeller af DSBs personvogne litra A og til epokerne III, IV og V blevet udsendt fra HELJAN. Lad os derfor fortælle lidt om, hvordan vognene har set ud gennem tiden.

Af Torben Andersen

De første vogne

Som allerede omtalt i LOKOMOTIVET nr. 74, side 3, så anskaffede DSB sig i 1964-1969 DSB en lang række personvogne bygget i stål efter UIC-normerne.

Den første vogntype var litra B (2. klasse), derpå fulgte i 1966 vogne af litra A (1. klasse), i 1969 litra AB (1. og 2. klasse. De første litra BD (komb. 2. klasse og rejsegodsvogn) kom i 1968, og endelig indkøbte DSB i 1968 også en række bureauvogne (postvogne) litra P i samme modul.

Alle vogne målte 24 500 mm over pufferne, og løb på MindenDeutz bogier af type 33 (DSB-betegnelse). Bemærk, at anskaffelsen af

UIC-vogne ikke sluttede i det førnævnte år 1969, men fortsatte helt til 1982, hvor man indkøbte de sidste B-vogne.

Vogne af litra A og B indsattes ved leveringerne i landsdeltog, internationale tog og "sorte lyntog", mens litra AB næsten kun løb i internationale tog.

Teknisk udseende

Da vognene blev leveret i 1964 var gavlene indrettet med gummiulst og todelte skydedøre, mens der ved indgangsdørene i enderne sad to trin i træ.

Vinduerne i siden var todelte med forkromede metalrammer, og var indrettet så den øverste halvdel kunne åbnes ved at skyde den ned i den nederste. B-vognene kunne på det tidspunkt rumme 80 siddende, og var indrettet med toilet i hver ende.

Både A- og B-vognene var RIC-mærket, da de skulle benyttes i inden- og uden-

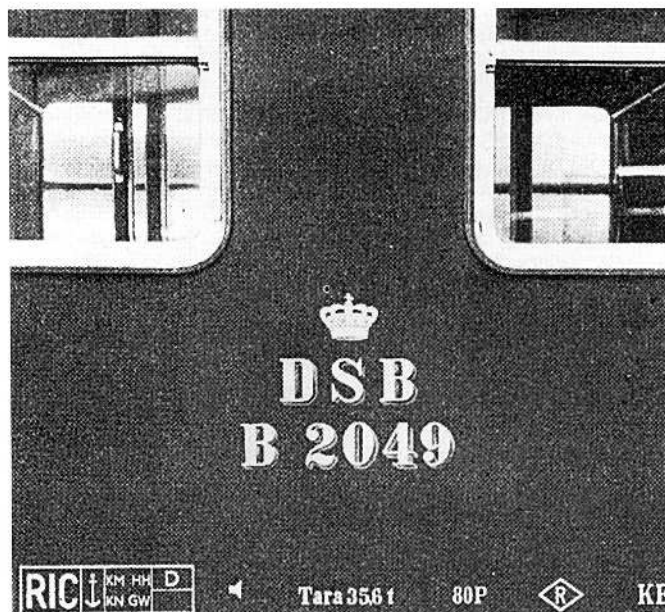
Nærbillede af oprindeligt litra på DSBs A- og B-vogne med flerfarvet kongekrone, her B 2049 (leveret fra Scandia 1965). Litretingerne er gule, højden på hver linie er 115 mm.

landske tog, men kun B-vogne i 2300-serien var forsynet med både damp og el-varme. De fik derfor en stor apparatkasse med transformere og omskiftere, således at de kunne benytte alle til-ladte UIC-strømarter. De øvrige A- og B-vogne fik i første omgang ingen apparatkasser, men kun mindre akkumulatorkasser for vognbelysning.

Da DSB imidlertid fra midten af 1980'erne indførte el-

DSB litra B 2006 (Scandia 1964) i vinrød med sølvfarvet tag og kongekrone/DSB litrering med skygger (antikva). På vognsiden mellem det lille og store vindue sidder markeringen af 2. klasse (gul). I gavlen ses indhak for placering af kommende elstik for elvarme, mens dampvarmeledningen anes på undervognen (Se tegning af litra B i LOKOMOTIVET nr. 74). Foto fra Næstved, 1967. Foto: PCJ.

varme i stedet for dampvarme i alle persontog, så fik alle UIC- personvogne apparatkasser for diverse eludstyr på undervognen. Vogne til indenlandsk brug i Ic-tog - d.v.s. vogne med regime nr. 50 - fik dog mindre kasser, da de ikke skulle rumme så



meget transformerudstyr m.v. til de udenlandske strømarter.

Bemaling og litrering

De første vogne af litra A (leveret 1966) og litra B (leveret i årene 1964-1966) fik vinrødt liberer med midterstillet krone med gule skyggelitreringer i skriftsnittet antikva. I gavlen var den vinrøde farve ført helt op til rundingen i taget, et mønster der ændredes ved indførelse af det røde design fra 1972-74, hvor den røde vognkassefarve kun kom til at gå op til tagkanten.

Taget var malet i sølv, men dette ændredes også fra ca. 1972, hvorefter det blev malet gråbrunt. Hjemstedet Aarhus (med dobbelt a) hhv. København var malet i gul på gavlen til venstre for gummivulsten (set mod gavlen).

De(n) første B-vogn(e) havde 2-klasse markeringen "hængende" på vognsiden, men det ændredes hurtigt til at sidde mellem det smalle og brede vindue ved indgangsdørene, ligesom de tekniske påskrifter blev samlet på midten under litreringen.

Alle UIC-vogne leveret til og med år 1966 blev generelt leveret i vinrød med krone og litrering i Antikvaskriftsnit, altså A 100-114, B 2000-2114 og B 2300-2309. Muligvis blev flere B-vogne leveret i dette liberer, men fotobeviser foreligger ikke.

A-vognene havde ved leveringen gul stribe langs vognsiden under tagkanten.

Computernummer og nyt skriftsnit DIN 1451

I 1965-66 indførte DSB de såkaldte computernumre på person-, post- og rejsegodsvogne. Det betød ikke, at det var en computerudformet skrift, men derimod vognnumre med henblik på styring og kontrol af vogne ved hjælp af data beregnet i computere efter UICs regler.

DSB litra B 50 86 20-83 039-0 i sen udgave med trekantnehæng i gavlene, tre trin ved gavle og små vinduer i døre, et udseende alle A- og B-vogne m.fl. fik fra 1982-83. På bogien nærmest fotografen anes dynamoen. Foto fra Aalborg 1987. Arkiv PÅ SPORET.



Påskrifter i det nye Helvetica-design på A 014-7 indført fra 1974 (prøvemæssigt fra ca. 1972). Hver linie med DSB, nummer og litrering er 80 mm høje med 35 mm mellemrum. Den gule stribe over vinduerne for 1. klasse indførtes i 1956. Foto fra 1983/TA.

Litreringen, d.v.s. bogstaverne, som angav vogntypen, forblev den samme indtil 1969, hvor man helt ændrede litraets betydning efter internationale aftaler, dog forblev litra A, B, AB og BD de samme både før og efter 1969.

Samtidig med indførelse af computertallene indførte man en ny skrifttype DIN 1451, der var en smal skrifttype, i det typografiske fagsprog kaldet Fette Engskrift (fed smalskrift). Det nye UIC-nummer indsattes uden videre mellem kongekrone og

Nærbillede af litra BD 51 86 82-80 025-6 i Næstved, maj 1977. Vognen blev leveret i 1970, og fik derfor den nye stiliserede kongekrone, litra og tekniske angivelser i skriftsnittet DIN 1451. De tekniske påskrifter er i gul, mens RIC-mærkningen i rammen er elfenbenhvid. Selv om man indførte den røde farve på UIC-vogne fra 1972, så kørte denne vogn endnu med sin vinrøde farve og gule litrering i 1977. Foto: TA

litra, som i øvrigt forblev uændret.

Fra ca. 1967 korrigeredes udseendet på DSB/kongekrone og litra. Sidstnævnte blev nu også fremstillet i det nye DIN 1451 skriftsnit, mens den farverige kongekrone blev erstattet med en mere forenklet i gul. Selve DSB-logoet blev sat med en lidt bredere groteskskrift.

Fra ca. 1968 ændredes også de tekniske RIC-påskrifter, der nu blev markeret med elfenbenhvid, mens de øvrige tekniske påskrifter forblev i gul.

Alle vogne bygget i perioden 1967-ca. 1971 blev således - generelt - leveret i vinrød med computernumre i DIN 1451 og nye tekniske påskrifter, d.v.s. vognene litra AB 51 86 39-80 00-019, litra B 51 86 20-84 115-154, B 51 86 20-80 310-339, litra BD 50 86 82-84 000-029 og P 50 86 90-84 800-814, mens de første leverede A- og B-vogne efterhånden fik de nye påskrifter. En del af disse kørte dog helt til 1969 med den oprindelige antikva-litrering. Muligvis har også nogle af de førnævnte vogne leveret fra 1967 dog nået at få gammeldags krone og litra i antikva, men beviser foreligger umiddelbart ikke.



A 50 86 18-83 010-5 i Intercity-tog, Slagelse 1983. Vognen er fra første serie, der blev leveret fra Scandia, dog i ombygget fra 1972-udgave med tre trin og slutlys. Typen er forbillede for HELJANs A-modeller. Foto: TA



Ombygning af vognene

I forbindelse med bedre rejsekomfort, (kommende) nyt signalreglement m.v. gjorde at DSB fra slutningen af 1960'erne og begyndelsen af 1970'erne ombyggede alle sine personvogne til en ny standard.

Det betød bl.a. forandring i kupeudstyret med reduktion i pladsantallet af passagerer fra otte til seks i DSBs UIC-personvogne med 2. klasse.

I gavlene indbyggedes røde slutlygter, og de dobbelte skydedøre i gavlene ændredes til en enkelt skydedør, mens de to trin under indgangsdørene blev til tre, fremstillet i stål med genembrudte trædeflader.

Efter ombygning blev vognene ommalet i mellemrød (DSB nr. 17) med gråbrunt tagfarve (DSB nr. 82). Vognene fik også nye påskrifter: Kongekronen forsvandt, den erstattedes med det store kendte hvide DSB-logo på venstre vognside, mens litrerings blev monteret med elfenbenfarvede - reelt hvide - klæbebogstaver, mens de tekniske påskrifter blev fremhævet i gul.

Regimenummer 51 86 ændredes i øvrigt omkring 1972, således at alle A- og B-vogne m.fl. til indenlandsk brug nu fik regimenummer 50 86.

Alle UIC-personvognene blev efterhånden ombygget til den moderne standard, så de kunne være klar til at blive sat i drift fra K74 med Ic-systemets indførelse. Det var dog kun A- og B-vognene, der nåede at blive helt færdigombygget og ommalet i rød til dette tidspunkt. Endnu i 1978 kunne man endnu se enkelte vinrøde BD-vogne i drift.

A-vognene fra serie I (A 100-114) ombyggedes fra 1970 på samme måde som B-vognene, d.v.s. med slut-

lygter og enkeltdøre i gavle, men beholdt det oprindelige pladsantal (48 siddende).

Efter 1974 brugtes de fleste A- og B-vogne i de røde Ic-tog, senere også i andre tog, bl.a. bådtoget "Englænderen". Trafikmønsteret ændrede sig selvfølgelig løbende, og brugen af vognene varierede.

Nye ombygninger 1980

Fra 1980-83 ombyggedes alle UIC-vognene igen, denne gang til at have automatisk lukning af døre, hvorved gavlene atter ændrede udseende, bl.a. blev vinduerne i drejefoldedørene mindre og der påbyggedes en ekstra lille trekant under gavlene, hvori motortrækket for dørlukning blev anbragt.

Ideen med automatisk dørlukning var ikke ny. Allerede i 1971 prøveombyggede DSB en række B-vogne til brug for "sorte lyntog", i første omgang til lyntoget "Vesterhavet", ligesom man forsøgsvis fik leveret en række A- og B-vogne med denne anordning. Disse vogne blev i øvrigt - hvad ikke mange er klar over - leveret i den gamle vinrøde lakering, ligesom de havde røde slutlys og tre trin. Dørene i gavlene var fortsat af typen med dobbelte skydedøre, men drejefoldedørene i vognsiden fik et lille vindue. Motoren for dørlukningen sad i trekantnedhængen i gavlen, mens orangegule meldelamper for dørlukkesystemet indbyggedes ved det lille sidevidue, og dermed blev disse vogne prototyper for 1980-ombygningerne.

Selv om den automatiske dørlukning officielt trådte i kraft 20. juni 1983, så kørte en hel del uombyggede A- og B-vogne dog fortsat rundt i vinteren 1984-85.

Det blev i øvrigt den sidste større ombygning for A- og B-vognene, selv om der i løbet af 1990'erne foregik enkelte mindre ændringer i indretning m.v., der modelmæssigt ikke har betydning.

Efter 1991, hvor DSB ikke længere brugte lokomotivfremførte Ic-tog, løb B-vognene bl.a. i sjællandske regionaltog, hvor de brugtes sammen med nærtrafikvognene litra ABns, ADns og Bn m.fl., ligesom de benyttedes i andre typer af lokaltog, forløbertog for Ic m.v.

A-vognene kørte generelt indtil 1991 med dette litra, hvorefter de fleste blev nedklasseret til litra Ba og den gule stribe over vinduerne blev fjernet. Nogle få A-vogne forblev i drift til brug for internationale tog, men blev

udrangeret i løbet af en kort årrække.

Efter åbningen af Storebæltforbindelsen i 1997 urangerede DSB størsteparten af sine UIC-vognene, bortset fra serien af nærtrafikvogne litra ADns, ABns og Bn. Det skete i den såkaldte "store personvognmassakre", hvor litra Ba, Bab (ex AB) og B blev henstillet for ophugning i hobetal. Tilbage forblev kun nogle få litra B-t i drift. Disse blev efterhånden omdannet til liggevogne litra Bc og lakeret i to-farveskema blå-rød og fik moderne DSB-logo (kaldet Dryptuden), og brugtes i internationale tog (ferieekspres) til og med sommer år 2002.

Ændringerne for UIC-vognene gennem tiden fremgår af nedenstående skema.

Forskelle på UIC-personvogne litra A og B 1964-1997						
	Epoke IIIb/c* (1964-1973)		Epoke IVa/b** (1974-1990)		Epoke Va*** (1991-1997)	
	b	c	a	b	a	b
Bemaling:						
Vinrød vognk.	x	x				
Rød vognk.			x	x	x	x
Sølvtag	x	x				
Gråbrunt tag			x	x		
Jerngråt tag					x	x
Påskrifter:						
Krone/Antikva.....	x					
Krone/DIN 1451		x				
DSB/Helvetica.....			x	x	x	x
Teknik:						
Dobb.døre i gavl.	x	x				
Enk.døre i gavl			x	x	x	x
To trin	x	x				
Tre trin			x	x	x	x
Slutlys			x	x	x	x
Ll.vindue i sidedør.....				x	x	x
Automat.dørlukn. (trekantnedhæng)				x	x	x

* Epoke IIIb: (1954)-1965, epoke IIIc: 1966-1973
 ** Epoke IVa: 1974-1982, epoke IVb: 1983-1990
 *** Epoke Va: 1991-1997; epoke Vb: 1998-(2002)

... DEJLIGE TOG I HERLIGE MILJØER

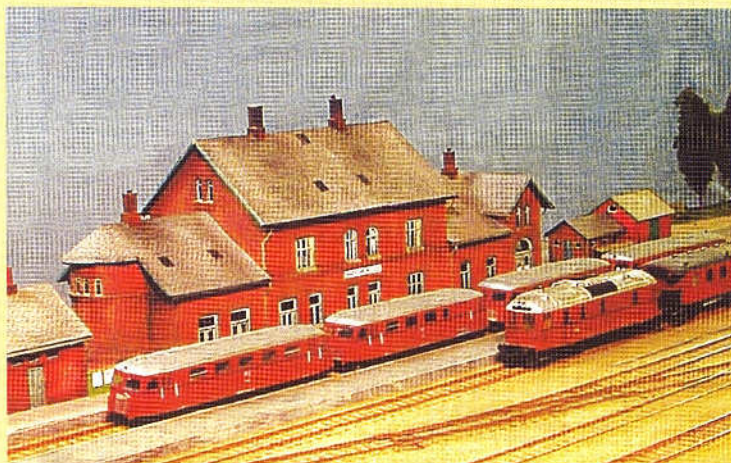
Traditionen tro har vi igen fået mange julehilsener fra mj-klubber m.v. rundt omkring i landet, og tusind tak for det. Men den tekniske udvikling med at bruge printerudskrifter fra PC'en frem for at benytte fotohandleren til julekort, gør at PC-kortene reduceres i kvalitet, og derfor ikke kan bruges som forlæg til tryk. Så derfor kan vi kun vise et meget lille udvalg af de tilsendte kort, idet flertallet af de øvrige desværre er "hjemmeprintet". Det gør dog ikke julehilsenerne mindre velkomne, tværtimod. Så tak for alle kort, fotohandler- såvel som hjemmefremstillet.



Herover: Skanderborg Model Jernbane Klub har altid haft øje for detaljen på trækraften såvel som miljøet, og her er endnu et bevis på denne egenskab. Billedet viser en jydde-F-maskine - nr. 657 - der rangerer på Skanderborg station med en MO-vogn ved perron i baggrunden, et typisk motiv fra Jylland i 1950'erne og begyndelsen af 60'erne. Stationen, d.v.s. sporanlæg og bygninger m.v., er i øvrigt en tro kopi af forbilledet i skala 1:87.

Til venstre: Modeljernbaneklubben "Gudenåen" Randers har sendt os et julekort med rigtigt sommermotiv. Det er en HELJAN P-maskine, der ruller gennem det bakkede jyske landskab med et trætog på krogen. Vognene er litra CP og CM i skala 1:87 fra HELJAN hhv. Hobby Trade. Bemærk det meget naturtro skovlandskab.

Fra modeljernbaneklubben H0-Aalborg har vi fået et julekort, som denne gang viser privatbanetog på Hadsund N station i 1950'erne. Stationen står på klubbens modulanlæg, der heldigvis kan opleves rundt omkring i landet på diverse udstillinger. Det er skinnebusser og FRICHS marcipanbrød fra APB, der holder "til parade" foran stationsbygningen", alt i skala 1:87.



Så går turen til Fyns land, hvor OMJK (Odense Model Jernbane Klub) igen viser et motiv fra deres stadig voksende anlæg i spor 0 (1:45). Det er en DSB K-maskine (nr. 563), der ruller gennem det fynske landskab med en stribe lokale privatevogne, vistnok fra OMB. Jo, det summer af sol over de danske modeljernbaner.



SPORSKIFTELÅS

...en fiks lille anordning til anlægget af Kurt Andersen, Struer

Her er et lille kredsløb, der låser sporskifterne under ind- eller udkørsel.

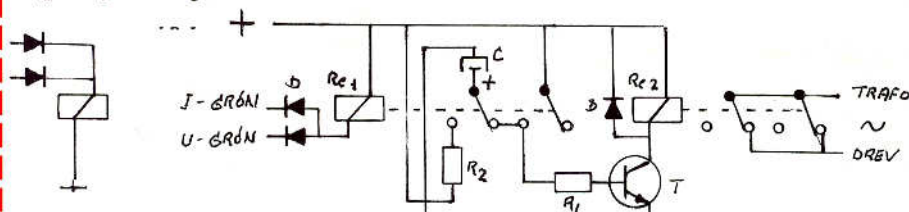
Signalspændingens grønne lanterner "trækker" Re1 via dioderne, der sikrer at grøn udkørsel ikke tænder for grøn indkørsel og omvendt. Re1 kontakt1 oplader C, kontakt2 "tænder" T som igen "trækker" Re2, der afbryder vekselspændingen til drevene.

Kontakterne er koblet parallelt for at mindske strømmen i den enkelte kontakt. Når passagekontakten "slår" signalet på stop, så falder Re1, men C holder Re2 oppe i ca. 60 sekunder, således at sidste vogn kommer over skiftet uden afsporing. Hvis man kører med lange stammer er 60 sekunder måske for lidt, men det klares ved at gøre C større fx ved at koble to stk. 470 mikrofarad i parallel. Husk, plus til plus og minus til minus.

Kredsløbet er afprøvet med TILLIG drev, og her virker det uden problemer.

Positiv signalspænding

Negativ signalspænding



- R1 = 47 K
- R2 = 100 R
- C = 470 mikrofarad, el-lyt
- D = 1N4148
- T = BC547 NPN

Re1 og Re2 = National HB2-DC 12 V el.lign. med spolemodstand 250 R. De relæer, jeg har benyttet har loddeben, der passer i hulprint med vandrette kobberbaner, "fumleprint" hedder de vist.

SPORTAVLE

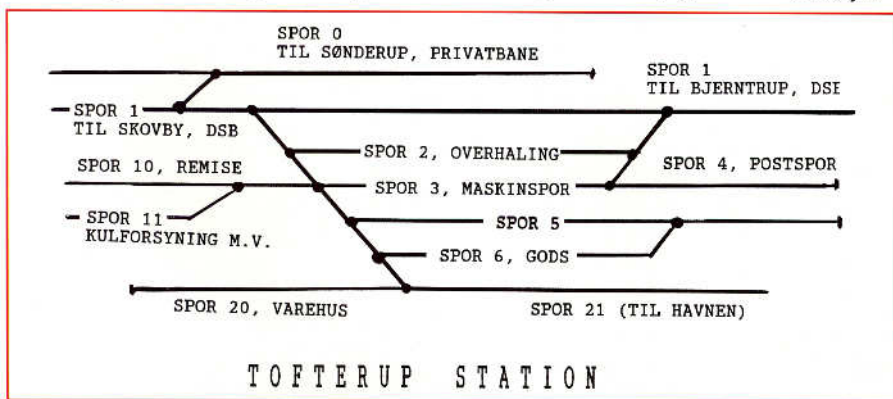
På modeljernbanen kan det selv for indviede være et problem at bruge de almindelige sportavler til styring af toggangen på modelstationerne. Sportavler benyttes som bekendt af næsten alle mj-ere, private såvel som klubber.

Almindeligvis er sportavlerne kun markeret med numre på anlæggets skifter, hvilket for mange kan være besværligt at overskue. "Hvor fører det spor hen?", hører man ofte betjenerne spørge, og for evt. besøgende er det altid umuligt at overskue. Så hvorfor ikke gøre det lettere at overskue, hvad de enkelte spor på stationen bruges til? Det gøres simpelthen

ved hjælp af spornavne, der printes (præges) ved hjælp af strimler fra DYMO-tape. Efter prægning af sporenes navne, klippes strimlerne af og fæstnes på sportavlen. Udskiftning af strimler kan nemt finde sted, hvis man fjerner eller tilføjer spor.

Det bliver nu også muligt uden besvær at kommunikere mellem "kommandocentral" til "lokomotivfører" m.v., når både spornumre og -navne er anført på tavlen.

På tegningen ses et opfundet eksempel på en sportavle med spornumre og -navne. Skifterne bør også nummereres, men det er ikke vist på tegningen. Hvordan man i øvrigt logisk kan angive sporskiftenumrene vender vi tilbage til ved lejlighed. *Anonym*



toget.dk har et stort udvalg af rullende materiel fra DSB samt skinner og tilbehør

NYHED kun hos toget.dk!

Konvertér til Märklin DIGITAL for kun kr. 1.998,-



Se tilbuddet på www.toget.dk eller ring og hør nærmere



toget.dk har et stort udvalg i modeljernbane i spor Z (1:220) fra Märklin, Mikkelsen Modelle, Falter og andre.

Se f.eks. DSB og NSB-modeller:

- DSB litra EA og B-vogne
- NSB E1 18
- Containerbærevogne fra Maersk/Roland Munch
- ... og mange flere er på vej!



Altid lav pris på Märklin skinesæt

DSB Litra F Med decoder - bygget på Märklin 30295. Færdigbygget. 1188,-

ROCO 10 738 AC-lastregulerende dekoder til Danmarks bedste pris! Klik ind på www.toget.dk og få dem til under 200,- kr. stykket

Wintrack 6.1 3D 3D baneplanlægningsprogram til alle gængse sporsystemer: Märklin C, K, M, Spor 1, MiniClub, Fleischmann H0, Profi, Piccolo, ROCO line, MiniTriX, PECO og mange flere. Hos os er prisen billigere end i Tyskland



kun kr. 788,- Incl. gratis hotline

Køb dit modeltog i fred og ro hjemme i stuen eller i frokostpausen - klik ind på www.toget.dk - og gør en go' handel...

www.toget.dk

Telefonisk henvendelse kan ske på 2289 7250 eller fax 8750 8030

Forkerte ATM-oplysninger?

Keld Haandbæk har sendt os følgende e-mail omkring ATM-vogne omtalt under SPORSKIFTET i LOKOMOTIVET nr. 75.

"Der er desværre flere fejl i det svar som I giver om ATM 243-245 ifølge fotos, jeg i sin tid har fået fra Arne Kirkeby:

ATM 243 har ikke styreledning til MO. Indhakkene er lukket, hvilket ses på foto taget i 1959. Der er intet tegn på, at styreledningerne skulle være afmonteret.

ATM 244 har A+B+C styreledning til MO. Indhakkene over dørene er åbent, hvilket ses på foto fra starten af 1960'erne.

ATM 245 har A+B styreledning til MO. Indhakkene over dørene er lukket, hvilket ses på foto fra starten af 1960'erne.

LOKOMOTIVET: Ja, hvad skal man tro? Fotos eller DSBs egne oplysninger? Naturligvis fotos, hvis disse er til rådighed... ellers må man "nøjes" med DSBs oplysninger eller andre kilder! Men hvad nu, hvis flere fotos viser forskelligt udseende for samme vogn? Det kan blive noget af et dilemma for dem, der "higer og søger" for at finde sandheden.

Det nævnte problem er vi åbenbart stødt på. For det er rigtigt som Keld skriver, at de nævnte fotos - som redaktionen også har - viser vognene i forskelligt udstyr.

Her er - med forbehold - en revideret tekst, idet afsnit 3 og 4 i vort svar på side 13 er noget vrøvl:

ATM 243 skulle ifølge DSB have styreledning A+B fra 1937 til 1951. Derefter blev de demonteret. På billedet af ATM 243 i Svendborg i LOKOMOTIVET nr. 63, side 9, fremgår det dog tydeligt at vognen har styreledninger og åbent indhak i gavl. Fotoet er taget omkring 1960. Forklaring?

ATM 244 havde styreledning A+B fra 1937, C-ledning blev påmonteret i 1951; A+B+C blev demonteret i 1963. Indhakkene over dørene er åbent. (Se foto i LOKOMOTIVET nr. 53, side 13)

ATM 245 havde A+B-styreledning til MO. Indhakkene over dørene er lukket.

Det betyder at vore tegninger af ATM 243-145 i nr. 75 stadig er gyldige for tiden omkring 1960, forudsat de anførte data på bagsiden af originalbillederne er rigtige fra de pågældende fotografier, især med hensyn til ATM 243.

Vi siger tak til Keld for brevet.

EPOKE IV

Så fik vi igen sat i gang i en debat omkring epokeinddelinger med



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
www.lokomotivet@lokomotivet.dk

På grund af pladsmangel er SPORSKIFTET denne gang indskrænket til en enkelt side, hvilket betyder at temmelig mange breve må udskydes til næste nummer. Vi beklager meget, men håber, vi har læsernes forståelse?

indlæg i nr. 76. Det har affødt flere breve og mails med læsere, som dels er enige med os og dels vil gå i rette med vore argumenter. Vi har desværre ikke plads til alle breve i dette nummer, men herunder bringer vi et (forkortet) indlæg fra Morten Flindt Larsen:

"Højtærede redaktion! Af hjertet tak for to årtiers særdeles positive virke for den danske mj-hobby. Meget havde set anderledes ud, hvis I ikke var kommet på banen med LOKOMOTIVET, hvor jeg altid finder lodigt og interessant mj-stof, som kan åbne op for eftertanke og diskussion. Således også m.h.t. epokeinddelingen, hvor I i nr. 76 atter en gang argumenterer for 1974 som "naturlig" tidsskillelinie mellem epoke III og IV. I sådanne komplicerede sager bør man tilstræbe logik, objektivitet og ikke mindst ENTYDIGHED, og der holder jeres argumentation ikke.

Det er rigtigt at DSB i 1974 indførte en helt ny driftform i persontrafikken (Ic- og regionaltog), men dette er et rent køreplanteknisk kriterie, der i sig selv ikke havde indflydelse på materiellets fysiske udseende, og dermed på modelernes udseende. Vinrødt materiel var et almindeligt syn i Ic- og regionaltogene frem til slutningen af 1970'erne. En række vogntyper (og lokomotiver) beholdt endda den vinrøde farve frem til udgangen langt oppe i 1980'erne, så der er ingen logik og entydighed i materiellets farve, der kan tjene til afgrænsning mellem epoke III og IV. Det gælder også de ældre grå tjenestevogne, der blev ommalet i gul. Her blev kun en afgrænset mængde af disse malet i gul.

I modsætning til vognfarver,

skriftsnit og andre "ikke-generelle" valgkriterier, så fandt omlitringerne i 1965 (godsvogne) og 1969 (personvogne) sted over en - i forhold til overgangen fra brunt til rødt i forholdsvis kort periode. I afviklingen af den daglige drift var det bydende nødvendigt med fuldstændig entydighed i litra og numre. Farverne kunne man derimod altid ændre "hen ad vejen". Derfor er en tidsskillelinie 1965/1969 den mest logiske for gods- hhv. personvogne.

Perioden 1969-74 var helt korrekt præget af en forvirret blanding af forskellige designs, skriftsnit m.v., men med enkelte undtagelser var alle disse vogne siden 1969 forsynet med UIC-litring (computernumre), og perioden bør derfor betegnes epoke IVa. Men det er jo nok svært at lave om på nu, og dermed når jeg frem til min pointe: Lad den enkelte modelbygger selv vælge ud fra de kriterier som han eller hun finder mest "naturlige".

LOKOMOTIVET: På sin vis er vi helt enige et langt stykke hen ad vejen med Morten i hans argumentation. Men på anlægget søger vi at køre efter en modelmæssig forenklet rød tråd (entydighed), d.v.s. hvor det meste af materiellet og omgivelser kan passe sammen uden store udsving. Det er helt rigtigt som Morten skriver, at litringen med computernumre var af afgørende teknisk betydning for virkelighedens jernbaner, men vi kører som bekendt ikke "teknisk" på modeljernbanen, men efter udseende, der umiddelbart giver signal om tiden (epoken). I virkelighedens verden kørte man fx også med bremsetårne contra -platforme på godsvogne, dette har heller ingen teknisk betydning på modeljernbanen, hvorimod det er et afgørende udseende for de pågældende epoker (II/III).

Derfor må epoke IV stadig - efter vor mening - logisk begynde i 1974. Fra dette år gjorde DSB mest ud af at "køre med røde Ic-tog", mens de vinrøde vogne generelt var "noget sekundært".

Næh, vi synes ikke, det er for sent at lave om på. Vi ændrer gerne holdning, og har andre læsere en mening for eller imod, så send den til os, så vi kan få debatteret emnet grundigt igennem.

En læser (Orla Pedersen, Dronninglund) foreslår i øvrigt, at vi laver en fast rubrik med oversigt over epoker og karakteristika på en fast side, fx side 2, så man altid har den ved hånden. Det er slet, slet ingen dårlig ide, men lad os lige få nogle flere meninger, således at det bliver mj-erne, der bestemmer... og ikke LOKOMOTIVET eller andre "medier". Det er i den sidste ende - som Morten skriver - læsernes egen vurdering, hvad man vil køre og hvordan. Epoker er kun en hjælp for at give et hurtigt overblik for nogle rammer på modeljernbanen.

Al hjertens tak til Morten Flindt Larsen og alle I andre. Skriv nu gerne igen.

MH-hjælp ønskes

Kim Fabricius ønsker lidt læsehjælp med hensyn til bygning af DSB litra MH. Han skriver:

"Jeg har anskaffet en resinoverdel af litra MH og en undervogn til brug for denne, nemlig ROCO V60, 3-skinne. Men hvordan får jeg tilpasset overdel og undervogn? Jeg ser ofte nogle MH trille rundt på anlæggene, så det må vel kunne lade sig gøre?"

LOKOMOTIVET: Ja, det ved vi beklageligvis ikke. Men måske kan nogle af læserne hjælpe? Send jeres forslag til os, tekst, fotos og/eller tegninger, så vil vi bringe det her i bladet, så også andre kan få gavn af ideerne.

Tjenestevægt/taravægt

Fra John Fløjstrup, Humble, har vi fået et lille spørgsmål omkring taravægt contra tjenestevægt. Han mailer:

"Jeg mener, der må være forskel på taravægten og tjenestevægten, idet taravægten må være lavere end tjenestevægten. I jeres konkurrence i nr. 75-76 går spørgsmål 8 på IC2-togets taravægt, hvor svaret er 63 tons. Dette må rettelig være tjenestevægten på et IC2-tog, idet den er inklusive brændstof. Har jeg ret?"

LOKOMOTIVET: Ja! Men det havde ingen indflydelse på vor konkurrence, idet alle - med øvrige svar korrekte - har afkrydset 63 tons. Men spørgsmålet burde naturligvis have lydt: Idet den er inklusive brændstof. Tak for mail til John.

Rettelser til Lokomotivet nr. 76

Forside:

MY'eren er ikke spændt for det internationale tog, men er netop koblet af for omløb, og befarer sporet ved siden af.

Side 15: læserbrev "For høje priser", 2. afsnit:

"Jeg er orienteret om..." læs: "Jeg er overbevist om..."

Side 15: Sidste linie i afsnit 10a) i tekst om konkurrence:

Sm 1 og Sp 2 skal rettelig være Sm 2 og Sp 52

Side 31, 3. spalte, sidste linie i afsnittet om dekoder-test:

"... vendes så en omgang" skal rettelig være "...vendes så en halv omgang."

Side 32, billedtekst nederst:

Det er ikke en MH, der rangerer, men derimod en Ardelt traktor.

Ingen tvivl: DSB og epoke III/IV er toppen

Af Torben Andersen

I LOKOMOTIVET nr. 76 havde vi indlagt et lille spørgeskema til analyse om vor hobby. Det var tredje gang, vi lavede sådan en analyse. Første gang - i 1992 - foretog vi en mindre, mens en ret omfattende blev offentliggjort i 1998. Nærværende analyse er en mellemting mellem disse to, bl.a. gjort ud fra et ønske fra vore mj-producenter, der gerne ville orienteres om, hvor mj-hobbyen befandt sig i dag. Samtidig var der en lejlighed til at finde ud af, hvilke emner vi bør bringe i LOKOMOTIVET fremover.

Vi bad læserne om at udfylde skemaet og indsende det til os...og den var man omgående med på. Ligesom ved mj-undersøgelsen i 1998 var man hurtig og flittig til at sende os svarene, og allerede få dage efter at nr. 76 var sendt ud, modtog redaktionen ikke mindre end godt 170 besvarelser (skemaer), der i tiden efter voksede til 353. Det gav overarbejde for undertegnede redaktør i juledagene (men nåede dog at få sat fod på juletræet) og frem til deadline 16. januar 2004. Så med de mange svarkemaer er det ingen overdrivelse at sige, at de må danne et godt grundlag for en samlet oversigt over mj-ernes ønsker om rullende materiel, interesserområder m.v. Analysen må således blive det bedste grundlag for de danske mj-fabrikanten at arbejde ud fra, når de skal bedømme mulighederne for at få afsat nye produkter.

Herunder kommer læsernes svar på vore 12 hovedspørgsmål, der i antal altså var flere end den fornævnte undersøgelse i 1998, hvis resultat man i øvrigt kan læse om i nr. 54. Når vi denne gang ikke stillede så mange spørgsmål som i 1998, så skyldtes det dels at vi havde på fornemmelsen at mange svar ville være identiske, dels at det ville kræve mere tid at gennemarbejde, d.v.s. at resultatet derfor først kunne blive offentliggjort i maj-nummeret ...og det syntes vi var lidt for langt tid at vente.

I langt de fleste tilfælde var det nemt at tolke dataene på de indsendte skemaer, men der var også nogle svar, hvor vi måtte "eftertolke", idet nogle mj-ere havde afgivet "tvetydige" oplysninger" på grund af vort skemas mangelfuldhed. Vi havde fx ikke taget højde for at der blandt mj-erne sommetider køres med "dobbeltssystemer", d.v.s. analog og digital samtidigt eller at nogle dyrkede flere skalaer, fx 1:87 og 1:45. Her måtte vi vægte ud fra de efterfølgende skemaoplysning-

er, og vi håber at have tolket korrekt. Hvis det dog var helt umuligt at tolke svaret, så droppede vi det aktuelle spørgsmål/svar, men brugte de øvrige oplysninger på normal vis. Derfor er antallet af de afgivne svar ikke altid identiske med indkomne antal skemaer. Men ingen stemmer er gået "til spilde", heller ikke de meget få indsendte skemaer fra spor N og O.

Så læs nu de spændende resultater, og lad os håbe at mj-fabrikanten benytter dem på optimal vis. Vi siger tak til alle, der villigt ofrede tid og porto på at være med, lad os håbe det lønner sig?

I de efterfølgende tabeller betyder DC to-skinndrift (fx ROCO, Fleischmann, PECO), mens AC er treskinndrift, d.v.s. Märklin.

1) Alderen

Med hensyn til alder, så har denne i forhold til 1998-undersøgelsen forskudt sig i opadgående retning, d.v.s. at mj-erne på de godt 5 år er "blevet ældre" (ja, hvad ellers?). Det skal dog forstås på den måde, at man vedbliver at dyrke hobbyen, hvorimod det kniber med at få de unge ind i hobbyen. Eller måske holder de unge ikke vort blad, og derfor ikke var klar over, at en undersøgelse var i gang. Vi er jo ikke ligefrem et blad for begyndere. Det kræver lidt viden og koncentration at følge med i teksterne, og derfor vælger man ofte lettere læste kilder.

Vi har ikke skelnet mellem hvilke aldre, der dyrker hvilket system og skala, men tendensen er klar for både AC- og DC-kørere.

	%
15-20 år	2
21-40 år	15
41-60 år	60
over 60 år	24
	100

2) Anvendte driftssystemer

I forhold til sidste undersøgelse, så er de benyttede systemer i skala 1:87 stadig nogenlunde ligeligt fordelt mellem de to hovedsystemer, men brugen af system Märklin er steget en anelse på - naturligvis - bekostning af jævnstrømdriften, hvilket kommer lidt bag på os. Märklin har siden sidste analyse "konsolideret" sig fra 33% til 38%. Årsagen skal nok søges i, at der efterhånden fås mere og mere dansk trækraft til dette system, der som bekendt er meget driftsikkert, ligesom man

har fået mere virkelighedstro spor (C-spor) til erstatning for de "skrækkelige" M-spor, som flere Märklin-folk noterer sig i anmærkninger til besvarelserne.

Med hensyn til den nye digitalteknik, så er det nok en udbredt mening at de ældre ikke tager den nye teknik til sig, men det er åbenbart en fejlagtig opfattelse. Det fremgår af skemaerne at andelen af ældre mj-ere (over 60 år), der dyrker digital er i overtal i forhold til analogdriften (skala 1:87), mens "de unge under 60" er mere tøvende og fortsat benytter analogdriften. Her snuser man til digitalteknik "ofte på eksperimenterende basis", som nogle anfører i skemaerne.

For både Märklin digital og to-skinne digital er brugen dog generelt steget i forhold til analogdriften siden vor sidste analyse, dog ikke så voldsomt, som vi havde forventet.

Det kommer ikke helt bag på os at digitalsystemet fra ROCO/ Lenz, d.v.s. Lokmaus2 til to-skinndrift, er slået forholdsvis godt igennem, men dette er også et oplagt system for hjemmekørere (mindre anlæg). Ingen tvivl om at det vil brede sig i de kommende år.

Det større Lenz-system, der er velgenet for større anlæg, er dog slået bedre igennem, om end forskellen ikke er så stor på de to nævnte systemer ROCO/Lenz/ Lokmaus og "det rene" Lenz digital.

Mange AC-kørere anfører i øvrigt, at de benytter Uhlenbrocks Intellibox som centralstyring ved Märklin digital i stedet for Märklins eget udstyr.

Det kan undre at mange to-skinne-kørere fortsat kører analogdrift, når man ved at de fleste klubber efterhånden er gået over til digitaldrift (Lenz). Forklaringen kan være, at kun et fåtal af mj-erne er medlem af en mj-klub jvfr. tabel 4.

	%
AC Märklin analog	22
AC Lenz/Motorola	4
AC Märklin/Intellibox	5
AC Märklin Delta digital	3
AC Märklin/Motorola digital	5
AC Märklin i alt	40%
DC analog	35
DC Uhlenbrock	2
DC ROCO digital/Lokmaus	10
DC Lenz/Intellibox	2
DC Lenz digital	12
DC to-skinne i alt	60 %

3) Anvendte forbillede

Næsten samtlige læsere havde DSB som forbillede, mens privatbanerne tilsyneladende ikke er så meget i vælden mere. Hvad kan det egentlig være? Mangel på materiel i model? Og smal- og industrispor er næsten ikke nævnt.

Af svarene fremgår det, at især AC-folkene fravælger privatbanerne. Hverken AC- eller DC-folkene nævner smalspor i nogen betydelig størrelse.

Vi har i skemaet ikke opdelt valgene efter hvilket driftssystem som mj-erne benytter, altså om det er AC eller DC, ligesom vi heller ikke har adskilt emnerne efter skalastørrelse, altså spor N eller spor O m.v., for tendensen er klar for alle parter: Det er DSB, der tæller!

Bemærk, at der under rubriken DSB, privatbaner, smalspor m.v. også gemmer sig lidt interesse for udenlandske jernbaner, især Tyskland.

Tabel 3)
Anvendte forbillede

DSB og privatbaner	55
Kun DSB	34
Kun privatbaner	4
DSB, privatb., smalspor m.v.	6
Forbillede i alt	100%

4) Sporstørrelser

Ligesom ved undersøgelsen i 1998 udgør skala 1:87 den allers største del, ja, de øvrige skalaer udgør kun en ganske lille procentdel, så de næsten forsvinder ud af billedet. Især er spor N gået meget tilbage, nemlig fra 8 procent til 3 procent. Det betyder ikke at danske mj-ere holder sig væk fra denne skala, men måske blot ikke kører rent dansk eller slet ikke har ment det ulejligheden værd at indsende skemaet til os. Der fås jo efterhånden ikke meget dansk i spor N, og da det endvidere er på tale hos mange etablerede fabrikanten helt at droppe denne skala, så kan mange N-kørere have valgt at bytte sporstørrelsen ud med spor H0. Ellers kan vi ikke forklare den lave procentdel.

Det samme gør sig gældende med spor O-folkene (skala 1:45). Vi ved godt, at der rundt omkring findes en del store klubber, som dyrker denne skala, men flertallet af medlemmerne i disse har åbenbart heller ikke haft mod på at indsende spørgeskemaet. Eller også køres primært på klubbasis i denne størrelse, og derfor har man ikke ment at deres stemmer ville tælle med? Det er lidt synd, for så ved vi stadig ikke, hvor mange tilhængere denne skala har. Vi må derfor ved næste analyse overveje at udforme spørgeskemaet på en anden måde.

Dansk modeljernbane dyrkes tilsyneladende heller ikke meget af folk i spor G, for vi har kun modtaget et meget lille antal (4!), så de helt forsvinder i den endelige opgørelse.

For spor Z's (1:220) vedkommende har vi slet ikke modtaget nogle skemaer overhovedet. Hvorfor ikke?

Med hensyn til fordeling af skala 1:87 mellem de to hovedsystemer AC og DC, så går 40 procent til AC, mens DC tæller 54 procent.

Tabel 4)
Benyttede sporstørrelser

1:22,5 (spor G)	1
1:45 (spor O)	2
1:87 (spor H0)	94
1:160 (spor N)	3
1:220 (spor Z)	0
	100%

4) Medlem af MJ-klub

Det er overraskende at størstedelen af alle mj-ere ikke er medlem af en mj-klub, men kører "alene hjemme". DC-folkene er oftere med i en modeljernbaneklub end AC-folkene, der er yderst ringe repræsenteret.

Med hensyn til AC-kørerne, så kunne årsagen være, at der ikke findes så mange klubber lige i nærheden af AC-dyrkerne eller at man selv finder ud af teknikken m.v.

Andre skalaer (1:45, 1:160 m.v.) er ikke optaget i listen på grund af det ringe antal.

Tabel 4)
Medlem af mj-klub (1:87) i procent:

	DC	AC
Ja	16	4
Nej	84	96
	100%	100%

5) Materielinteresser

Dieseldriften hos både DSB og privatbanerne har i dag den største interesse blandt mj-erne, mens dampen halter noget efter, især med hensyn til privatbanerne. Dampen er i øvrigt genstand for yderst ringe interesse blandt Märklinisterne, mens to-skinne folkene går mere ind for den nostalgiske driftform.

Den moderne eldrift med ER-togsæt, ellokomotiverne EA og EG har heller ikke den store tiltrækningskraft hos hverken AC- eller DC-folkene, om end AC-kørerne går mere ind for driftformen. Men generelt er interessen ringe, idet de fleste især dyrker epoke III og IV, hvor eldrift i sidstnævnte først kom ind i billedet ret sent.

DSBs person-, post- og rejsegodsvogne og godsvogne har et stort publikum, og her dukker interessen for udenlandsk materiel også op; her spiller især godsvognene en rolle. Denne interesse for udenlandske godsvogne havde vi godt nok en fornemmelse var til stede, men ikke så stor som undersøgelsen har afsløret. Det må vi se at få gjort noget mere ved her i bladet.

For privatbanernes vedkommende er interessen for de enkelte emner næsten den samme

som for DSB, hvilket fremgår af tabel 5b; dampen har dog en ringere tiltrækningskraft.

Tabel 5a)
Materielinteresser, DSB %

Damp	23
Diesel	26
El	3
Person-, post- og rejsegodsv.	24
Godsvogne m.v.	25
	100

Tabel 5b)
Materielinteresser, privatbaner

Damp	19
Diesel	23
Skinnebus	19
Person-, post- og rejsegodsv.	18
Godsvogne m.v.	21
	100

6) Epoker

Vi vidste det godt - kunne man fristes til at sige - nemlig at epoke III stadig er den foretrukne tidsperiode, man dyrker, uanset hvilken aldersklasse eller system, man har.

Vi havde fra forskellig side ellers fået hvisket i øret at epoke IV var ved at vinde indpas, ja, nogle kilder mente endda at den var at overstige epoke III-interessen med fremkomsten af nye mj-ere. Men det er altså ikke tilfældet selv om epoke IV fortsat dyrkes af et stort antal.

Da mange mj-ere dyrker flere epoker, så har vi denne gang opdelt efter hvilke samlede epoker, man dyrker. Her får især epoke I og II en lav andel, og i tabellerne er disse to derfor slået sammen.

Bemærk, at epoke III i "ren stil" fortsat dyrkes af flest to-skinne køre. Moderne tider har ikke så godt fat i hverken DC- eller AC-erne, om end Märklin-folket går mere ind for disse. Årsagen er selvfølgelig at "de ældre", der jo husker barndommens jernbaner, udgør størstedelen af mj-erne, selv om flere yngre (21-40 år) har noteret at de kører epoke III.

Tabel 6a)
Skala 1:87 AC

I (1847-1892) + II (1893-1940)	5
II+III	7
III (1941-1973)	26
III+IV	32
IV (1974-1990)	6
III+IV+V	15
IV+V	6
V (1991-?)	3
	100%

Tabel 6b)
Skala 1:87 DC

I (1847-1892) + II (1893-1940)	4
II+III	9
III (1941-1973)	46
III+IV	17
IV (1974-1990)	5
III+IV+V	11
IV+V	6
V (1991-?)	1
	100%

Tabel 7b)
Øvrige skalaer *)

I+II	25
III	42
IV	17
V	17
	100%

*) Ikke repræsentativt, da fordelingen er baseret på 21 stemmer.

7) Bedste industrimodeller med dansk forbillede

Dette spørgsmål var stillet for at få et generelt overblik over de foretrukne modelfabrikater hos de mj-ere, som kører med dansk forbillede.

Vi havde her indskrænket os til kun at medtage skala 1:87 i AC og DC. Det skyldes ikke vor uvilighed mod spor O og N, men udelukkende den grund at man ikke kan få så meget industrimateriel med danske forbilleder i disse skalaer. Det har de få N- og O-folk, der gjorde sig ulejlighed med at indsende skemaet, også vurderet ved ikke at udfylde de pågældende felter om "bedste modeller". Så her var ikke så mange data at lave statistik over.

De to store fabrikater Märklin, ROCO og HELJAN i skala 1:87 fører her suverænt, men ellers følger de mindre fabrikater som Hobby Trade og Togmodelle godt med i opløbet, hvilket gælder både AC- og DC-kørernes bedømmelse.

Märklin er meget naturligt mere i top hos AC-kørerne, mens dette fabrikat ikke udmærker sig særligt blandt to-skinne-folkene.

Men to-skinne-fabrikaterne ROCO og HELJAN kommer såmænd lige i hælene på Märklin, når AC-erne skal bedømme resultaterne herfra. De to fabrikater har altså gjort det godt, også set med Märklinisternes øjne, ja, HELJAN ligger endog en enkelt procent over Märklin i AC-listen, selv om der er faldet et par bemærkninger om "at der ofte er lidt i vejen med driften, når modellerne sættes på sporet... det sker aldrig for Märklin-produkter". Men disse småproblemer er åbenbart noget, man selv kan klare, siden man giver så god en bedømmelse.

Med hensyn til Hobby Trade og Togmodelle, så er det især modellerne af ME og nærtrafikvognene litra Bns/Bn m.fl., der får gode point. Se senere under afsnit 10.

Under andre fabrikater gemmer sig bl.a. følgende navne: DWA, PIKO, KLEIN, TRIX, Brawa, Liliput m.fl.

Mindre danske fabrikater er ikke medtaget i efterfølgende tabel 7, men blandt de hyppigst nævnte er især DWA Hobby (beholderovogne ZE og åbne højside-godsvogne) og Brimalm E-maskine, begge i skala 1:87.

Fabrikater af selvbyg-modeller er heller ikke medtaget, men her har læserne især peget på FRICHS firkantede fra FREJA og

F-maskinen fra OKT hhv. Jydegruppen.

Tabel 7)
Bedste industrimodeller

Skala 1:87	DC	AC	Total
	%	%	%
ROCO	26	22	24
LIMA	5	4	5
HELJAN	27	24	26
Märklin	4	23	12
Hobby Trade	15	13	14
Togmodelle	12	8	10
Fleischmann	8	1	5
Andre	4	4	4
	100	100	100

8) Ønskede fremtidige modeller

Dette var et spændende emne at studere, om end det var vanskeligt at tolke, hvad flere læsere mente, idet man ikke havde prioriteret valgene, som vi havde pålagt! I mange tilfælde havde man angivet en hel stribe af modeller, man gerne ville se på anlæggene, så her måtte vi fremture med den vurdering kun at medtage de tre førstnævnte i en række af op til 12 ønskede modeller. Jamen, det er også svært at prioritere, for vi vil jo gerne have så meget dansk som muligt på anlægget.

Der var dog nogle klare tendenser, hvilket fremgår af tabel 8). Her har vi igen kun skelnet mellem ønsker i skala 1:87, idet fabrikaterne som bekendt ikke er meget for at producere dansk i de øvrige skalaer.

Vi er gået drastisk til værks og har kun lavet top-5-liste over de mest ønskede modeller. Da disse ønsker omfattede over 100 emner, har vi droppet alle ønsker, hvor disse til sammen gav under 10% ...og det gik især ud over privatbanemateriel. Undtaget herfra er sukkervognen DSB litra Uds, der nåede op på 4% i godsvogngruppen, hvor der i øvrigt var meget stor spredning i ønskerne, ofte helt ned til 0,5% på visse typer

Mange af ønskerne var generelt de samme som i analysen i nr. 54, når man trækker de nyeste frembringelser som litra MO, MY/MX, CP og CC fra HELJAN, spids CM fra Hobby Trade m.fl.

Mj-ernes yndling som trækraft er fortsat litra D - det har den værret siden LOKOMOTIVETS første undersøgelse i 1992. Man kan så sige, at maskintypen kan fås hos Brimalm, men langt størstedelen af alle mj-ere har som kommentarer tilføjet, at man ønsker en model, der er til at betale, altså en model til HELJAN- og ROCO-priser som mange noterer sig.

Rangerlokomotivet DSB litra MH var også meget ønsket, ja, mere end det tilsvarende rangerdamplokomotiv litra F, der lå langt nede på listen. Med hensyn til MH, så var her måske noget at tænke på for ROCO, der har en velegnet grundmodel (undervogn) til MH i sit standardprogram.

Det er værd at bemærke, at mj-erne ønsker sig repræsentativt materiel, altså materiel, der var almindeligt hos forbillederne. De

kommende specialmodeller som litra MY 1201-1202 og PR-maskinen fra HELJAN er slet ikke nævnt som ønskværdige modeller, og ofte tilknyttet læserne kommentarer som "disse maskiner kan man godt undgå, da de ikke var almindelige i drift hos forbilledet". Så kunne man tro, at disse ikke blev nævnt, fordi de er blevet forud annonceret til at komme senere, men alligevel - Q-vogne og andre modeller, der også er planlagt blev hyppigt nævnt. Det betyder naturligvis ikke, at man ikke vil købe de to pågældende modeller, men at de blot rykker ned på listen med hensyn til investering. Som allerede nævnt var P-maskinen heller ikke meget ønsket i forrige undersøgelse, men den blev alligevel hurtigt udsolgt hos HELJAN.

Det er er i øvrigt spøjst at se, hvor højt ønsket CU-vognen (og dens søstervogne litra CX, CY m.fl.) egentlig er, for på infomødet mellem Hobby Trade og forhandlerne i sommeren 2003 var flertallet af forhandlerne af den klare overbevisning, at den slet ikke kunne sælges. Det kan den altså! Det samme gælder Q-vognene, der fik den højeste score af samtlige modeller (se tabel 8d). Så det er bare om at komme i gang. Q-vognen er som allerede nævnt godt på vej fra Hobby Trade.

Også rejsegodsvognen litra ECO har været på mj-ernes ønskeliste i umindelige tider... og er det igen. Det samme gælder den to-akslede rejsegodsvogn litra EH i teakudgave. Begge er meget repræsentative modeller fra epoke III. Se tabel 8c.

En hyppigt nævnt godsvogntype var den åbne litra PB/Elo, og også vogne fra PJ-serien står højt på mj-ernes liste. Disse to typer er jo også meget fine repræsentanter for DSB epoke III/IV hhv. III, men åbenbart overset af mj-fabrikkerne.

En helt ny vogntype dukkede op en hel del gange i skemaerne, nemlig den kasseformede (polygone) sukkervogn fra DDSF til epoke IV. Den fik endda så mange stemmer, at den kom med på nærværende liste til top 5.

Med hensyn til privatbanemateriel, så var disse ønsker til at overse, og betragter man interessen generelt som i tabel 3, så kan man godt forstå de manglende ideer. Der var dog mange forslag på Scandia skinnebuser, selv om de procentvis ikke kunne matche ønskerne fra DSBs materielpark. Ellers var forslagene meget spredte og specielle for den enkelte privatbaneforvaltning, hvoraf materiel fra OHJ og APB udgjorde hovedparten.

Som yderligere bemærkninger havde mj-erne angivet mange forslag. Det gik især på, at man ønskede dansk tilbehør som remiser, huse, skibe og færger, men et par ting gik igen og igen: Man så gerne at fabrikkerne fremstillede kulkraner og kulgårde fra DSB, olie- og sandforsyning, små remiser og små typiske DSB-statio-

ner. Og Hobby Trades små kolonihuse fik mange rosende ord med på vejen. Så også her er der noget at tænke over for vore fabrikanter.

Som slutbemærkning skal tilføjes, at vi i redaktionen er ganske imponerede over den viden, som alle mj-ere lagde for dagen med hensyn til kendskab til materiellets typer og litra. Kun meget få har ikke nævnt litra, men blot skrevet, at man ønsker modeller med danske forbilleder. Eller også har man godt nok kendt litra, men blot ikke kunnet beslutte sig for, hvilke modeller, man gerne så fremstillet, og så har skrevet "alt dansk".

Efter hvert emne er anført hvilken hovedepoke som typen tilhører.

Tabel 8a)

Top 5 Trækraft	%
DSB litra DIV (III)	29
DSB litra E (II/III)	20
DSB litra R (II/III)	18
DSB litra S (II/III)	17
DSB litra MH (III/IV)	16
	100%

Tabel 8b)

Top 5 Personvogne	%
DSB litra CU/CX (II/III)	33
DSB litra CL/CLS (III/IV)	20
DSB litra CR (II/III)	19
DSB litra AV (III)	15
DSB litra AC (III)	13
	100%

Tabel 8c)

Top 5 Post- og rejsegodsvogne m.v.	%
Rejsegods:	
DSB litra EC/ECO (II/III)	30
DSB litra EH (teak) (III)	23
Post:	
DSB litra DA (II/III)	18
Kom. rejsegod/post:	
DSB litra DJ (II/III)	16
DSB litra DC/DPh (II/IV)	14
	100%

Tabel 8d)

Top 5 Godsvogne	%
Lukkede	
DSB litra Q - stor (II/III)	43
DSB litra HJ (III)	14
Åbne	
DSB litra PB/Elo (III/IV)	27
DSB litra PJ/PH (II/III)	11
Sukkervogn	
DSB litra U/Uds (III/IV)	5
	100%

Betragtet ud fra et absolut flertal, når man slår samtlige grupper sammen, bliver top-5-ønskerne følgende:

- 1) DSB litra D IV damplokomotiv
- 2) DSB litra Q, lukket godsvogn
- 3) DSB litra CU/CX 2-akslet personvogn
- 4) DSB litra litra E damplokomotiv
- 5) DSB litra MH rangermaskine

På de efterfølgende pladser følger:

- 6) DSB litra R damplokomotiv
- 7) DSB litra S damplokomotiv
- 8) DSB litra PB åben godsvogn,
- 9) DSB personvogne litra CR
- 10) DSB litra AV

Alle ovennævnte er til epoke III, bortset fra litra MH, der også tilhører epoke IV/V. V.

9) Krav til nøjagtighed

Her er vi blevet lidt mere kritiske end sidste gang, vi lavede analyse. De fleste - både AC'ere og DC'ere - ønsker materiel, der ligner forbilleder i såvel dimensioner, bemaling og påtryk. Langt størstedelen anså 80% for at være det optimale, og man gik - meget overraskende for os - meget op i, at påtryk, altså litreringer, tekniske angivelser m.v. skal være helt korrekte. Her ville man gerne have påskriftene op på 95% korrekthed. Der er dog stadig en tendens til at Märklin-folket er mindre krævende, idet disse ofte kunne "nøjes" med procent på 70.

Man havde en lidt mere tolerant holdning med hensyn til dimensioner, her krævede 24% at disse skulle være korrekte, mens 34% krævede at bemaling og påtryk skulle være meget nøjagtige.

Kravene om at modellerne skal være mere korrekte betyder ikke, at man undgår materiel, der ikke opfylder nævnte krav, men at man helst ser at modellerne ligner forbilledet så meget som muligt eller ligger inden for det acceptable. Næsten ingen angav "korrekthedsprocenter" på 50 og derunder.

I analysen er benyttede følgende lighedsprocenter:

- 95% = helt nøjagtig
- 80% = meget nær forbilledet
- 70% = god lighed
- 50% = mindre god lighed
- 35% = ringe lighed

Tabel 9a)

Dimensioner	AC+DC
95%	24
80%	60
70%	15
50%	0
35%	0
	100%

Tabel 9b)

Bemaling	AC+DC
95%	34
80%	55
70%	11
50%	0
35%	0
	100%

Tabel 9c)

Påtryk	AC+DC
95%	34
80%	53
70%	13
50%	0
35%	0
	100%

10) Bedste modeller med dansk forbillede

Det er ingen overraskelse (for os), at det er trækraften, der har den største bevågenhed, når de bedste modeller skal kåres. Der er ikke tale om årets bedste model, idet de nævnte modeller er udgivet over en årrække på ca. 10 år.

Den absolutte topscorer for danske modeller er HELJANS MO-vogn. Allerede med de første svarskemaer i hånden var denne trend meget tydelig, og den rokkede sig ikke undervejs. Både AC- og DC-kørerne er begejstrede for modellen, men lige i hælene følger ROCOs MA-lyntog, der nyder meget stor anerkendelse hos alle.

Litra ME fra Hobby Trade og Togmodelles Bns/Bn-serie får topkarakterer hos mange mj-ere, især er Märklin-kørerne meget begejstrede for disse produkter. Mærkværdigvis er Märklins egen model af DSB litra MY ikke meget værdsat hos AC-folkene, her er det ROCOs og HELJANS modeller, som indtager en mere værdig plads. Märklins MY-model nåede således aldrig at komme så højt op i pointgivning, at den opnåede en plads i tabellerne, hvilket betyder at der må være sket et stort "skred opad" i Märklin-folkenes krav til modelnøjagtighed og drift.

Af de mindre fabrikanter er især DWAs modeller fra småserierne med beholdervogne ofte nævnt, især vognen fra STJERNEOLIE, men disse modeller er ikke nævnt så ofte, at de kan komme med i selve top-10-placeringen. Det er dog bemærkelsesværdigt, at en fabrikant med så lille et oplag kan gøre sig gældende i "den store mængde", hvilket altså må betyde at modellerne nyder stor anerkendelse hos mj'erne.

Det er i øvrigt rart at se, at netop de modeller som var mest ønsket i vore sidste undersøgelser (nr. 54) og som undervejs er blevet til virkelighed fra HELJAN og Hobby Trade, lige præcis også er topscorere i nærværende læserundersøgelse. En undtagelse herfra er litra P fra HELJAN, der har fået en god score, men som ikke var særlig ønsket i sidste meningsmåling. Det betyder i det store hele at LOKOMOTIVETS tidligere læserundersøgelser var til at stole på, hvilket også må gælde den nærværende, og derfor anbefales at studere for nuværende og kommende producenter af dansk rullende materiel.

HELJAN har på et tidspunkt fortalt redaktionen, at firmaets model af DSBs postvogn litra DH ikke har været nogen succes i forhold til de øvrige modeller, og der er da også - mærkværdigvis - kun få mj-ere, der har anført denne model som en af de bedre. Men den er ihvertfald en af redaktionens favoritter, men det tæller jo ikke i denne sammenhæng.

De nyeste A- og B-vogne fra HELJAN blev også foreslået en del gange som topmodeller, og opnåede en 11. plads. Men hav-

de vi lagt vor analyse lidt senere ind i år 2004, hvor flere havde nået at få anskaffet sig disse flotte modeller, så var disse nok rykket lidt højere op i placering.

Togmodellens nærtrafikvogne litra Bns/Bn/ADns m.fl. ligger på en delt 11. plads med HELJANS A- og B-vogne. På en 12. plads følger HELJANS model af litra EG, mens DWAs oliebeholdervogne ligger på en 14. plads.

Til sidst blot at bemærke, at selv om man har foretrukket en model frem for en anden, så betyder det ikke, at andre modeller ikke sælges eller er velkomne, men at læserne blot har prioriteret med hensyn til modellens tekniske kvalitet og forbillighed. Af skemaerne fremgår det da også, at læserne ofte har været i tvivl om hvilke modeller, de skulle vælge, og derfor har knyttet diverse kommentarer, som vi desværre ikke har plads til, men hyppigst er læservælget gjort ud fra forbillighed og teknik.

I tabellen er kun angivet placering, ikke procentfordeling.

Tabel 10)

Top-10 (11) modeller
pr. 16. januar 2004

- 1) HELJAN DSB litra MO
 - 2) ROCO DSB MA-lyntog
 - 3) HELJAN DSB litra MY
 - 4) HELJAN DSB litra MX
 - 5) HELJAN DSB litra CC
 - 6) ROCO DSB litra MY
 - 7) HELJAN DSB litra P
 - 8) Hobby Trade DSB litra ME
 - 9) Hobby Trade DSB litra CM *)
HELJAN litra CP/CPS *)
 - 10) ROCO DSB litra N
- *) samme pointantal

11) Øvrige interesseområder

Disse spørgsmål interesserer naturligvis LOKOMOTIVETS redaktion, idet svarene kunne fortælle, hvilke emner vore læsere ønsker, vi skal tage under behandling.

Her er både to-skinne-kørere og Märklinister ganske enige om ganske mange emner, hvor både landskab og anlægsdesign fik en høj score.

De indsendte skemaer vidnede også om, at en meget stor del af vore læsere brugte selvbygning, når man ønskede en speciel model, hvilket gjaldt både AC'ere og DC'ere. Det kommer en del bag på os, idet vi mente at de fleste var tilfredse med den efterhånden store mængde industrimateriel, der udbydes. Men nix! Man vil ha' selvbyg. Det må vi så se at få gjort noget ved, men vi vil være ærlige og sige, at vi i øjeblikket ikke har færdigartikler om dette emne liggende. Så det må komme hen ad vejen, og vi opfordrer bl.a. læserne til at indsende tekster om deres frembringelser.

Mange havde anført andre interesser som biler/busser, husbygning, færger, figurer, sporvogne, køreplanekørsel o.s.v., men disse interesser spredte sig over et stort felt, der ikke giver en entydig strømpil, men de hyppigst nævnte var biler/busser og huse-

bygninger (+tegnninger af samme), sidstnævnte især af stationer, trinbrætter, remiser m.v.

Disse interesser vil også indgå som idegrundlag og vurdering for redaktionens kommende planlægning. Der skal jo være lidt af hvert i bladet.

Tabel 11) Øvrige interesser

Tabellen er opstillet som top-5 for DC hhv. AC uden procentfordeling.

DC:

- 1) Landskab og sceneri
- 2) Anlægsdesign
- 3) Selvbyg
- 4) Sporplaner
- 5) Elektronik, analog og digital

AC:

- 1) Landskab og sceneri
- 2) Sporplaner
- 3) Anlægsdesign
- 4) Selvbyg
- 5) Signalvæsen

12) Hvilke blade læser vi?

Alle indsendere - på nær én - holdt LOKOMOTIVET. Og det er vel naturligt, når man kan indsende analyseskema. Vi formoder, at den ene nævnte indsender har glemte at sætte kryds ud for rubrikken LOKOMOTIVET! Eller..?

Af de tilknyttede kommentarer fremgår det, at man især holder/læser LOKOMOTIVET af fire grunde: 1) Serióse tekster, 2) nyheder, 3) anmeldelser af modeller og 4) skalategninger for selvbyg.

Flere angav dog også, at årsagen til at man holdt netop LOKOMOTIVET - og ikke andre blade - var de danske emner, model såvel som historisk.

Overraskende (?) for os er det, at hele 22% af Märklin-gruppen (AC) kun læser LOKOMOTIVET, mens 18% af to-skinne-gruppen kun studerer vore spalter. Surprise! Surprise! Vi troede ellers vi mere var læsestof for to-skinnefolkene, men det var da en glædelig overraskelse. I de medfølgende kommentarer fra læserne fremgår det, at grunden bl.a. er den voksende andel af tekster med omtale af modeller til Märklin-drift. Jamen, så må vi hellere blive ved. Nå, men retfærdigvis skal tilføjes, at to-skinnefolkene "gemmer" sig i stort tal bag de øvrige rubriceringer, idet LOKOMOTIVET holdes af flere to-skinne-kørere end tilsvarende af Märklin-folk (se tabel 12b).

Med hensyn til vor kollega banen angav de fleste at man læste dette, fordi bladet især bragte tekster om udenlandske baner, rapporter fra mj-anlæg, anmeldte udenlandske modeller og havde flotte billeder, men desværre kun skrev overfladisk om danske jernbaner og danske modelnyheder. Der burde være mere dansk i bladet, fremfor "den blandede landhandel", som nogle læsere.

Der er en ting, der mystificerer os (som det vist hedder), idet man ved "baglæns procentregning" kommer frem til at ca. 800 mj-ere, der læser/holder LOKO-

MOTIVET også læser/holder vor kollega banen. Det må betyde at der - ifølge banens egne oplysninger med et oplag på ca. 2900 - er hele 2100 personer, der kun læser banen (2900 minus 800)! Kan det virkelig være rigtigt, at så mange ikke interesserer sig lidt for danske jernbaner og derfor ikke vil holde LOKOMOTIVET? Hvor pokker gemmer I jer allesammen?

Nå, alt i alt mente læserne dog, at de to blade tilsammen var en fin kombination. Jamen, sådan skal det bare være, synes vi.

I øvrigt undrer det os at en ret stort antal af læserne ikke havde anført udenlandske tidsskrifter som læsestof. Når et magasin blev nævnt, var det som regel et tysksprog, fx MIBA.

Tabel 12a) Hvad læser vi

AC'erne læser:	%
Banen/Jernbanen/ LOKOMOTIVET	39
Banen/LOKOMOTIVET	21
Jernbanen/ LOKOMOTIVET	18
LOKOMOTIVET	22
	100%

DC'erne læser:

Banen/Jernbanen/ LOKOMOTIVET	31
Banen/LOKOMOTIVET	35
Jernbanen/ LOKOMOTIVET	16
LOKOMOTIVET	18
	100%

De øvrige læser:

Banen/Jernbanen/ LOKOMOTIVET	58
Banen/LOKOMOTIVET	17
Jernbanen/ LOKOMOTIVET	8
LOKOMOTIVET	17
	100%

Tabel 12b) Procentfordeling af Märklin-, to-skinne- og øvrige mj-folk, der kun læser LOKOMOTIVET.

AC	39
DC	54
Øvrige	7
	100%

Lodtrækning og vinder

Til sidst har vi trukket lod blandt indsenderne om et gavekort på kr. 500,- som tak for interessen. Vinderen blev:

Niels Mondrup Pedersen
Lærkevej 11, Hou
8300 Odder

KONKLUSION

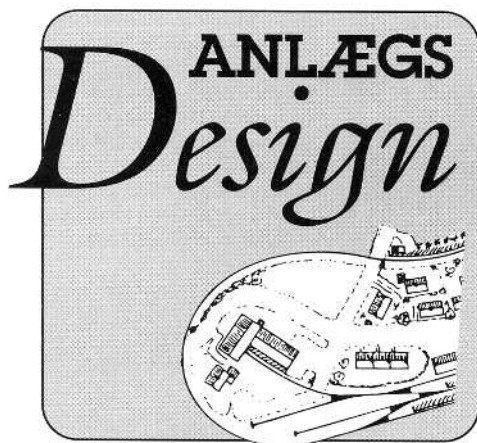
Skal vi lave en konklusion på analysen, må det blive følgende, fordelt på de to hovedsystemer AC og DC.

DC (60%)

En typisk DC-kører er mellem 41-60 år, kører analog og har DSB og privatbaner som forbillede. Han kører skala 1:87 (spor H0), er ikke medlem i en MJ-klub og går ind for DSB diesel- og damptrækraft. Han foretrækker epoke III, og synes at HELJANS modeller er de bedste efterfulgt af ROCO. DC-køreren er kritisk, han ønsker at mindst 80% - men gerne mere - på en model skal være korrekt. Højeste ønske i model er: DSB litra DIV damploko, DSB litra CU personvogn, ECO rejsegodsvogn og Q- vogne.

AC (40%)

En typisk AC-kører er mellem 41-60 år, kører analog og har DSB (og lidt privatbaner) som forbillede. Han kører skala 1:87 (spor H0), er ikke medlem i en MJ-klub og går mest ind for DSB dieseltrækraft (og en del damp). Han foretrækker epoke III/IV, og synes at Märklins modeller er de bedste efterfulgt af HELJAN. AC-køreren er kritisk, og ønsker gerne at 80% på en model skal være korrekt, men kan acceptere 70%. Største ønske i model er: Samme som DC-kørerne.



FABRIKANLÆG på minimal plads

På anlægget skal vi have mange industrier og handelsvirksomheder, små såvel som store, således at det bliver muligt at køre realistiske godstog fra by til by.

Virksomheder af forskellig slags kan anbringes næsten hvor som helst, fx ved sidespor til stationen eller på strækningen, på havnen, og kan bestå af alt fra store bryggerier, sukkerfabrikker, slagterier til mindre savværker, teglværker, øldepoter o.s.v.

De små virksomheder kan man nok finde en plads til, mens det mere kniber med de store. Problemet kan dog forholdsvis nemt løses, så man endog kan anlægge meget store industrikomplekser.

Optiske bedrag

Normalt er det ikke tilladt at snyde, men når der gælder om at snyde øjet, er der ingen begrænsninger. Jo mere optisk bedrag vi kan tilføje modeljernbanen for at få den til at se virkelig ud, jo bedre er det.

Ved hjælp af simple midler kan man anlægge alskens virksomheder, og det gøres i en kombination med baggrundskulisser, huse/bygninger i plastsamlesæt og landskab.

Først og fremmest bør industrierne anbringes helt bagest på anlægget, helt op til bagvæggen, skillepladen eller hvad man nu benytter som baggrund. Det giver flere fordele, bl.a. kan man udnytte bagvæggen til at skabe illusion af store industrier ved hjælp af flade baggrundskulisser og/eller bygninger i halvrelief, d.v.s. halvt samlede bygninger, og man kan nemmere komme til at arbejde uhindret med sporlægning, detaljering af landskab o.s.v.

Man bør ikke anlægge industrier i forgrunden med mindre gode argumenter taler herfor, fx ønsket om at kunne løfte taget af en bygning for at "kigge indenfor". Det skyldes meget logisk, at store bygninger i forgrunden hindrer udsynet bagtil, og gør det - som allerede nævnt - vanskeligt at arbejde bag dem. Ligeledes vil perspektivet uvilkårligt virke forkert med de store bygninger forrest og de mindre anbragt bagest. En undtagelse kan være større maskindepoter, hvor det er nødvendigt at have nem adgang til remi-

se el.lign, men det er jo heller ikke en industri i almindelig forstand.

Som en sidebemærkning bør det tilføjes at man heller ikke bør anlægge stationsbygninger i forgrunden (læs ude ved anlægskanten), idet dette ikke alene vanskeliggør det bagved liggende arbejde, men på samme måde som nævnt foran begrænser for udsynet af tog, der holder ved stationen.

Brug kulisser

Tilbehørfirmaet MZZ har i sit program en del kulisser med industribygninger af dansk tilsnit, der kan benyttes som baggrund. Det gælder fx 031 og 032, der forestiller mindre fabrikkbygninger, mens kulisserne 033, 035, 0322, 0332 og 0342 er store industrikomplekser. Der findes flere kulisser end de nævnte i MZZs program, men det handler især om baggrunde til kulminer og malmværker, og dem har vi jo som bekendt ingen af her i landet.

MZZs kulisser til baggrunde er helt flade, og er designet således, at de optisk ser rigtige ud, når de anbringes på bagvæggen. MZZs kulisser kan kombineres med tredimensionale samlesæt, der anbringes i forgrunden.

Industrikulisserne klæbes - efter udklip - simpelthen op på bagvæggen med hvid lim, skillepladen eller hvad man nu benytter til at danne baggrund. Inden da bør den øvrige landskabsbaggrund (kulisser) være på plads, og her kan man også benytte ark eller motivtapet fra MZZ, hvis man da ikke bare foretrækker selv at male den lyseblå himmel (se LOKOMOTIVET nr. 57, side 12)

For at danne dybde, så benyttes samlesæthuse til at danne umiddelbar forgrund og dække for det bagved liggende scenari. Eller man bruger et halvt eller kvart hus, der anbringes tæt op af kulisserne som relief. Sidstnævnte sparer plads, men skal selvfølgelig integreres i baggrunden, så det ser naturligt ud.

Tilbehørfirmaet Auhagen kan levere industribygninger i halvrelief netop til brug for sådanne "snyderier".

Tre forslag

Her er tre forslag, der kan give

ideer for fremstilling af industriområder på modeljernbanen. Alle kan fremstilles på lange, smalle områder (fx hylder), d.v.s. de er velegnede ved spor, der løber langs væggen som strækninger mellem to byer. Men de kan selvfølgelig kombineres på andre måder.

1) Dette er en industri, hvis bygninger næsten udelukkende består af flad baggrund tegnet, trykt eller fotograferet på pap- eller papirkulisser. MZZ har som allerede nævnt nogle meget velegnede baggrundskulisser, der let lader sig integrere i miljøet.

Buske og træer plantes op mod bagvæggen, der bør være himmelblå i netop dette begrænsede område. Træerne plantes

helt hen til kulisserne, således at kanterne på denne skjules.

For at få lidt spændstighed over strækningen, lægges det gennemgående hovedspor med en kosmetisk kurve, hvor der anbringes en hel industribygning el.lign. i selve kurven for at danne forgrund til selve kulisserne.

Bag bygningen opsættes et lidt højt hegn, der skaber en kunstig grænse bagud og tager en anelse af udsynet mod baggrunden, men dog således at man stadig kan se godsvognene holde på sporet.

Bag huset i forgrunden lægges ligeledes buske og plantes træer, så kanten af industrikulisserne i højre side camoufleres effektivt.

2) Her er et forslag til et sidespor

FELDERBANEN MODELTOG TIL STORE OG SMÅ.

MESSE-NYHEDER

Ønsker du at få tilsendt diverse NYHEDSBROCHURER, så send 29,- kr. i frimærker, så sender vi en pakke til dig.

TRIX PORTALKRAN

Kan køre i alle retninger med digital betjeningspanel kr. **2998,-**

Portalkranen leveres også til Märklin, hvor den kan betjenes med digital unit.

BRAWA containerkran

Grundplade 180x110x140 mm med elektrisk betjening kr. **1585,-**

MAERSK 40" containere

Hvide eller sølv.
Pr. stk. kr. 45,00
3 stk. kr. 120,00

NOCH Sound

med 18 forskellige modelbanelyde, to højtalere og betjeningspanel kr. 698,00

OHJ TILBUD:

MX med 2 BDn og 1 Bns styrevogn
Sæt til DC kr. 2098,00
Sæt til AC kr. 2298,00

*Danske nyheder:
Alle danske nyheder
er på lager.*

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

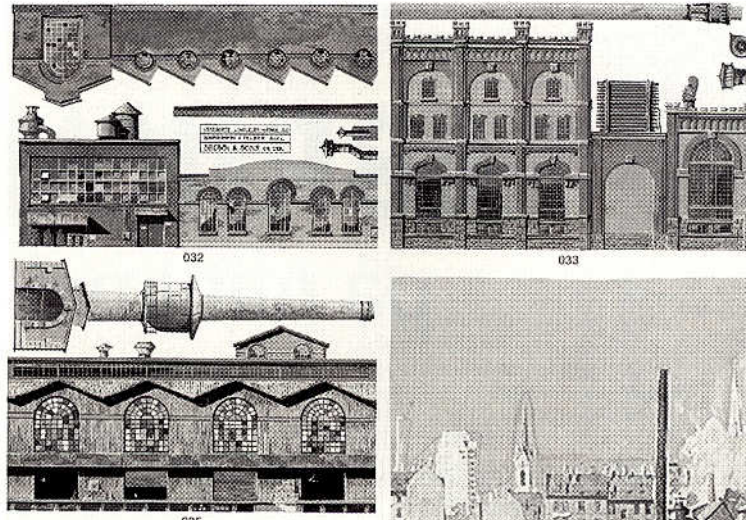
mandag lukket. tirsdag-torsdag 10.00-17.30,
fredag 10.00-18.00, lørdag 9.00-13.00

til industriområde, der tilsluttes sporene på en lille landstation. Igen males baggrunden blå, og der anlægges buske og træer langs baggrunden hen til selve industriområdet, der afgrænses af et hegn.

Selve industribygningen fremstilles som halvreliet, og gerne anbragt let på skrå, så det ser ud som den "popper" ud fra baggrunden. Den skrå placering betyder at de "lange kedelige" linier brydes.

Ind mod selve industriarealet opsættes hegn eller gitter, og igen plantes buske og træer for at dække lidt for baggrunden.

3) Her fremstilles igen et industrikompleks ved hjælp af kulisser som i forslag nr. 1. Kulissen limes op på bagvæggen, og foran den lægges en stump spor, der ikke har forbindelse med de øvrige spor. Det er kun et optisk spor til anbringelse af godsvogne, som man fx ikke længere kan bruge, men som på denne måde gør nytte som kulisse. Her kan anvendes danske eller udenlandske godsvogne af billig kvalitet fx med dårlige køreegenskaber, gammel-dags kobling el.lign., der så kan patineres for at se mere naturlige ud. Evt. afklippes eller demonteres



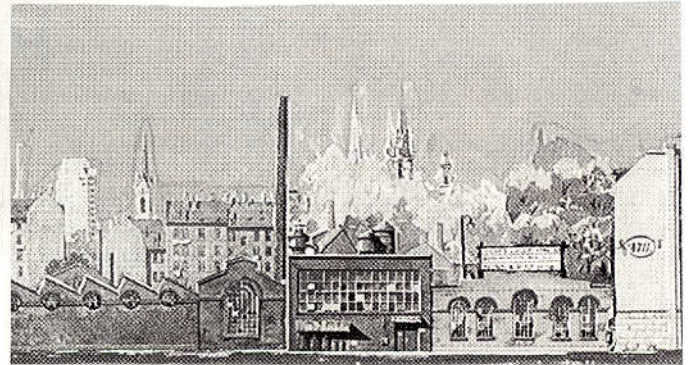
koblingsarme, de skal jo ikke bruges mere, og så får man en endnu mere virkelighedstro stamme.

Da blindsporet i begge ender dækkes af træer/skov hhv. industribygning, virker det optisk som om sporet har forbindelse til "et-eller-andet" bagved. Et sådan arrangement kunne man i sin tid bl.a. se i Ringsted, hvor det gamle KRB-spor fra stationen "for-svandt" ud i en skov, og det var

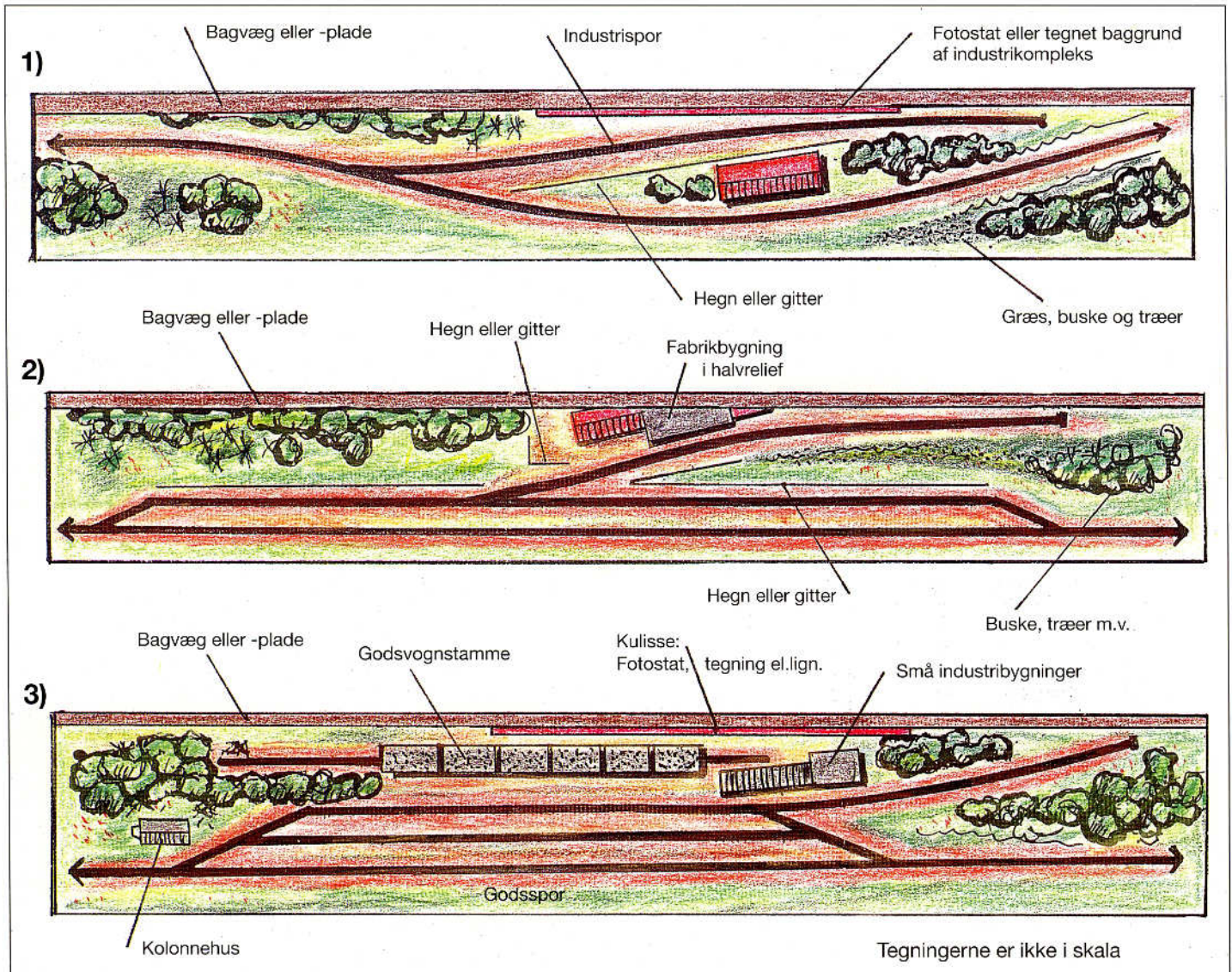
vanskeligt umiddelbart at finde ud af, hvor det endte. Ved dette trick sparer man både sporskifter og plads.

På sporene i forgrunden kan man rangere og køre som hidtil, og man får endog et udtrækspor,

MZZ kan levere flere slags baggrundskulisser på papark med tryk af industribygninger, bl.a. de viste tre, men der er flere muligheder i programmet. Det store billede viser, hvad man kan få ud af ark nr. 032 sat op på baggrund kombineret med bl.a. "byark" nr. 058 bag dette.



der kurver og giver fleksibilitet i designet. Træer og buske i forgrunden vil dække for synet ved enden af sporet, så man ikke ser at vognene er lige ved at "ramle" ind i baggrunden.



PÅ SPORET



Skandinaviens største udvalg af modeljernbaner og tilbehør



TILBUD

KIBRI REMISE

Kat.-nr. 9452, velegnet som DSB maskindepot fx Struer remise.
Normalpris kr. 495,00

NU kr. **249,00**

KIBRI bagbygning til remisen

Kat.-nr. 9454
Anvendes, hvis remisen skal bruges til store lokomotiver, fx litra N
Før kr. 115,00

NU kr. **57,00**

TILBUD

KIBRI byhus

Kat.-nr. 8298
Imposant hjørnehus velegnet til danske anlæg. Modellen har danskinspireret arkitektonisk byggestil for provinsbyer m.v. Utallige anvendelsesmuligheder, fx forretnings- eller hotel/restaurant-hjørne, kontorbygning m.v.



Før kr. 455,00

NU kr. **215,00**

Vi har masser af andre huse, der kan bruges som danske.

TILBUD

KIBRI fabrikkompleks

Kat.-nr. 9788, kan bruges som dansk farvefabrik, maskinfabrik o.s.v.
Normalpris kr. 620,00

TILBUD

NU kr. **310,00**

KIBRI trælasthandel

Kat.-nr. 9790, velegnet som lager for trælasthandel, byggemarked, savværk, imprægneringsanstalt for sveller m.v.

Normalpris kr. 289,00

TILBUD

NU kr. **149,00**



Forbehold for fejl, prisstigninger og oplagstal.

Vesterbrogade 165
1800 Frederiksberg C
Tlf. 33 23 16 17 . Giro 649-9376

E-mail: paaspor@mail.danbbs.dk
Hjemmeside: <http://www.paa-sporet.com>
Husk at tillægge PORTO kr. 56,- ved forsendelser

Åbent:
Mandag-fredag 14.00-17.30
Lørdag 10.00-13.00

Masser af nyheder til din modelbane...

Litra Q

- 10 varianter - nyhed 2004

23002001
Brun, QHL 32643

23002002
Brun, QRL 36290

23002003
Brun, QR 35973

23002004
Brun, QR 36147

23002005
Brun, QRV 36543

23002006
Brun, QRB 36450

23002007
Hvid, QH 32081

23002008
Hvid, QH 32007

23002009
Hvid, QR 36027

23002010
Grå, 495



Litra ME 1:87

- 8 varianter i veksel- eller jævnstrøm

Sort/rød design

1501ME DC/AC

1506ME DC/AC

1509ME DC/AC

1528ME DC/AC

1530ME DC/AC

Helrød design

1511ME DC/AC

Blå design

1523ME DC/AC

1527ME DC/AC

hobbytrade

Tværevej 1 · 7000 Fredericia
Tlf. +45 2261 9473
Fax +45 7594 0106

www.hobbytrade.dk · e-mail: hobbytrade@mail.tele.dk

... også et TRINBRÆT



Vi kender vel alle det lille privatbanetrinbræt med den rød-hvide signalskive, der stod på de mindre holdsteder på et utal af vore privatbaner. Men der var også enkelte andre trinbrætter med lidt anderledes signaler, bl.a. det viste "Høgholt" fra AHJ i Nordjylland.

Som det fremgår af billedet var trinbrættet forholdsvis primitivt opbygget ved hjælp af en jordperron med svellekant. Det øvrige udstyr er et armsignal, som publikum selv sætter. På tavlen nedenunder kan læses: "Rejsende, der vil med toget maa stille signalet i vandret stilling". Og så et stationskilt med køreplan ("Togenes afgangstider").

I model er dette lille miljø nemt at fremstille. Jordperronen lægges med siet sand eller jord, kantet med svellestykker. Signalet fremstilles ved hjælp af et skinneprofil alle andet U-profil, hvorpå der limes et armsignal fremstillet i glat plast, karton el.lign. Armen males hvid med rød stribe. Trækket kan bukkes i tynd nysølvtråd el. lign. Skiltet med anvisningen fremstilles ligeledes i pap eller papir med skrift i rød kuglepen eller typografi på computer.

På samme måde fremstilles stationskiltet i karton eller plast med rød skrift og rød tynd kant. Det sættes (limes) oven på et T-jern el. lign. evt. med par kartonstrimler på hver side, illuderende skilteholder. T-jernet (standeren) males rust-rødt.

Selve køreplanen antydes med sort skrift på et stykke papir, der limes på et stykke tynd karton. En klar plastplade klippes til og lægges oven på som glas, og til sidst kantes skiltet med røde kartonstrimler.

Voilà...et herligt lille trinbræt er klar til at stille på anlægget.

DEKODERE i mindre enheder

Under MJ-Digital i nr. 75, side 21, gav vi korte forslag til indbygning af dekoder uden NEM-stik i små trækraftenheder, fx ved at anbringe den i vandkasser, kedel m.v. på damplokomotiver.

I Fleischmanns lille maskine

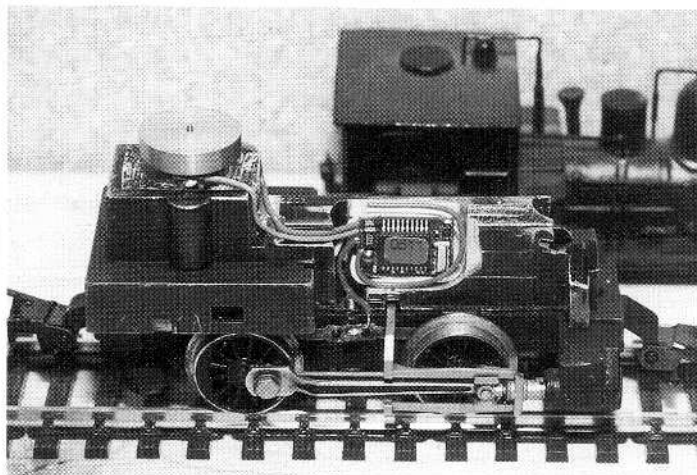
"Sorte Anna", der ofte konverteres til DSB litra HS, kan det imidlertid give vanskeligheder at få dekoderen anbragt et hensigtsmæssigt sted. Opgaven kan dog løses ved at - som billedet viser - at fræse ud i chassissrammen og klæbe dekoderen fast lodret i udfræsningen. Dekoderen er isoleret fra metalblokken med dobbeltklæbende tape. Ledninger forbindes til motor og strømoftag som beskrevet i nr. 75.

Da de gængse H0-dekoderer ofte er for store til indbygning, er der i HS-modellen benyttet en mindre type, LENZ 0511A, der er en lastafhængig dekoder til spor N. Denne dekoder har ikke ekstra funktioner, men manglen betyder intet her.

Motoren i HS-maskinen er i øvrigt en Faulhaber, der er indbygget lodret i førerhuset, klemt fast mellem to halvmåneformede fyldstykker. N-dekoderen, der er højfrekvent, kan også benyttes i forbindelse med nævnte Faulhaber-motor.

I andre mindre trækraftenheder fx den lille FRICHS firkantede fra FREJA H0-modeltog, kan dekoderen anbringes oppe under taget. Her der plads til en almindelig H0-dekoder med alle funktioner, således at maskinen kan få lysskift m.v.

MJ-
DIGITAL



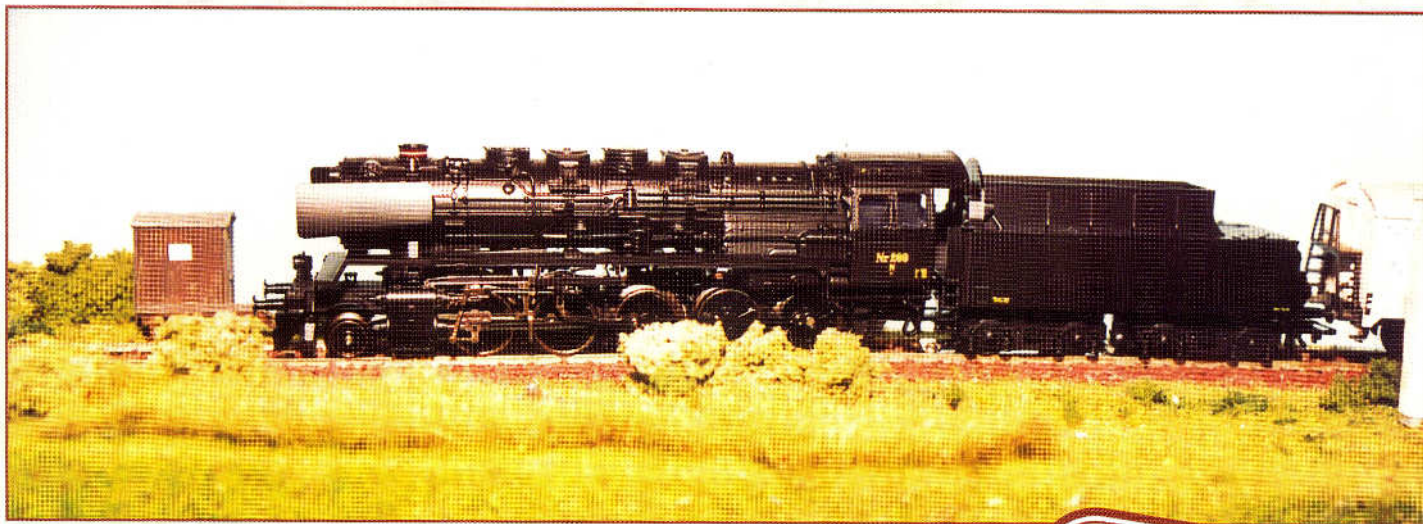
Uhlenbrock farvekoder på ledninger

"Hvorfor vil I ikke omtale Uhlenbrock-dekodere?", spørger nogle læsere. Jo, det vil vi gerne, men vi har en svaghed for LENZs typer, idet disse følger den anerkendte NEM/NMRA-standard og derfor er nemme at arbejde med.

Uhlenbrock har sin egen standard, der kan være lidt besværlig at håndtere. Mens der ikke er problemer med dekoderer med NEM-stik, så kan det være besværligt at finde den rigtige ledning, når man selv skal lodde en dekoder i trækraft, idet Uhlenbrock benytter sin egen kode for ledninger...og ofte veksler disse farver på de forskellige dekoderer, hvilket ikke gør det nemmere. De mest benyttede farvekoder på Uhlenbrocks dekoderer i skala 1:87 er nævnt nedenfor.

Funktion	Forbindelse	Ledning	Pin nr.
-	Motorforbindelse, højre	Grøn	1
-	Motorforbindelse, venstre	Blå	5
-	Strømoftag, højre	Rød	8
-	Strømoftag, venstre	Brun	4
A	Lys, front	Grå	6
B	Lys, hæk	Gul	2
C	Valgfri	Ingen	3
F	Fællesleder/belysning	Sort	7

Kun pin 2 og 8 har samme farvekoder som NMRA/NEM-stikkene, men ofte er der ikke - som nævnt foran - samme farvekoder og funktioner indbyrdes på Uhlenbrocks dekoderer. Den brune forbindelse (pin nr. 4) benyttes ofte til mange af F-funktionerne. Her må man prøve sig frem. ■



Der er efterhånden stor rift om at få del i mj-markedet i Danmark, og Märklin sender til stadighed også modeller på markedet. Således blev i november 2003 en model af DSBs navnkundige femkoblede damplokomotiv litra N med løbenummer 209 frigivet til salg i forretningerne.

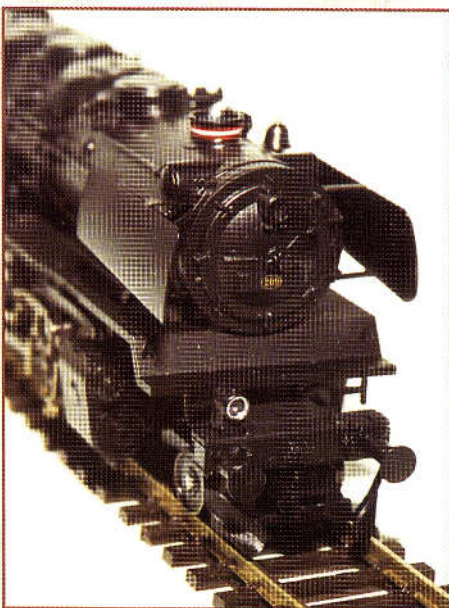
Rent teknisk og driftmæssigt er Märklins modeller i topkvalitet, de kører bare uden problemer, men firmaet har en tendens til at renoncere lidt på korrektheden i forhold til forbilledet af hensyn til "fabrikationshensyn"... og det gælder også denne model, selv om den er placeret i den bedre halvdel.

Kørselsmæssigt er der som sædvanlig ingen problemer. Modellen er udstyret med en solid fempolet motor, der via tandhjuludveksling trækker på fire aksler ud af fem, heraf har de fire hjul hæfteringen.

Slæbeskoen er placeret under forreste del af tenderen, og i selve kulkassen er Andi-dekoderen anbragt. Maskinen kan benyttes på både analoge vekseltromanlæg og digitale Märklin anlæg, sidstnævnte både Delta og Digital. Dekoderen registrerer automatisk driftformen. Modellen kan ikke benyttes på to-skinnesystemer med jævnspænding, impulsbreddestyring (digital) m.v., d.v.s. ROCO, Fleischmann m.fl.

Frontbelysningen er afhængig af, hvilken af de forannævnte driftformer, som benyttes.

Hvis man - som undertegnede - går meget op i at modellerne skal være korrekte, så må jeg desværre skuffe lidt, idet Märklins udgave som allerede nævnt ikke helt følger sit forbillede, især med hensyn til en række detaljer.



MÄRKLIN digital DSB damplokomotiv

**Kat.-nr. 37 846: DSB litra N 209
Skala 1:87; epoke III**

Jeg kan ikke opremse alle detaljefejl, her bør man konsultere fotos af forbilledet. Men af de lidt større afvigelser kan bl.a.



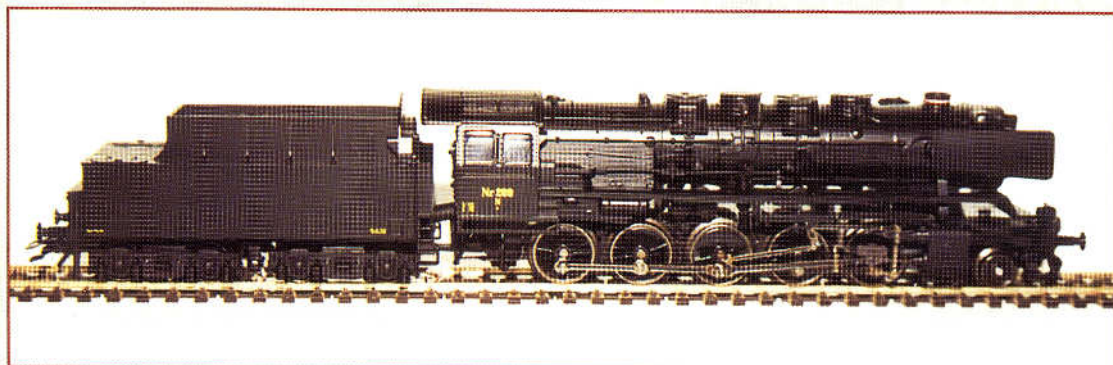
nævnes at de underhængte plove er alt for små, og at Märklin har bibeholdt den tyske trykluftpumpe i stedet for den karakteristiske danske.

Manglerne er bl.a. slampotten ved førerhuset og turbodynamo ved skorstenen, og N-maskinens forbillede havde ikke tysk rangerklokke som modellen. En fejl på Märklin-modellen er også vinduerne i førerhustaget, disse havde N 209 ikke i virkeligheden.

På den positive side kan nævnes at maskinen har komplet forlænget fodplade med "havebænk", lav skorsten med DSB slips, korrekt antal domer som hos forbilledet og næsten korrekt udformet tender og røgplader. Ang. sidstnævnte, så bemærk at der i virkeligheden var forskelle i udformningen på de enkelte maskiner, men på modellen af N 209 svarer pladerne rimelig godt til forbilledet, selv om de "spidser" en anelse for meget. Litringen er påtrykt i rigtigt skriftsnit og størrelse.

Trods sine fejl, så er modellen i god kvalitet, og den skal nok finde vej til mine spor, når jeg - efterhånden - får lavet lidt om på detaljerne. Det vil bl.a. ske ved hjælp af LOKOMOTIVETS skridt-for-skridt ombyggebeskrivelse for litra N 209 (ROCO) i nr. 51. Se også fotos af N 209 i LOKOMOTIVET nr. 62, side 20.

Nikolaus



TRINBRÆTTET, Århus

Nye projekter i foråret/ sommer 2004

Der sker hele tiden noget nyt hos TRINBRÆTTET i Århus. I tidens løb har man fremstillet småserier af diverse DSB-trækkraft i skala 1:87, og nu er turen kommet til OHJ.

Det gælder denne gang de lange motorvogne OHJ MO 25 og 26, der siden begyndelsen af 1960'erne har været trækkraft for OHJs tog, og de leveres således også i bemalinger til de aktuelle epoker.

Modellerne fremstilles af Trinbrættets sædvanlige "husfabrikanter", der bl.a. også har fremstillet litra MZ IV, S-tog m.v., d.v.s. kvalitetsmodeller.

Vognene får seriemæssigt indbygget dekoder til jævnstrøm (LE 1025) og vekselstrøm (UH Andii). Motoren bliver en 5-polet ROCO med dobbelt svinghjul og strømoftag på alle fire aksler. Der bliver træk på én bogie, d.v.s. på to aksler, hvoraf den ene forsynes med hæfteringe.

Modellerne får lysskift i begge køreretninger med to hvide lys i hver ende. Lanterne lyser konstant ved to-skinne-drift ved analog kørsel uanset hastighed og ved styring ved digital drift.

Kortkoblingerne bliver standard med kulisse-styring og NEM-skakt, og leveres med ROCO A-kobling.

Vognene kan valgfrit fås i tre udgaver til alle systemer:

Epoke III i oprindeligt rødt design med sølvfarvet tag, sorte vanger og plade med messingbogstaver "ODSHERREDS JERNBANE - Mo 25" (eller Mo 26) på midten af vognsiden.

Epoke III/IV i rødt design efter ca. ti år i drift, d.v.s. med sølvfarvet tag, sorte vanger og lille hvidt "OHJ Mo 25" (eller 26).

Endelig leveres vognene til epoke IV, d.v.s. ca. medio 1970'erne med hvidt tag, grå vanger og stort hvidt OHJ i enden af vognsiden samt lille hvidt "OHJ Mo 25 (eller 26) på midten af vognsiden.

Modellerne udsendes løbende i løbet af sommeren 2004, og de første bestillinger er allerede indløbet. Så er man interesseret, gælder det om at bestille nu.

I øvrigt er man i gang med flere andre spændende projekter, bl.a. et sæt med løse vognsider til ombygning af HELJANS CC-vogn til DSB litra AC eller AV m.fl.

Endelig bliver der også plads til en privatbanestation, nemlig den flotte hvide Ruds Vedby station på Høng-Tølløse Banen (HTJ, også i skala 1:87). Prisen for denne vil komme til ligge på omkring 450,- kr., og levering af sættet påregnes også at kunne ske her til sommer.

VI HAR
HØRT & SET

ROCO MA-lyntog med lyd

DC kat.-nr. 63 061

AC kat.-nr. 69 061

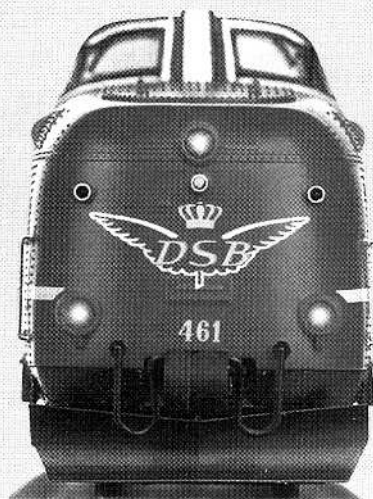
Siden vor anmeldelse af MA-lyntoget i nr. 76 har vi haft lejlighed til at prøvekøre sættet med original lyd. Det er DC-udgaven med kombineret lastafhængig dekoder og lydmodul fra Lok-sound.

Delene er sammen med højtaler anbragt i motorvognen, mens styrevognen litra BS på almindelig vis tager strøm til belysning og lysskift via normal strømoftag.

Sagt med det samme er lydene ganske imponerende og virkelighedstro med motorlyd og turbobyl, trykluft, motorstart og -deceleration o.s.v. De karakteristiske lyde er tydelige at skelne fra hinanden, og med tryk på regulatorens funktionstaster kan man få enten et kort eller langt tyfonbrøl, hvilket er ganske livagtigt... og praktisk. Kører man fx i en lang skjult underføring og ønsker at vide, hvor toget er på vej hen, så fås ved nævnte tryk på F-tasterne høje "brøl", der tydeligt tilkendegiver, hvor toget befinder sig.

På ret strækning og rene spor er kørsel og lydgivning problemfri, men så snart sættet skal passere en strømløs sporstump, fx i sporskifte, så tabes lyden desværre omgående, især hvis togets hastighed er middel. I flere tilfælde standser toget også. Det betyder at man skal starte op forfra, hvilket er ærgerligt. Årsagen skyldes for få hjul med strømoftag, idet dette kun sker via to aksler. Det er vor mening, at man godt kunne undvære den ene af de to aksler med hæfteringe, og erstatte den med hjulsæt for strømoftag, således at toget får tre strømtagende aksler. Det skulle umiddelbart være muligt, da alle hjulsæt er forbundet med strømiasker.

Lydfejlen gælder ikke alene MA-lyntoget udstyret med lyddekoder, idet det tilsyneladende er en generel fejl ved ROCOs lydteknik, for andre typer af trækkraft også lider af lyd- og kørefejl, fx MY og tyske



damp- og diesellokomotiver. Lad os håbe at ROCO snart får rettet disse ærgerlige fejl.

Bemærk, at MA-lyntoget til analog drift med NEM-stik (kat.nr. 63 060) kører fejlfrit (Se anmeldelse i LOKOMOTIVET nr. 76). Fotos fra ROCO prospekt.

NÆSTVED: FLYWOOD ER LUKKET

Den 12. december 2003 blev sidste dag for hobbyforretningen FLYWOOD i Næstved. Forretningen åbnede i 1994, og blev i de ni år drevet af Stig Jensen og han kone Birthe Olsen.

Forretningens program var oprindeligt baseret på modelfly i stor skala og diverse plastsamlesæt. Men i de efterfølgende år ændredes programmet til også at omfatte alt inden for modeljernbane med mange kendte mærker, lige fra Märklin til det japanske KATO.

Sortimentet udvidedes efterhånden også til at omfatte alle losdele og tilbehør til modeljernbanen, og forretningen kunne i mange år - som nogle af de få mj-forhandlere herhjemme - levere de flotte Tilligspor. Også digital modeljernbane gik man ind i, og kunne bl.a. tilbyde ombygning af dekodere i ældre trækkraft i alle mærker.

Da forretningen havde et stort sortiment og normal åbningstid alle dage, blev den et stort indkøbscenter for mange mj-ere og andre hobbyfolk i Sydsjælland. Men også mange fynboer, jyder, lollændere og falstringer benyttede sig af Flywoods salg og service, der altid var i top fra Stig og Birthes side.

Men alderen trykkede Stig Jensen, og han besluttede i efteråret 2003 at holde op mens legen var god. Han forsøgte at få andre til at overtage forretningen, men det lykkedes desværre ikke at finde en køber, og han efterlader sig derfor et mj-tomrum på Sydsjælland og Lolland/Falster.

Til FLYWOOD skal her fra redaktionens side lyde en stor tak for fint samarbejde og god indsats for mj-hobbyen.

(Hørt & Set fortsætter side 28)

Danmarks store internationale boghandel
- også med speciallitteratur om

JERNBANER

Stort udvalg i bøger og tidsskrifter om jernbaner i Danmark, Norge, Sverige, Tyskland, England, USA m.fl. Vi har også litteratur om modeljernbaner, automobiler, brand- og redningsvæsen, busser og sporvogne m.v.

Kom ind i vor forretning og se det store udvalg eller klik ind på www.saxo.dk/antikvar



NYBODER BOGHANDEL

Store Kongensgade 114 . 1264 København K
Tlf. 33 32 33 20, fax 33 32 33 62
E-mail: nyboder@bogpost.dk

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.

Modeljernbanecentret

TRINBRÆTTET

ÅRHUS

GODT NYTÅR!

DSB MA-lyntog fra ROCO: Rød med vingehjul: **MA-AM-BM-BS** og nu **MA-AM-BR-BS**. Korrekte fronter og danske slutlygter! Jævnstrøm og jævnstrøm-digital med lyd og MÄRKLIN analog/ digital med lyd. Senere kommer samme som stanniol/sølv.

Også fra ROCO: **DSB MY 1116, brun med rilleudstødning i digital udførelse med rigtig GM-lyd.** Leveres både til jævnstrøm og MÄRKLIN.

BRIMALMs S-maskine: Vælg mellem flere numre og udgaver. Hør nærmere om dette flotte projekt - bliv skrevet op til gratis prospekt.

Specielt fremstillet til TRINBRÆTTET:

OHJ MO 25/26 motorvogn i alle udgaver i skala 1:87 (epoke III, III/IV og IV). Til jævn- og vekselspænding af 1960'erne. **Kun 148,- kr.** Senere kommer andre varianter af denne kølevogn, bl.a. oprindelig IKA med andet nummer samt DSB lcs og FDB Danefrost. Det er en tysk model med tagrotorer, der er benyttet som basis, hertil haves ombygningssæt, så taget kan blive helt korrekt. **95,- kr. incl. byggeanvisning.**

DSB litra lcs INTERFRIGO: Næste variant af DSBs store hvide kølevogne, nu som litra lcs fra slutningen af 1960'erne. **Kun 148,- kr.** Senere kommer andre varianter af denne kølevogn, bl.a. oprindelig IKA med andet nummer samt DSB lcs og FDB Danefrost. Det er en tysk model med tagrotorer, der er benyttet som basis, hertil haves ombygningssæt, så taget kan blive helt korrekt. **95,- kr. incl. byggeanvisning.**

Lige kommet fra ROCO:

DSB litra Rils, "Præievognen", en lang 4-akslet godsvogn med presenning.

Engangserie fra ROCO - kommer i løbet af foråret:

Privat tankvogn fra De danske Spritfabrikker, toakslet til epoke IV.

DSB åben lavsidet godsvogn: 4-akslet med støtter, uden last til epoke IV/V.

DSB containerbærevogn med to veksellad fra "Danske Fragtmænd", epoke IV.

DSB sværgodsvogn læsset med to stk. **PMV M113.**

DSB litra ZA: Ølvogn fra "Urban" - ren fantasi, men det bliver en flot vogn! Aalborg bryggeriet har aldrig haft ølvogne, men derfor kan der alligevel godt laves en godsvogn til dette bryggeri. Samler du på ølvogne eller vil du gerne have en raritet, så kan det være denne model.

Bøger: DSB litra N og T: Genoptryk fra LOKOMOTIVETS forlag. Bogen om de tyske krigslokomotiver på danske spor med hovedvægten lagt på DSB litra N og T. Masser af fotos og tegninger i skala 1:87. **195,- kr.** Fra samme forlag er også lavet genoptryk af **DSB litra MY. 240,- kr.**

VIDEO: Bidsgaard togfilm: Østbanen - gamle dage, Finn Fahnes sidste tur. **199,- kr.** MJ-film: **Set og sket på skinnerne 2002** og **Set og sket på skinnerne 2003.** **199,- kr.** Begge fås som DVD til 219,- kr.

NYE VIDEOER: Strejftog 9 er kommet på VHS og DVD. **TMY-GM** i Kristinehamn. Fås på DVD eller VHS.

Kalendere 2004: Hold styr på 2004 med Horsens Privatbaner- kalender eller Skælskørbanen-kalender.

Aktuel nyhedsbrev medfølger alle forsendelser.

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

TRINBRÆTTET ÅRHUS

v/Susanne Sjøner
Frederiks Allé 85
8000 Århus C

Tlf./Fax 86 13 94 00

www.trinbraettet-aarhus
aarhus@trinbraettet.dk

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.

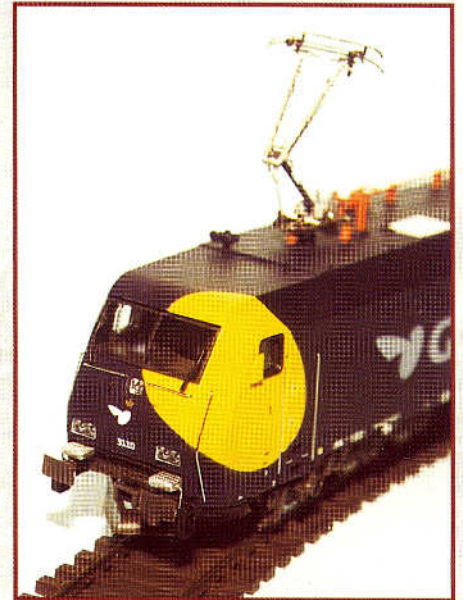
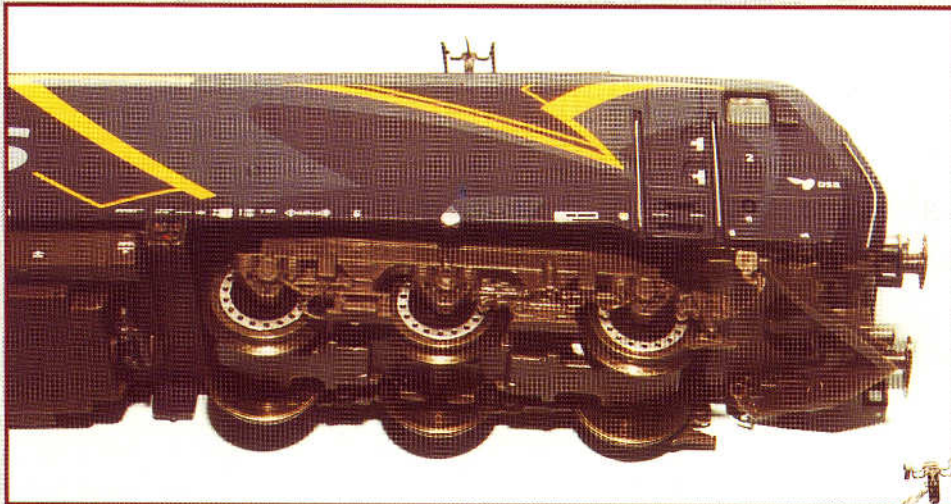
ALTID GO' FOR EN KOP KAFFE

	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



HELJAN DSB gods/Railion litra EG

Et af Europas stærkeste lokomotiver med 6500 kW trækraft (ca. 8800 HK) er litra EG, der blev leveret til DSB i år 2000. Ellokomotivet, der er bygget af Siemens/Krauss Maffei, kan fremføre et godstog på 2000 tons på vandret bane med 120 km/t. Nu fås det stærke lokomotiv i model fra HELJAN i den karakteristiske blå-gule bemaling.



HELJAN - litra EG Elektrisk lokomotiv

Fotomontagen på modsatte side taler sit tydelige sprog: Det er en flot og "veldrejet" model af litra EG, som HELJAN har produceret. Billederne viser EG 3110 i det oprindelige design fra DSB gods.

HELJAN - DSB gods/Railion litra EG Skala 1:87; epoke V

Katalog-nr.	EG-nr./Ejer
4430	EG 3101 DSB gods
4431	EG 3102 DSB gods
4432	EG 3106 DSB gods
4433	EG 3110 DSB gods
4434	EG 3113 DSB gods
4435	EG 3103 DSB Railion
4436	EG 3106 DSB Railion



Europas stærkeste lokomotiv DSB/Railion litra EG ("kagedåsen") fås nu i model fra HELJAN. I november 2003 kom de første modeller fra DSB gods i handelen.

Ved projektets start for godt to år siden havde HELJAN kun programmat fire modeller i det oprindelige design fra DSB gods i år 2000, men i sommer 2003 udvidede man serien til også at omfatte to varianter fra Railion, d.v.s. i udseende fra ca. 2002, hvor selskabet løbende fjernede "dryptuden" og GODS- påskrifter fra fronter og sider. Disse modeller fulgte senere.

Sagt med det samme, så er modellen helt igennem - næsten - tro mod sit forbillede med præcise dimensioner, detaljer og særprægede mønsterbemaling.

Bemærkelsesværdig er især efterligninger af de karakteristiske "hullede" hjul, som HELJAN i et svagt øjeblik - meget naturligt af hensyn til omkostninger - kunne fristes at udelade. Men denne fristelse er man heldigvis ikke faldet for, hvorved vi får et meget flot stykke trækkraft på anlægget, ikke alene fordi man også har gjort sig umage med hjulefterligningen og det spraglede design i blå hhv. gul, men også fordi maskinen er teknisk godt konstrueret, bl.a. med meget solide bogier.

Modellen - med overdel i hård plast - besidder forbilledets karakteristiske bastante former, bl.a. med buet front og kantede sider, og alle detaljer som firkantede puffer, underhængte plove og detaljeret strømaftag på taget er medtaget, ja, pantograferne er såmænd meget filigrant efterlignet i tynd metaltråd med et utal af detaljer, men desværre er den langsgående elledning på taget støbt i alt for tyk og grov kvalitet, og det skæmmer modellen lidt.

Modellen drives af en 5-polet centerplaceret lavtsiddende motor af fabrikat Bühler, der har "hjælpe-motorer" i form af to solide koniske formende messingsvinghjul. Den koniske form skyldes dels pladshensyn til bogierne, dels at denne type svinghjul giver en roligere gang, ligesom den forsænkede motor giver et lavere tyngdepunkt med stabil kørsel.

Der er strømoptag på på samtlige hjul, mens trækket foregår via dobbeltkardan til begge bogier med træk på alle seks aksler. Modellen til 2-skinne DCC er fra HELJANs side udstyret med NEM 352-stik, mens modeller til Märklin har indbygget Uhlenbrock AnDi-dekoder.

Pantograferne kan løftes og sænkes som hos forbilledet, men man kan ikke tage strøm fra disse med mindre man selv indbygger en ledning fra pantograf til motor.

Lokomotivet kører som sædvanligt for HELJANs modeller roligt og stabilt gennem mindre kurver. De allermindste af slagsen har vi dog ikke presset maskinen igennem, så vi ved ikke hvor langt ned den egentlig kan gå, men trods den relativt lange akselafstand kører lokomotivet problemfrit gennem kurver og sporskifter ned til godt 40 cm radius. Måske Märklin-folkene kan fortælle os om dens køreegenskaber på spor med mindre kurver?

Trækkraftmæssigt er EG-modellen ligesom sit forbillede, stærk og driftssikker, og den slæber rask afsted med en lang stribe godsvogne, også op ad ret kraftige stigninger. Godt to meter godsvogne er intet problem, heller ikke ved langsom kørsel. Prøvekørslen foregik i øvrigt med en Uhlenbrock DCC-dekoder.

Maskinen er selvfølgelig i begge ender udstyret med fjedrende koblinger med NEM-skakt for valgfri koblingstype.

Alt i alt er det - trods nogle få skønhedsfejl - en flot model af et moderne lokomotiv, der nok skal sælge til de jernbaneentusiaster, som oplever den i dagligdags drift... og mange andre.

...nu skal vi alle blot have sat en hel række elmaster op langs sporene, så modellen også her kan komme til at ligne sit forbillede. Om elmastere på anlægget, se evt. LOKOMOTIVET nr. 17, 19 og 20 med tekst om DSB elmastere i virkelighed og model.

DWA Hobby Flere åbne vogne til privatbanerne

Epoke III KRB PJ 95 og LJ PB 724

Den flittige fabrikant i Fredericia kan åbenbart blive ved med at sende fine danske modeller på markedet. På MJ-udstillingen i Fredericia præsenterede DWA Hobby sine to nyeste frembringelser, nemlig en åben vogn fra LJ (Lolandske Jernbaner) hhv. KRB (Køge-Ringsted-Banen), der begge er af samme type som DSBs litra PE/PER.

De er som de hidtil udgivne modeller baseret på Fleischmanns program, men hvor LJ-vognen på traditionel vis er uden bremseplatform (basismodel 5208), så er vognen fra KRB en helt ny type med tysk bremsehus (basismodel 5204) ligesom forbilledet. Det er ganske forfriskende at se en dansk model med dette udseende.

Begge vogne er til epoke III, forbillederne var i drift et godt stykke op i 1960'erne. Vognen fra KRB blev udrangeret da banen blev nedlagt i 1963, mens vognen fra LJ forblev i drift til midt i 1960'erne - eller ihvertfald var i vognparken.

Modellen af KRB litra PJ 95 er dimensions- og udseendemæssigt meget lig sit forbillede, idet model og forbillede har samme type flade døre og antal brædder i vognkassen. Dog mangler den "stigbøjlen" under dørene, men den kan man selv bukke i tynd nysølvråd.

KRB-vognen er lakeret i DB-brun (RAL 8012), mens vognen fra LJ er i engelskrød, og påskrifterne i hvid følger naturligvis forbillederne med hensyn til størrelse og skriftsnit. Apropos den engelskrøde bemaling til LJ-vognen, så er denne farve blandet ud fra et originalt gammelt farvekort fra farvefabrikken Dyrup, således at modellens lakering kommer så nær forbilledet som muligt.

Brugen af de to modeller indskrænker sig ikke alene til anlæg med privatbane som tema, idet begge forbilleder kørte meget på DSBs spor. KRB PJ 95 hentedes således i mange år kul og koks på Gasværkshavnen i København, hvilket betød at den pendulerede mellem København og Køge i DSBs godstog helt frem til 1963.

Der er flere spændende nyheder på vej, både til epoke III og IV. Man kan få mere at vide ved bestille DWAs nyhedsbreve. Skriv til DWA, Färbækvej 69, 7000 Fredericia.



HOBBY TRADE

Lukket godsvogn - DSB litra Q (stor)

Den store DSB Q-vogn 01 skala 1:87 fra Hobby Trade er nu så langt fremme i produktionen, at man i januar 2004 havde færdiggjort værktøjerne, og var i gang med fremstillingen. Det drejer sig om den store Q-vogn med 4500 mm akselafstand, der i LOKOMOTIVETS læseanalyse er meget ønsket (se midtersiderne).

Modellen vil komme i flere varianter til epokerne II og III, d.v.s. med håndbremse, bremsetårn hhv. rangerplatform som brun- og hvidmalet... og selvfølgelig med varierende numre.

Modellen påregnes at blive udsendt her foråret omkring april- maj, og vi fortæller mere om den i næste nummer, hvor vi også fortæller om Hobby Trades øvrige planer.

Nyt katalog
fra HELJAN

På MJ-udstillingen i Fredericia den 22.-23. november 2003 kunne HELJAN præsentere sit nye katalog for 2004.

Udvalget af trækraft, motortogsæt og vogne er nu blevet så stort, at kataloget som noget nyt kun indeholder rullende materiel. Husbyggesæt m.v. er helt udeladt.

Godt den ene halvdel af kataloget på i alt 28 A4-sider omfatter de danske modeller i spor H0, mens sidste halvdel er helliget de engelske dieselmaskiner i spor 00, som HELJAN efterhånden har fremstillet en del af.

Samtlige modeller på lager er naturligvis medtaget, og det gælder også projekter, der er planlagt til udgivelse i år 2004. Det fremgår således af kataloget at flere modeller er udsolgt, hvilket bl.a. gælder litra P 931 og 917, beholdervogne fra Kommunekemi og de lukkede silovogne fra FAF, KFK, dlg m.fl. Tilbage på lager af godsvogne er kun ølvogne fra Carlsberg og Tuborg samt DANVIN.

Samtlige trækraftmodeller litra MY, MX og EG kan endnu fås, mens udvalget er MO er begrænset til fire enheder. Også IC3- toget er stadig i programmet.

Der er fuldt program medpersonvogne litra CP og søstervogne, også den blå/creme udstillingsvogn er endnu på lager. Det gælder endvidere litra CC m.fl., Bn, Bns og de nyeste A- og B-vogne.

Nyt i programmet for 2004 er UIC-vogne litra AB, BD og Bk, selv om disse ikke er afbildet, men anført under søstervognene litra A og B.

På trækraftsiden kommer DSBs damplokomotiv litra PR med numrene 908 og 905. Og som nævnt tidligere her i bladet kommer også postvognen litra P til epoke IV - og meget mere, men dette sker først i 2005.

Færge- modeller fra Hobby Trade

...så skulle de spændende modeller af færgerne AERØ-SUND og SKJELSKØR (nyt oplag) i skala 1:87 være i handelen, når dette læses. Så vil man have disse på anlægget skal man skynde sig, thi oplaget er begrænset.

Hobby Trade gør endvidere opmærksom på, at man kan bestille sin egen model af en hvilken som helst færge, når blot man er minimum ti personer, der slår sig sammen om projektet. Man kan høre nærmere ved at kontakte Hobby Trade.

Modelmaker
to the world
2004

HELJANs katalog for
2004 fås hos
mj-forhandlere og
koster kr. 15,-.

Nordbanen Hobby

Lækkert smånips til modeljernbanen

Skala 1:87

Vi kan altid bruge små rare ting til at pynte op på modeljernbanen, og nogle af disse ganske uundværlige ting til vore anlæg eller dioramaer fås fra DUHA ved Nordbanen Hobby (NH).

I sit store udvalg kan DUHA/NH bl.a. tilbyde skønne ornamenterede park- og stationsbænke med alskens krummelurer og gesvejsninger i skala 1:87. De er så filigrant udført i ætset nysølv og bænkebrædder i tynd balsatræ, at man næsten synes, de små dele knækker ved berøring.

De er i øvrigt meget virkelighedstro, og vil pynte over alt på perronerne, i parken m.v. og indbyder til et lille - pænt - sceneri med et kærestepar (hvem der bare var ung igen).

Også smukke hegn og gitre i samme mondæne mønstrede kvalitet kan DUHA/NH levere. De er også fremstillet i supertynd detaljekvalitet i ætset nysølv, og passer glimrende til at sætte omkring herskabsvillaen, dyrlægens bolig m.v. på den stille villavej o.s.v.

DUHA/NH kan i øvrigt levere i 1000-tals af tilbehør til modeljernbanen, hvilket gælder alt lige fra Euro-paller til kabeltromler. Se mere på www.nordbanen.dk.

Vejle: Hejlesens Trinbræt ophører

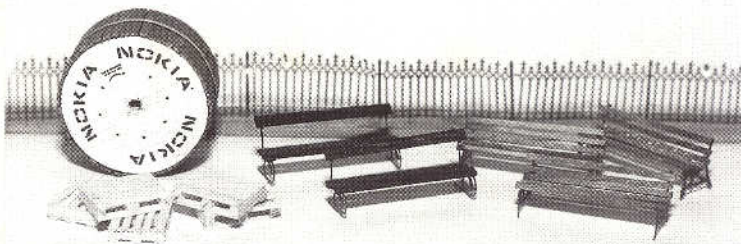
Efter længere tids overvejelser har Viggo Hejlesen fra Trinbrættet i Vejle besluttet at lukke sin forretning ned. Det sker her i løbet af foråret 2004 (senest 11. maj).

Hejlesens synes det nu er på tide at holde op grundet alder (og mens legen var god), og så nyde sit otium på velfortjent efterløn (mon han dog ikke vil savne sit TRINBRÆT?).

Hejlesens startede "Trinbrættet" på Mindevej i Vejle i 1986, hvor han åbnede med et beskedent sortiment. Men ret hurtigt udvidedes dette, og forretningen rykkede i 1987 til ny adresse i Blegårdsgade, hvor den siden har ligget. Undervejs fik Hejlesen også iværksat en lille sideløbende produktion (Trinbrættet Teknik) med Mogens Nielsen, hvor man bl.a. fremstillede byggesættet af Køf-traktoren, CC-vognen, F-maskinen m.v.

Selv om vi godt forstår Hejlesens beslutning, så må vi absolut beklage ophøret. Der er jo efterhånden ikke så mj-forretninger med speciale i dansk modeljernbane tilbage i landet, og ikke mindst mangler vi initiativrige mindre fabrikanter, der vil yde en indsat omkring fremstilling af småserier således som Hejlesen har gjort med bl.a. LASER-produkter i spor H0 og N. Også denne fabrikation ophører, og vi har desværre ikke hørt om andre vil tage udfordringen op.

Vi vil her fra redaktionen sige tak til Hejlesens for hans mange års utrættelige arbejde for at fremme dansk modeljernbane - og ikke mindst tak for mange års godt samarbejde.



Læs bl.a. i NÆSTE NUMMER (nr. 78)

Introduktion til ROCO digital * Masser af ideer til godslaster til åbne vogne hos DSB og privatbanerne * Byg selv et ledvogterhus * Planche med farver på privatbanevogne, epoke III * Containere og veksellad i virkelighed og model, epoke IV og V * Byg et diorama med trin-for-trin instruktion: DSB olieforsyningsanlæg * Skatetegninger med bl.a. personvogne fra Hjørring Privatbaner * Tips og tricks fra læsere, nyheder og anmeldelser ...og som sædvanlig meget, meget andet.

(Forbehold for ændringer)

**Få et abonnement nu!
Se priser og bestilling på side 2.**

Til vore udenlandske abonnenter: Husk fremover ved overførsel af penge til bank ved bestilling af LOKOMOTIVET at anføre de nye EU-vedtagne IBAN og SWIFT-adresser:

LOKOMOTIVET,
postboks 477, 4700 Næstved, Danmark,
Konto: BG Bank
IBAN: DK 04 3000 00033855 07
SWIFT: DABADKKK

LOKO
MOTIVET



**KLIK OG KIG
PÅ
EN SJOV BUTIK**

WWW.MODEL-HOBBY.DK

OG BESØG OS

I

FREDERIKSBORGGADE 23

1360 KØBENHAVN K

**NÆR VED NØRREPORT METROSTATION
OG ISRAELS PLADS**

ÅBENT DGL. 11 - 17

LØRDAG 10 - 13

ONSDAG LUKKET



Kystbanen

Modelbaneforeningen i København
med det store udvalg

märklin

TRIX

FLEISCHMANN
Die Modellbahn der Profis

ROCO

BRAWA
Modelle mit Liebe zum Detail

BEMO



PECO

HELJAN

HO GUTZOLD

PIKO
ANGEBOTEN & GEBÄUDEKOLLEKTION HO

HAG
SWISS MADE

Lima
models

viessmann

FALLER

herpa

kibri

hobbytrade

POLA

WIKING

NOCH

... wie im Original

WOODLAND SCENICS

... og mange flere.

Også stort udvalg i jernbanelitteratur

Stadig flere handler modelbane hos Kystbanen
- fordi vi har det.

105% prisgaranti på forudbestilling af danske nyheder

Husk, vi sender portofrit over alt i Danmark ved ordrer
over 200,- kr. (PostDanmark standard).

Strandvejen 140C • 2900 Hellerup
tlf. 39 61 20 31 • Fax 39 97 20 31
E-mail: post@kystbanen.dk
Hjemmeside: www.kystbanen.dk

Åbningstider: Tirsdag-fredag 15.00-18.30, lørdag 10.00-14.00,
mandag lukket.

EpokeModeller

Byggesæt
DSB litra AA (epoke II)

Fiskevogn fra HJJ m.m. (epoke III)

Skala 1:87

Ved udstillingen i Fredericia kunne publikum for første gang rigtigt stifte bekendtskab med det lille modelfirma EpokeModeller, der bl.a. beskæftiger sig med vognmateriel fra sidste århundredeskifte og frem til ca. 2. verdenskrig.

På programmet er p.t. kupévognen litra AA (og senere omlitringer CS, CSS og CSM), kølevognene litra IS og IG, privatbanevognen AB I 45 og HHJ lille aparte fiskevogn 'Juelsminde Fisk' med skinnebuskobling.

Alle vognkasserne er støbt i resinplast med meget fine detaljer. Desuden medfølger fine ætseark med fittings som bremsesprængværk, løbebrædder, bremsehåndsving o.s.v. Desuden medfølger ROCO-egeerhjul, kortkoblingskulisser og diverse hvidmetal dele, bl.a. bremsecylindre og

vakuumbeholdere. Litreringer og påskrifter er fra KM Tekst.

Til alle byggesæt (det er nemlig ikke samlesæt) medfølger instruktive vejledninger.

Per Møller Nielsen, der står for firmaet, er udlært tømrer og modelsnedker og har derfor stor erfaring i netop modelfremstilling, hvilket tydeligt kan ses på de nu fremstillede modeller.

Pers store interesse er epoke II, hvorfor vi i fremtiden kan forvente yderligere dejlige modeller fra netop i denne periode - et forsømt område i MJ-hobbyen. At så alle modellerne også kørte - som f.eks. CSM, IS og IG - i epoke III i stort antal, gør modellerne meget mere interessante for den store skare epoke III entusiaster.

Modellerne kan købes hos din forhandler eller direkte hos epokemodeller (www.epokemodeller.dk). SD

DSB litra Ucs fra Togmodelle

Som nævnt i sidste nummer af bladet er projektet med A- og B- vogne fra Togmodelle stoppet efter uoverensstemmelser med mj- fabrikanten HERIS. Det betyder dog ikke at projektet med DSBs keglebeholdervogn litra Ucs også er droppet, hvilket man kunne formode. Det skyldes, at det er lykkedes undergruppen af HERIS samarbejdspartnere at fortsætte sine projekter, deriblandt også nævnte vogntype, hvilket kun kan glæde os alle.

Vogntypen, der tidligere er omtalt her i bladet, er en vogn til epoke IV. Den er planlagt til at komme på markedet i løbet af efteråret.

Togmodelle er i øvrigt i gang med at finde nye modeller i stedet for det kuldsejlede A- og B-vognprojekt. Hvilke de bliver vides endnu ikke, bortset fra at det bliver modeller til epoke IV, der er Togmodelles foretrukne epoke.

Nyt TRINBRÆT i Sdr. Felding

Den 3. februar 2004 åbnede en ny forretning for mj-entusiaster i Sdr. Felding. Det er Søren Andersen, der vil prøve at udligne tomrummet efter at Hejlesen senest i maj 2004 lukker sit kendte Trinbrættet i Vejle, og den nye butik får da også samme navn.

Søren Andersen er ikke ukendt med mj-hobbyen, idet han i flere år har puslet seriøst med denne, bl.a. med fremstilling af bygge- og samlesæt af specielle DSB- og privatbanemodeller.

Navnet Trinbrættet (der i parentes bemærket oprindeligt er Hejlesens navngivning) forpligter med hensyn til kvalitet, service og et stort udvalg, og det har Søren også i sinde at holde i hævd, bl.a. med leveringsgaranti af løsdele, stort udvalg i kvalitetsvarer m.v.

Der bliver også mulighed for at handle pr. postordre, men noget nærmere foreligger i øjeblikket ikke.

Det nye Trinbrættet har indgået et samarbejde med Susanne Sjøner fra Trinbrættet i Århus, og der er ingen tvivl om, at alle vil få gavn af dette, både de to forretninger og de danske mj-ere.

Den nye butik er åbnet i Bredgade 12, 7280 Sdr. Felding, og man er selvfølgelig velkommen til at besøge den. Den er åben tirsdag 13.00-19.00, onsdag-fredag 13.00-17.30 og lørdag 10.00-13.00. Mandag lukket. Telefonnummer er 97 19 98 98.

Til sidst bør det nok fortælles at Sdr. Felding ligger nær den jyske vestkyst mellem Brande og Skjern ved motortrafikvej 12. Nærmeste jernbanestation er ca. 7 km væk (Troldhede).

Vi siger velkommen - og held og lykke til Søren og hans nye Trinbrættet.

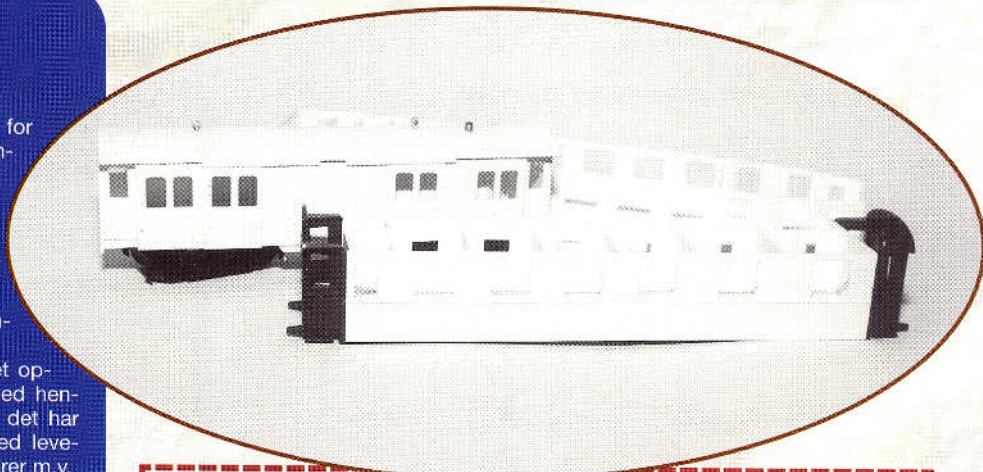
Kommende MJ-arrangementer

Legetøjsmarked

Der er ikke meget go' i dansk modeljernbane hvad arrangementer angår her i foråret, men der er dog det traditionelle legetøjsmarked, hvor der også kan findes masser af brugt modeltog og tilbehør. Det finder denne gang sted - igen - i

FREDERIKSBERGHALLEN
Jens Jessesvej 20, København F
søndag den 2. maj 2004 kl. 11.00-15.00

Der er som sædvanlig gratis adgang.



TRINBRÆTTET, Vejle og Banetjenesten

Vognbyggesæt

Skala 1:87

Med de nye computerstyrede maskiner er der åbnet mange muligheder for at fremstille nøjagtige og præcise byggesæt, der tilgodeser den kritiske mj-er. Netop sådanne sæt af kendte DSB-vogne er nu fremstillet af Banetjenesten/Trinbrættet Vejle.

Der drejer sig bl.a. om den kendte rejsegodsvogn litra ECO og motorvognen litra MR (gl.), begge fra DSB. Sættene leveres i tryk-ud-ark med færdigudfræste sider, gavle, bund, skillerum m.v., der er lige til at "klippe ud", og derpå lime sammen. Tag leveres i forbukket (tryk-presset) form.

Sættene er meget præcist fræsset i 1,0 mm plast (bund dog i 2,0 mm plast) med forborede huller til håndbøjler m.v. ECO er udført i glat plast, mens MR-motorvognen naturligvis er i rillet plast.

Der medfølger ikke løsdele som bogier, motor, tagdetaljer m.v., idet disse anskaffes særskilt, således at man selv kan vælge, hvad man vil benytte. For MR-vognens vedkommende kan man således bruge en Tenshodo motorbogier. I øvrigt er MR-sættet konstrueret med trelags vognsider, således at man kan udskifte vinduer eller fremstille disse som halvt åbne.

Der fås andre modeller efter samme princip, bl.a. et ombygningsæt med sider og kupeinddeling til personvogne DSB litra AT/ATM for ombygning af HELJAN litra CP, der kan gøres ud fra HELJANs nye samlesæt af samme. Endelig fås også en lille nuttet peroncar.

Der medfølger en lille overskuelig samlevejledning for bygning af modellerne.

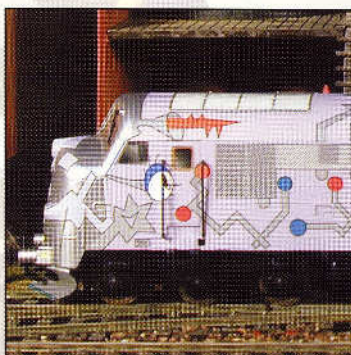
Sættene fås hos Trinbrættene i København, Århus og Vejle, der også oplyser nærmere om pris m.v.

Masser af trækraft og vogne fra

HELJAN



Litra MO
4 varianter



Litra MX
14 varianter



Litra MY
20 varianter



Litra EG
7 varianter



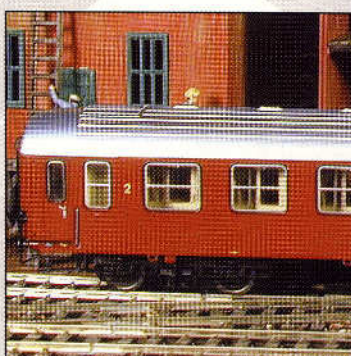
Litra P
1 variant



Litra CC/CCL
7 varianter



Litra Bn/Bns
16 varianter



Litra A/B
15 varianter



Godsvogne
8 varianter

Nyt katalog
Pris 15 kr.

Kig ind til din lokale hobbyforhandler
og se de mange produkter fra Heljan...

HELJAN

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

HELJANA/S · DK-5471 Sønderlø · Telefon 64 89 11 88



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

Vådtransfers

Skala 1:87

870002	FR/ZR guld, hvid, fl.rød, kombimrk på rød bund	50,-
870004	FR/ZR ca. 1960, inkl. stationsnavne	45,-
870006	FR/ZR ca. 1960, inkl. stationsnavne	50,-
870008	FR/ZR gul, rød, hvid inkl. Vejservice og Bugserer	45,-
870010	Zonen hvid, sølv, runde RK mærker	50,-
870014	FR/ZR hvid specialkøretøjer	45,-
870017	DSB VW Lt Hjælpevogn	45,-
870019	Falck Mondeo Akutbil	55,-
870021	R.D.A.F VW T1 Ambulance	45,-
871001	Falck MB.M Læge Århus	55,-
871002	Gentofte BV Passat indsatsleder	55,-
871003	Gentofte BV MB 612 Miljøvogn	60,-
871004	Gentofte BV Sprinter ambulance	60,-
871005	Falck Sharan Stationsleder	45,-
871006	Falck VW T4 Sygetransport	45,-
871007	Falck VW T4 Redningsleder	45,-
871008	Falck VW T4 Kbh. Amt Lægehold	55,-
871009	H5 sprinter kasse speciambulance	60,-
871010	KBH.BV. Sprinter kasse Traumeambulance	60,-
871011	KBH.BV. MB M Lægeambulance	60,-
871012	KBH/FRB BV P.1 og P.2 Inspektørvogn	35,-
871013	Alarm 000/Alarm 112, rød, hvid, selvlysende	50,-
871014	KBH.BV. nr. plader + Pionertjenesten gul	50,-
871015	Firma mrk. Frb. Gent. Søll. Tårnby. Vestegn BV	55,-
871016	Øst DK Brandvæsen. 3300,3600,3390,4000,4100, 4180,4200, 4300, 4900, 4970, Trundholm, Nuuk	65,-
871017	Falck VW T4 H.L. Ambulance hvid	45,-
871018	KBH.BV. VW T4 H.L. Ambulance hvid	45,-
871019	KBH.BV VW. T4 H.L. Ambulance gul	45,-

ÅBENT:

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

EPOKE V-video nr. 3

Nu er den tredje film i LOKOMOTIVETS nye videoserie om danske jernbaner i epoke V udkommet. Filmen indeholder bl.a. følgende klip:

EKSPRESTOG

med MZ som trækraft for Vikingekspres m.fl.

FØRERRUM,

Københavns Goddbane set fra MY 1127

RANGERING

Grøn MH rangerer i Padborg

PRIVATBANER

med bl.a. LJ MX med lille godstog Næstved-Nykøbing F.

samt mange andre klip, bl.a. med MZ med godstog (DAN-LINK m.fl) og røde MR-togsæt i Vest (bl.a. Esbjerg, Padborg og Brande). Alle klip har en varighed fra 1,5 til 3,5 minutter. Filmen varer i alt ca. 30 min.

EPOKE V, 3. del, koster kr. 135,- incl. forsendelse, og bestilles ved at indsætte beløbet på giro 3 38 55 07 eller sende en check på beløbet til LOKOMOTIVET, boks 477, 4700 Næstved.

De to først film i serien kan stadig fås for en samlet pris af kr. 200,- incl. forsendelse. Se klip fra filmene på www.lokomotivet.dk.

Bemærk, filmene er optaget i perioden 1993-1999 på VHS-C, men er digitalt forbedret og bearbejdet for at opnå en bedre kvalitet mht. til skarphed og farver men kan dog overstyre på VHS.

**LOKO
MOTIVET**



Følgende

VOGNBYGGESÆT

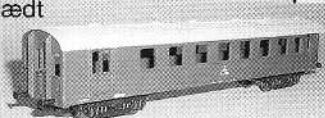
er nu på lager

DSB litra CM

Tagrytternavn med træbogier, plade- eller listebeklædt

DSB litra CLE

Komb. person- og rejsegodsvogn, stålvogn med træbogier



DSB litra DA

Postbureauvogn i stål med stålbogier

DSB litra ECO

Rejsegodsvogn med plade og træbogier

DSB litra EH

To-akslet rejsegodsvogn med listebeklædning



DSB litra EA

Rejsegodsvogn i stål med stålbogier

DSB litra AL

Storrumsvogn i stål med stålbogier

DSB litra DR

Vognkasse til to-akslet listebeklædt postbureauvogn

HFHJ B 50

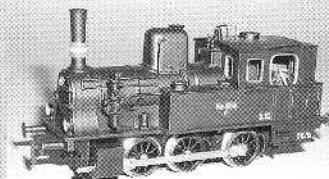
Privatbane personvogn i stål med træbogier

**ALLE DANSKE
NYHEDER
er på lager**

Nu også
LYNETTE OVERDELE
i flere varianter

DSB litra F

Trekoblet damplokomotiv med høj eller lav kulkasse, incl. diverse løsdele



S-TOG

Serie 2, overdele incl. vinduer og diverse løsdele

DSB litra EA

Elektrisk lokomotiv incl. diverse løsdele

MY 1201

Løs overdel eller færdigbygget på ROCO MY-undervogn

**Kæmpe
løsdelslager
for selvbyggere,
kæmpe
reservedelslager
plus
TUSINDVIS
af andre varer**

TIKØB HOBBY OG STØBERI

Hornbækvej 460 * 3080 TIKØB

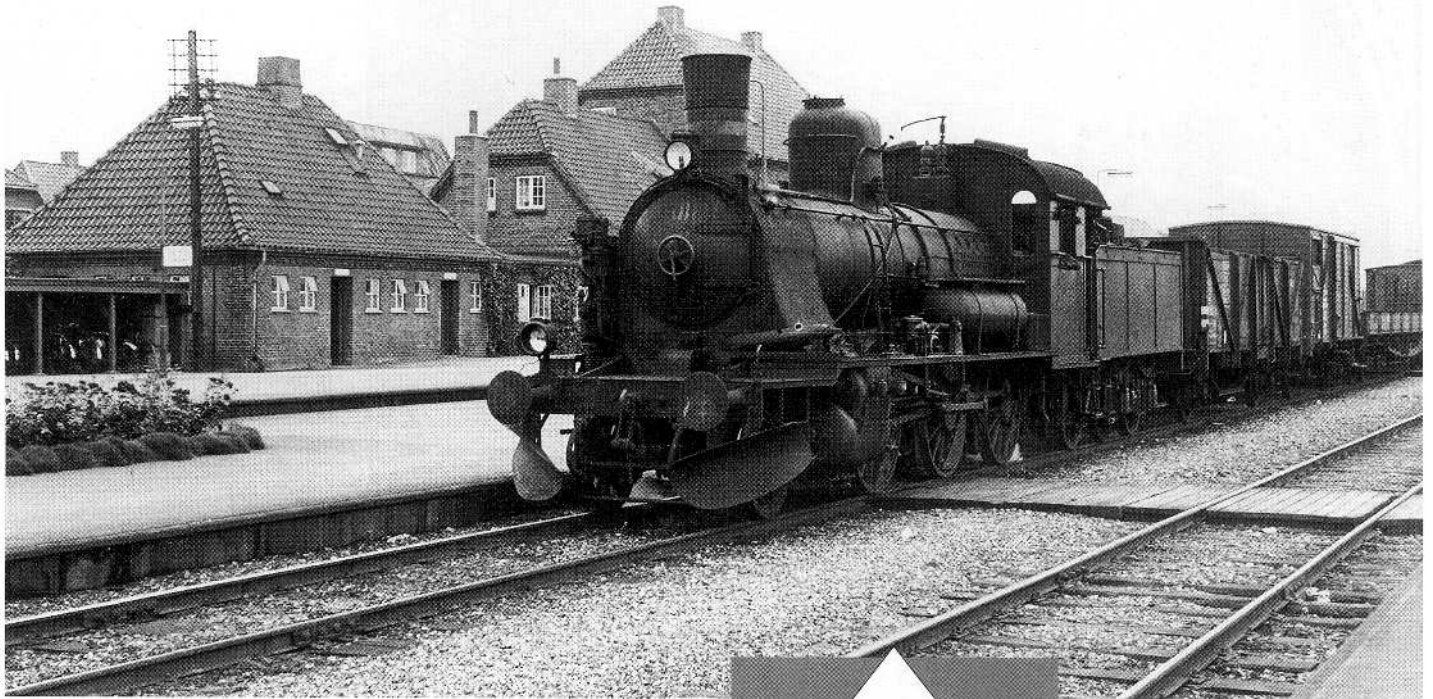
Telefon mandag-fredag 8.00-16.00 • Tlf. 49 75 87 08

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**



"PRÆRIEBANEN" i model

Sporplanforslag i spor N
af Steen Christensen, Trustrup

I nr. 69 var en meget fin artikel om "Præriebanen" med en opfordring til os læsere om at komme med en sporplan til modeljernbanen. God ide, jeg fik lavet en planen, som er beskrevet i efterfølgende tekst.

Planen kræver er lokale på 4x6 meter, 50 sporskifter, det ene en englænder, og så en del flexspor, det hele af fabrikkat PECO.

De fleste sporplaner vi ser er forståeligt nok i skala 1:87 (spor H0), da det er den mest udbredte størrelse, men jeg har valgt skala 1:160 (spor N), da jeg selv har en del materiel i den skala. I klubben JMJK, Danmarks bedste, kører vi i skala 1:45 (spor 0), hvor førmanden sjovt nok hedder HO Pedersen.

Med lange kørestrækninger, lange togstammer og bløde kurver - absolut mindste kurveradius er godt en meter - passer spor N perfekt til "Præriebanen".

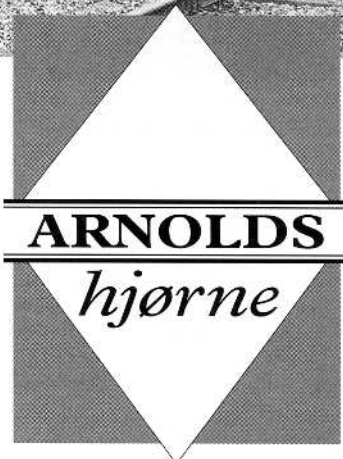
På et dansk anlæg er skjul-

te spor ikke forskriftsmæssigt, men svært at undgå helt. På planerne her bruger vi den skjulte vendesøjle som endestation for brunkultogene, nemlig Århus (Midtkraft) over Silkeborg, der blot er et overhalingspor. I den modsatte ende - som også er skjult, dog kun af en ca. 20 cm høj baggrundsplade (se side 36) - hentes brunkullene i Sandfelt.

Brunkultog

Et brunkultog starter således i Sandfelt med tyve fyldte E-vogne, der trækkes ind til Brande. Her tilkobles N-maskine som trækraft, og der køres over Hampen-Hjöllund-Funder-Silkeborg/Århus, hvor vi forestiller os at kullene tømmes af, herefter skal vognene returnere tomme til Sandfelt, hvilket udføres på følgende måde:

Fra Århus køres over Funder og direkte til Sandfelt (vognene er rent faktisk stadig fyldte). I Sandfelt holder er træk på tyve tomme E-vogne,



som så kobles på "næsen" af Nicolai - de tyve fyldte vogne efterlades i samme spor. Maskinen skubber nu stammen ind til Brande station - her løbes om, og returneres over Funder til Silkeborg/Århus. Herefter køres tomt returløb Brande-Hjöllund-Hampen-Brande. De tomme vogne rangeres til Sandfelt, begge spor er nu besatte, indtil de fyldte trækkes til Brande, og næste kultog er parat til afgang.

I og med vi har Funder som forgreningstation som i virkeligheden, kan man jo tænke sig turen Silkeborg-Funder-"Herning"-Grindsted-Brande (MJ-hobbyen handler vel også om at kunne forstille sig!)

Med fire stationer - placeret så langt fra hinanden som muligt i hvert hjørne - samt tre skjulte, kan vi køre brunkultog, godstog, persontog, blandetog, sorte lyntog - og måske også MA-lyntog.

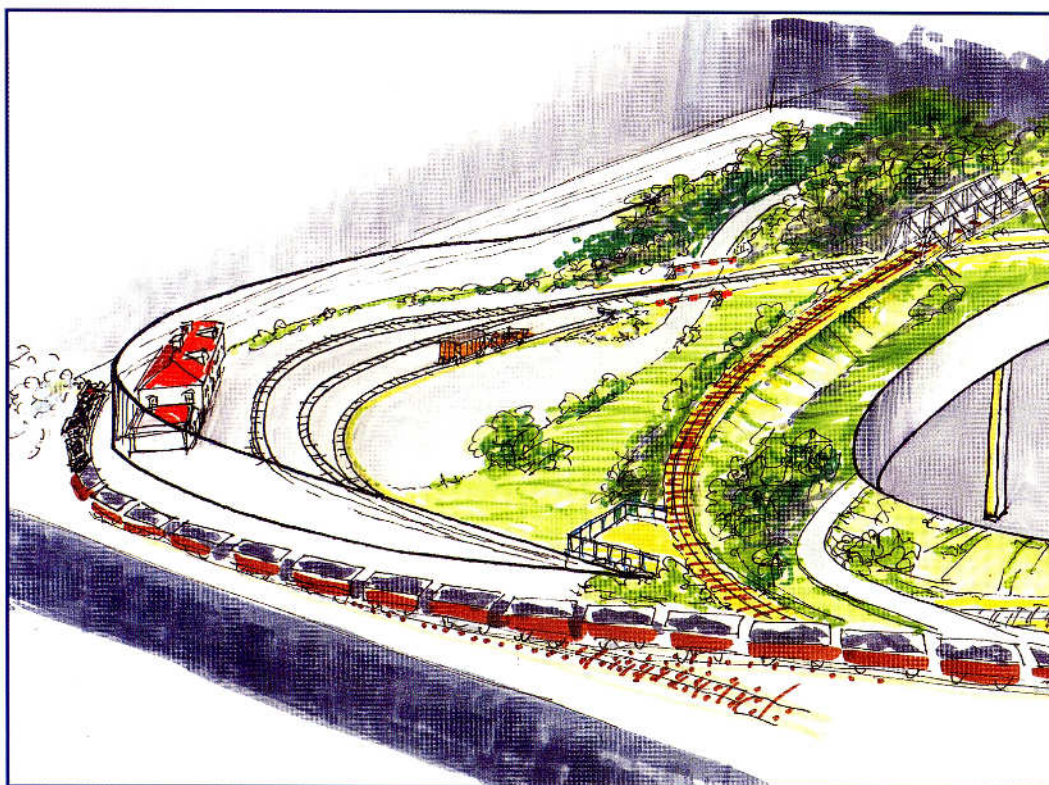
DSB litra D var i mange år en almindelig type trækraft på "Præriebanen", men i løbet af 1960'erne forsvandt maskinen til fordel for motormateriellet. På billedet holder D 888 med godstog på Brande station, 1961. Man kan ikke få en model af en D-maskine, men muligvis kan Minitrix's model af BR 24 ombygges til en sådan? Foto: AK/OMJK.

Rullende materiel til spor N
Selv om spor N ikke er så flot forsynet med materiel som spor H0, kan den dog tilbyde os MA-lyntog, MO, MY, MZ og ML...og snart MH (alt det nye med ME og såd'n kan vi ikke bruge til dette projekt).

Damplokomotiver litra N, T, F har vi også - maskinen mangler vi godt nok, måske var det noget for TOGDILLEN (?), hvorfra også kan fås CP og CPS m.v.

På godsvognsiden kan vi jo næsten få alt, om end ikke alt er 100 procent korrekt. Trinbrættet, Århus er leveringsdygtig i så fine godsvogne som litra HJ, QD og IV på ROCO undervogne - "det er småt, men flot". Derudover har Trinbrættet skaffet mig et par sæt kølevogne UIC, tre stk. pr. sæt, én fra NS, én fra FS og én fra DB.

NS og DB er som INTERFRIGO i hvid, mens FS er sølvfarvet. Det er modellen med "hakked" i gavl og tag med ispåfyldningslem, en mo-



Visualisering af princippet med en 20 cm høj baggrundsplade, der skjuler Sandfelt.

Trafikgrundlag:

Brande:
Brunkultog, godstog, posttog, persontog og lyntog

Hampen:
Landbrugsredskaber og persontog

Hjøllund:
Træ, sten/grus, landbrugsartikler og persontog

Funder:
Krydsning/forgreningstation

del fra The International Railway Association (IIC), bygget i ca. 6500 eksemplarer til Grækenland, Morocco, Italien, Schweiz, Frankrig, Holland og Belgien samt Tyskland, hvor vognene kørte som private for INTERFRIGO.

Herhjemme kørte de så sandelig også - i billedværket "Under Vingehjulet 1960-1969" udgivet af LOKOMOTIVET - ser vi på side 68 en N-maskine rangere med en sådan i Brørup.

BRAWA har begået dette mesterværk som jeg ikke synes, I har omtalt; det var da lige en opgave for ARNOLD, godt nok er sættet ikke billigt, men så får man heller ikke bedre påskrifter, selv ikke i H0 - og engang imellem må man betale for skønheden.

En togførervogn må heller ikke mangle. Fleischmanns gamle model katalog-nr. 8062 af en tysk 2. classes personvogn B2i fra DB, kan blive en glimrende CU eller CUK (trekslet) ved at sammenbygge to vogne. Således har jeg med held ombygget specialvogn 702 ex CU 4132 for 1967 for år tilbage.

Udstyr på banen

Når vi taler om "Præriebanen" som gik over heden, altså et tyndt befolket område, så bliver vi også modelmæssigt tilgodeset. Min plan indeholder stationerne Brande, Hampen, Hjøllund og Funder samt ringremise i Brande, Funder-broen er en Herpa B 630, godt nok

en gammel model, men den er lavet, desforuden et gruspåfyldningsanlæg i Hjøllund, to bomanlæg og et par vogterhuse.

Trinbrættet, Århus, har en model i skala 1:160 af et banehus/karetmagerværksted fra Slagelsevej i Kalundborg, altså en overkommelig opgave, hvor det meste kan anskaffes for ussel mammon - stationsbygningerne behøver

man jo kun at bygge forsiden af!

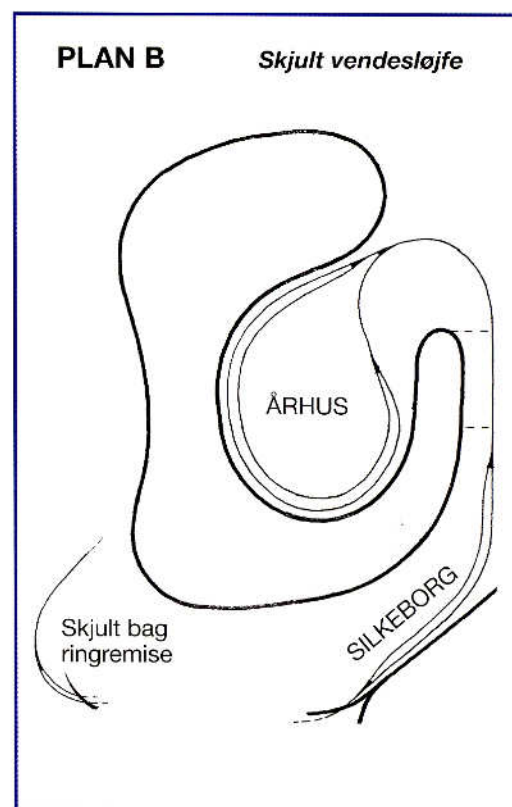
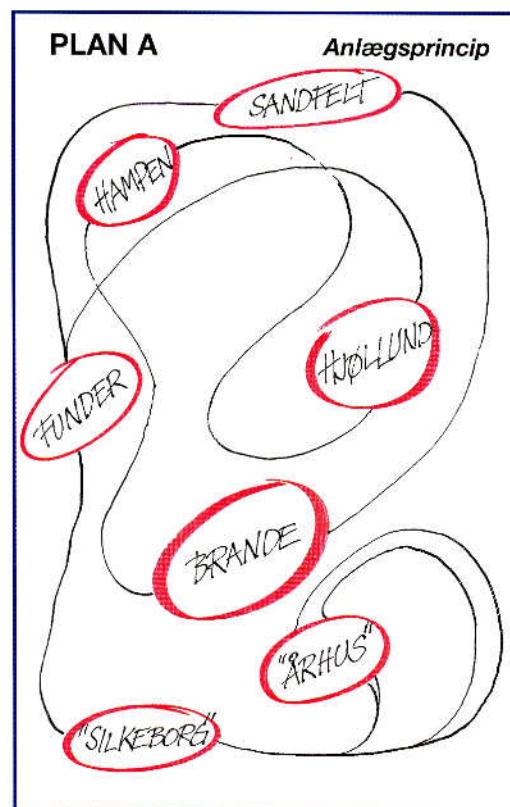
Indretning og betjening

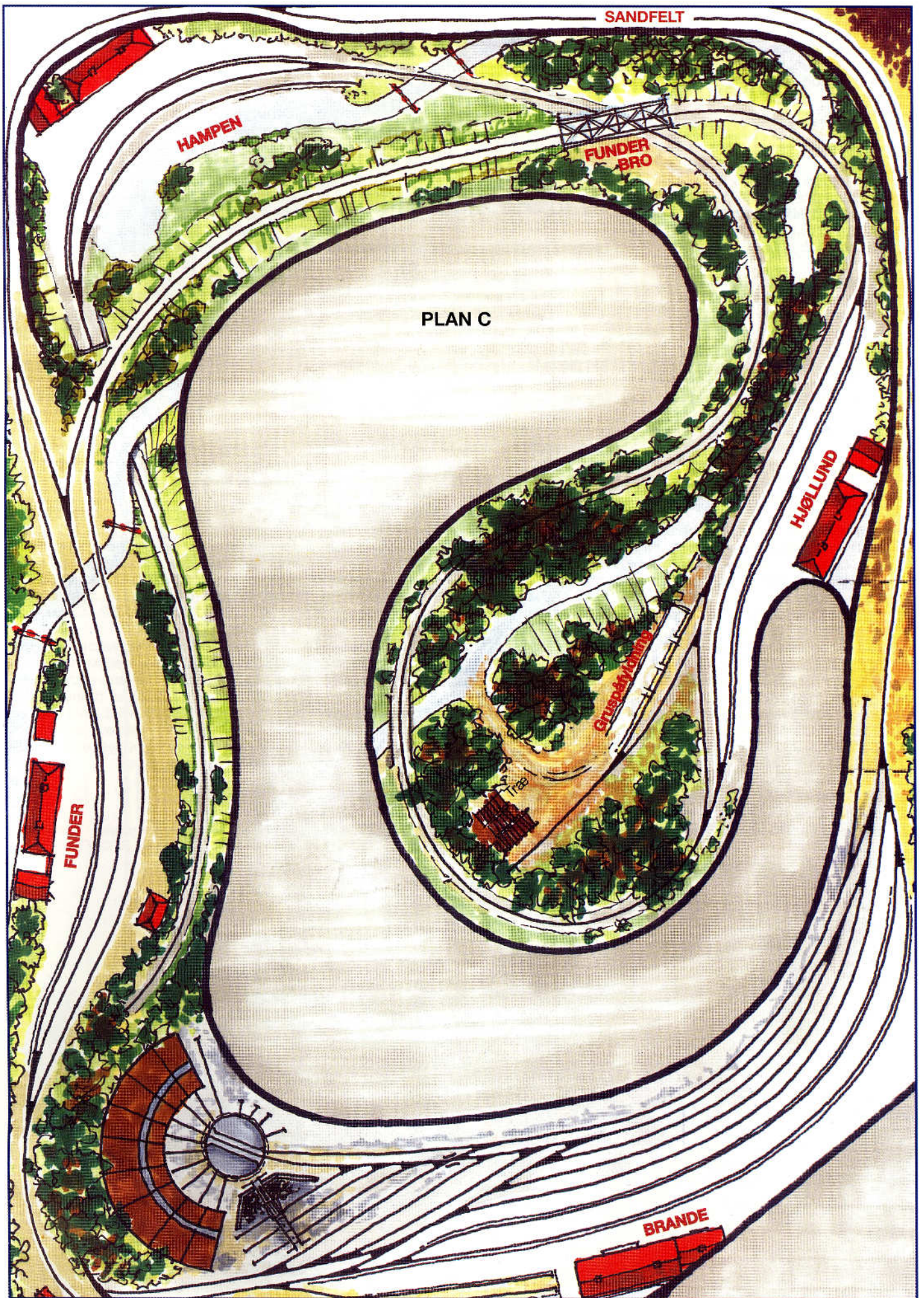
Adgangsforholdene til anlægget er ligetil. Bag Hjøllund station findes en sektion i "dørbredde" som kan løftes af; sidesporet herpå kunne kaldes "Brande Frihavn", kører vi 60'erne, så var en del damplokomotiver hensat her.

Til en køreaften vil anlægget

passende kunne betjenes af 4-6 mand, som vil have rimelig plads at bevæge sig på såvel som modeltogene.

Det er altså min sporplan, og til sidst blot at konkludere, at der stadig ikke er så meget, vi kan få til spor N og H0, men aldrig har vi været så begunstiget som i dag. Så lad os nyde nu'et og vor herlige hobby, vi er jo mange gode mennesker til at dele den. ■





Til brug for rejsegods i tynde tog, d.v.s. hvor der ikke var behov for en hel vogn til rejsegods, benyttede DSB i tidens løb en vognkonstruktion, hvor man sammenbyggede en person- og en rejsegodsvogn til én vogntype. På denne måde sparede man en vogn, og vægten af toget blev reduceret.

I tidens løb konstruerede man forskellige vogne, der i princippet dog alle var ens. Det begyndte i 1913, hvor DSB anskaffede en kupevogn med rejsegodsrum litra CP, efter 1942 litereret CTE. Den blev konstrueret til brug for togene på Kalundborgbanen.

Midtergangsvognen CLE (1938)

En del af togene på Kystbanen var oprangeret af midtergangsvogne litra BL og CL, en ældre type med tagrytter, og mange små vinduer. I 1938 blev syv af disse midtergangsvogne midlertidigt udstyret med et rejsegodsrum i den ene ende og nyt litra CLE. Ombygningen bestod kun i at sæderne blev fjernet, og at der blev monteret en hyld til pakmesterens papirer.

Allerede i 1939 blev vognene igen omdannet til almindelige CL-vogne med sæder overalt, så det eksperiment blev tilsyneladende kortvarigt.

Midtergangsvognen CXE/CPE (1939)

Forklaringen på den kortvarige drift af førnævnte CLE er den, at nye og bedre vogne blev afgivet til drift. I 1939 satte man således ti vogne litra CXE med hvælvet tag, delte vinduer og moderne højryggede sæder i trafik. De blev ombygget fra vogne, der oprindeligt var leveret af Scania 1909-1913 som litra CN. Til togpersonalet var der i CXE et lille rum mellem persondelen og rejsegodsrummet, og vognen var i øvrigt karakteristisk ved den brede gav i fuld vognbredde i den ende, hvor der af hensyn til rejsegodsrummet var monteret en skydedør.

I gavlen med rejsegodsrum var overgangsmuligheder med en dør og overgangsplade. Overgangen var kun beregnet for tog- og postpersonale, så vognen

TO-I-ÉN

DSB komb. person- og rejsegodsvogn litra CPE

Af Torben Andersen

havde ikke harmonika i denne ende, kun i den modsatte med personafdelingen.

Litra CXE, der efter 1941 blev omlitret til CPE, var bygget helt i plade. Den havde plads til 61 siddende på fællesklasse. I det godt 5 meter lange rejsegodsrum kunne medtages 3000 kg gods og post. Vognen var 18 740 mm lang målt over puffer, og den løb på større bogier end søstervognene litra CP, nemlig 2,5 m træbogier.

De ti CXE/CPE blev sat i trafik på Nord- og Kystbanen, og var åbenbart vellykkede, for de kom til at danne forbillede for den senere person- og rejsegodsudgave i stål, den typiske Nord- og Kystbanevogn fra 1943, litra CLE.

I 1946 kunne et "CPE-tog" se således ud: S-ACM-CO-CPE eller S-AU-CO-CPE. S-maskinen kunne til tider være udskiftet med en K-maskine.

I de udenlandske tog på Kystbanen anvendtes også CPE, fx Oslo-toget 403 med oprangeringen: S-maskine-ACM-CO-CPE- Bj.Ab 03-SJ CF 05 Oslo.

I 1950'erne kunne man finde CPE i flere tog på Vestbanen, bl.a. tog 49 og 62, hvor de kørte sammen med fire C-vogne, d.v.s. CP eller CM. I tog 62 medtoges også en postvogn litra DH.

I tog med MO brugtes CPE bl.a. i tog 125/140 til Nykøbing F./Nakskov (1955). Oprangeringen i dette tog var MO-CP-

AV-C-CPE, hvor CPE afkoblede i Nykøbing F.

Efterhånden som der blev anskaffet tilstrækkelig med CLE-vogne, blev CPE-vognen indsat i hurtigtog og iltog på Syd- og Nordvestbanen, lejlighedsvis også på strækninger som Slagelse- Vørslev og Slagelse-Næstved.

Endnu i 1965 kunne man dog træffe en CPE-vogn på Nordbanen. Selv i tog med stålvogne litra CL brugtes CPE, fx tog 31 på Vestbanen i 1960. Her fremførtes toget med et MY-lokomotiv, og det var oprangeret MY-CL-CL-CPE-AV. I forannævnte tog 62 benyttedes en E-maskine, oprangeringen var i 1960 E-CPE-CL-CL- CL.

Nogle CPE blev efterhånden afløst af ombyggede nittede stålvogne litra CAE, fra 1969 litereret BDh, i overensstemmelse med DSBs beslutning om at undgå trævogne i de hurtige tog.

Den sidste CPE-vogn (nr. 2987) kørte som togførervogn i godstog på Slagelse-Næstved-banen, indtil denne strækning blev lukket i 1971. CPE-vognene kom aldrig i trafik i Jylland/Fyn.

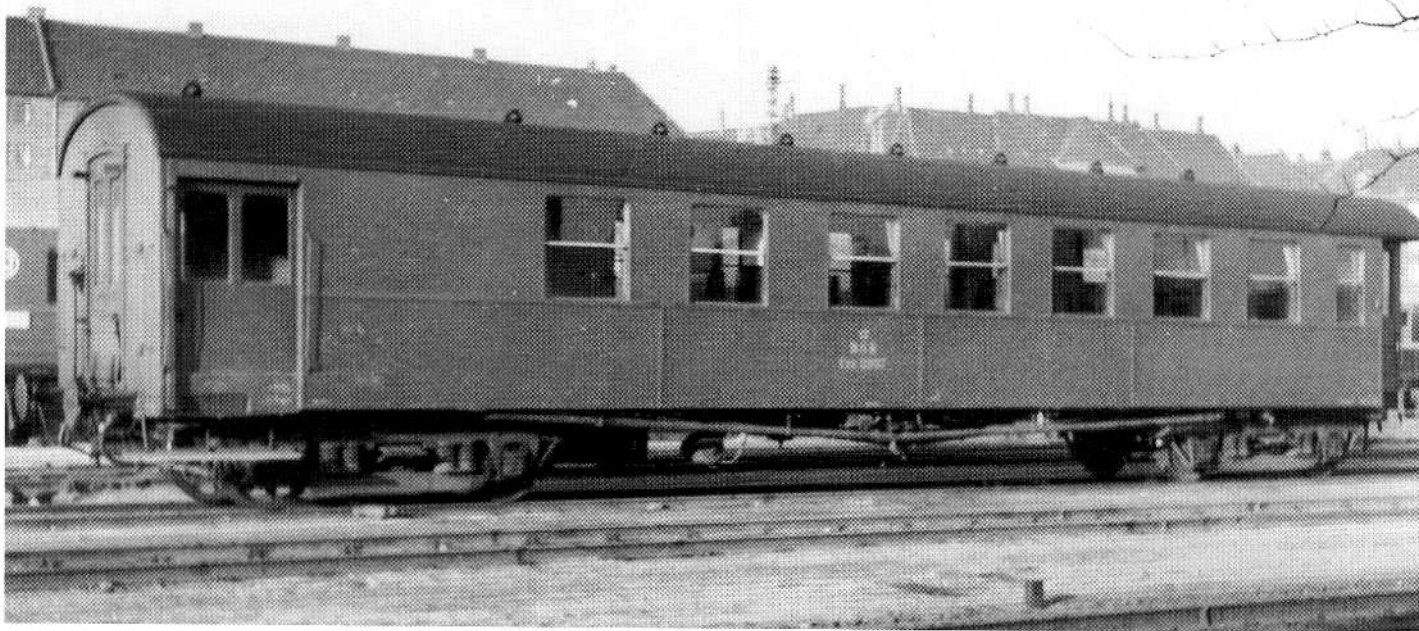
I alt blev bygget ti CPE, der efter 1941 havde numrene 2984- 2993. De blev ud-rangeret fra omkring 1962.

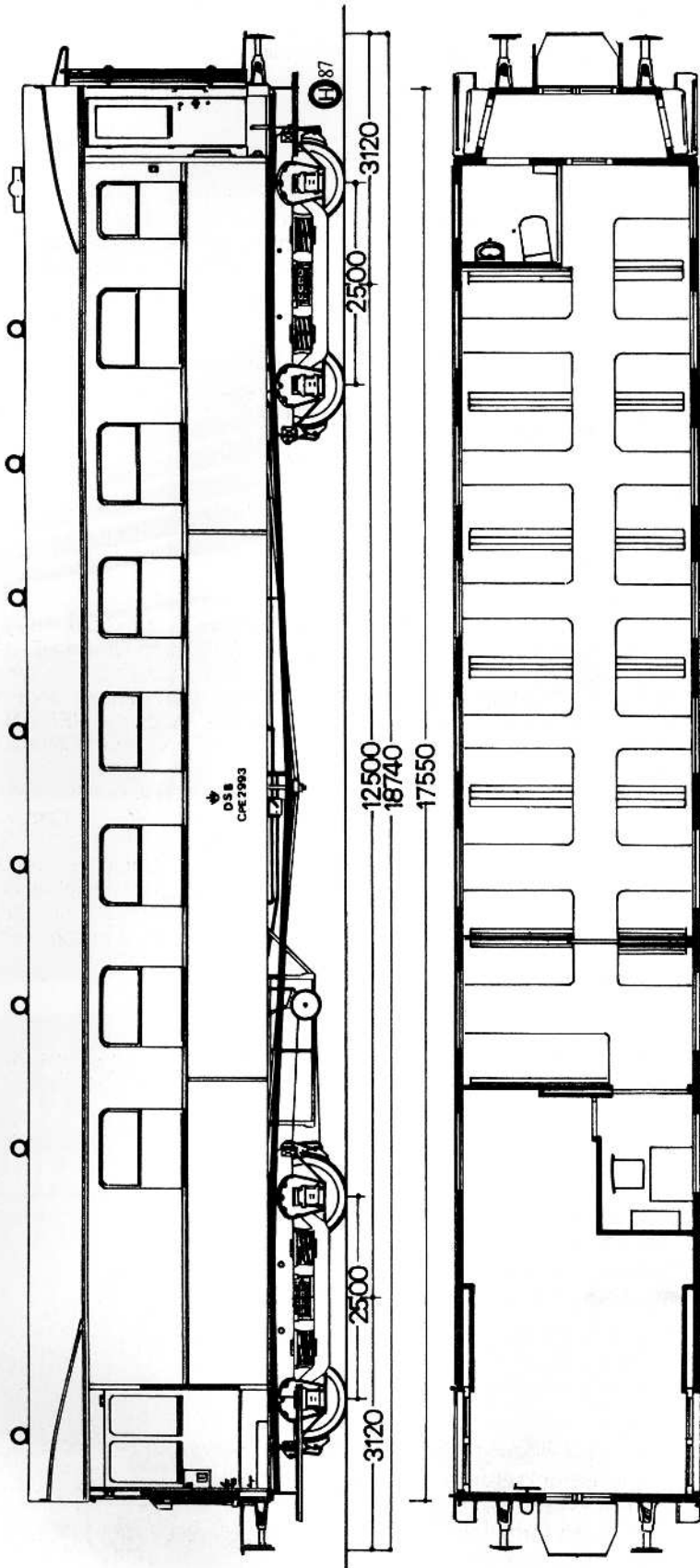
Model

Vognen kan i model (skala 1:87) fremstilles ved hjælp af en CP fra HELJAN. Man må dog selv i gang med at bygge rejsegodsenden. Man behøver ikke bruge en færdigsamlet model fra HELJAN, idet firmaet nu også kan levere CP-vognen som samlesæt.

Vognen skal dels skæres over for fjernelse af mellemstykke mellem vinduerne og dels forlænges i den ene ende. Endvidere er det nødvendigt at bruge to CP-tag for at få et tilstrækkeligt langt tag. 2,5 m bogier fås som løsdeler fra Hobby Trade. Hvem vover at bygger den i model og sende resultatet til os? ■

CPE 2987 på Godsbanegården, København, 1963. Foto: Kurt Otzen/IPÅ SPORET.





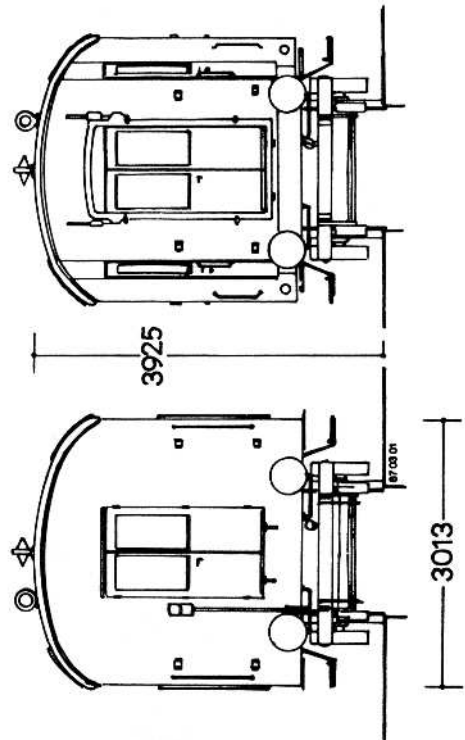
DSB litra CPE 2984-2993

Bygget Scandia 1909-1913

Ombygget CvK 1939

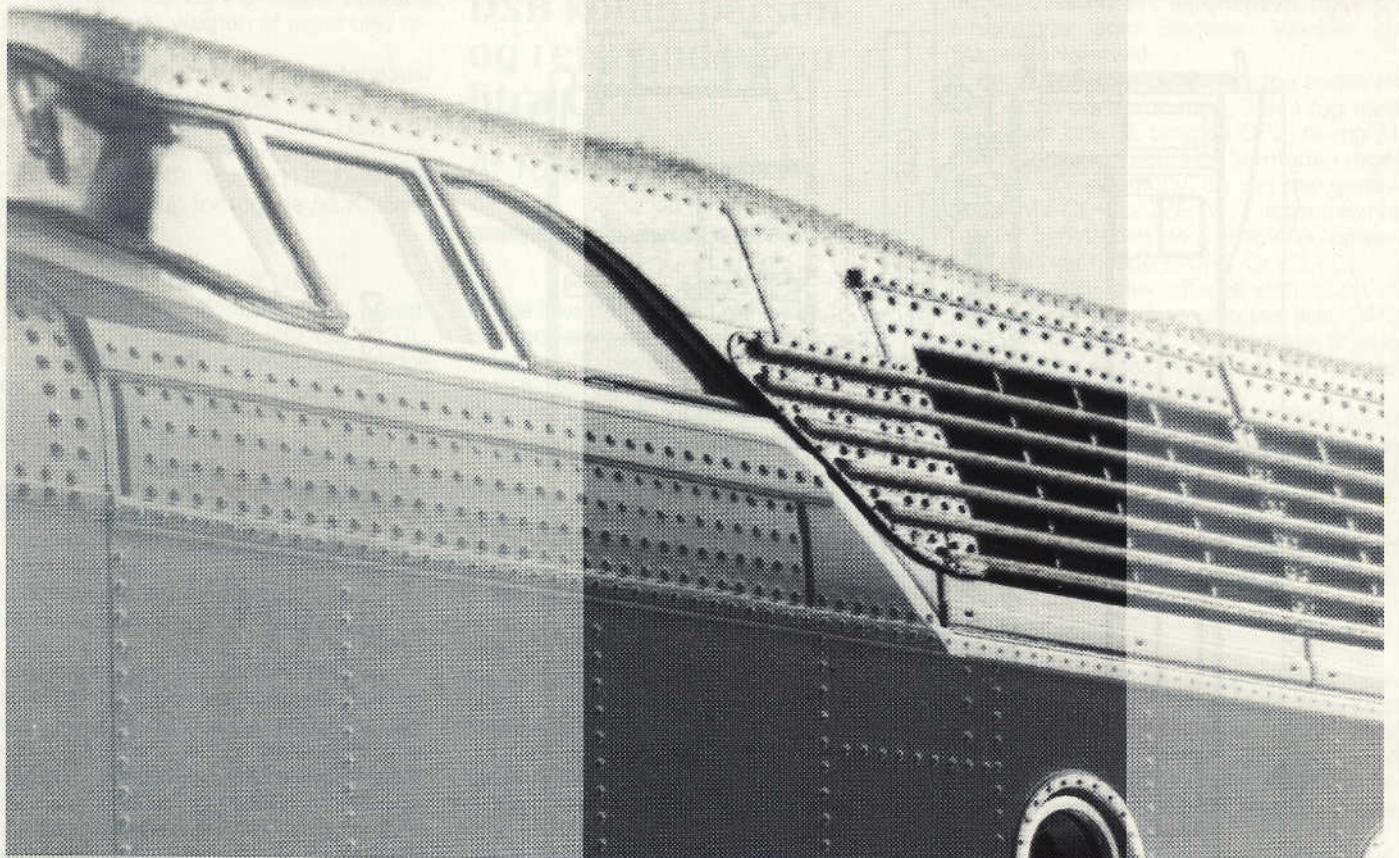
Skala 1:87

Tegning: HO/arkiv FK (C)



Roco

Platin



Lyntoget er ankommet...

MA-lyntogets slægtskab med det tyske VT 115 kan ikke skjules. Det særlige ved dette tog er dets højtbeliggende lokoførerplacering på styrevognen og muligheden for at overføre det med færge. Det var et tog, man satte særlig stor pris på og som videreførte DSBs stolte traditioner, der ligger i selve begrebet – Lyntog.



Nu som en Platin-model fra Roco. Fuldkommen til den mindste detalje og ligesom forbi ledet med fremragende køreegenskaber.

Du kan vælge mellem 2-skinne jævnstrøm, 2-skinne jævnstrøm digital med originallyd eller 3-skinne-vekselstrømsmodel med originallyd

...hos din forhandler



www.roco.cc