LOKO MOTIVET

JERNBANEHISTORISK TIDSSKRIFT OM
DANSKE JERNBANER I VIRKELIGHED OG MODEL

... Læs om HELJANs danske program for år 2005 – side 35

- DSB litra MH
- Diorama med forsyningsdepot for DSB damplokomotiver
- DSB litra DF bureauvogn
- Figurer på anlægget
- DSB litra PR damplokomotiv

80

DECEMBER 2004 · 20. ÅRGANG

Løssalgspris kr. 85,-
incl. moms
ISSN 0108-9307

LOKO MOTIVET

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

LOKOMOTIVETS officielle adresse:
LOKOMOTIVET
Postbox 477
4700 Næstved
Fax 54 94 50 45
Giro-nr. 3 38 55 07
BG Bank
Konto-nr. 0612 00338 73
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:
Grafikom
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

Jamen, så blev det atter jul, og velkommen til alle læsere. Vi har denne gang forsøgt at sammensætte et rigtigt julehyggenummer med masser af artikler omkring danske jernbaner i virkelighed og model. Men vi må desværre allerede nu indrømme at vi ikke helt har kunnet følge vort annoncerede indhold i nr. 79. Det skyldes ændringer i firmaernes produktion, som selvfølgelig kræver nærmere omtale af forbilleder og produkter for at følge aktualiteten, hvilket betyder at teksterne om 'Blandettog hos privatbanerne', DSB litra H og billederne af Engesvang station er erstattet af andre tekster. De nævnte tekster kommer naturligvis senere, artiklen om litra H først i næste julenummer (nr. 84), så hav venligst tålmodighed.

Devsærre bliver der heller ikke plads til ARNOLDs HJØRNE i dette nummer. Men N-folkene skal ikke fortvivle! Vi har nogle spændende emner i baghånd, bl.a. har den meget dygtige mj- bygger Michael Rasmussen, Vejle, lovet at vise og beskrive nye byggerier i spor N af DSB-materiel m.v. Eksempler på Michaels flotte byggerier fremgår af artiklerne i numrene 57 og 58.

*

Nå, netop havde vi 'pralet' med at vi ville have kvalitetsbilleder i bladet som svar på et et læserbrev i nr. 79 (Jan Hager) før vi løb ind i de samme kvalitetsproblemer. Sådan kan det gå! Det gik heldigvis kun ud over nogle få fotos, men alligevel er det beklageligt, især fordi nogle af dem viste helt fejl. Det gjaldt således bl.a. billederne af Arrivas MR- tog i model fra toget.dk, hvor de turkise striber blev mørkeblå. Uha! Årsagen er skift til nyt trykkeri med indkøring af skannede fotos. Vi håber dog at kvaliteten er bedre i dette nummer, og beklager meget over for de involverede. Om billedkvaliteten nu er tilfredsstillende kan læserne selv dømme om. Ellers må vi anstrenge os endnu mere.

*

Vi har i efterårets løb modtaget en del klager over, at abonnenterne ikke har modtaget LOKOMOTIVET, selv om man har indbetalt abonnement i god tid. Man har vedlagt kvitteringer som bevis for indbetaling, og vi har selvfølgelig straks eftersendt bladene.

Problemet er bl.a. manglende kontoudtog fra PostDanmark, så vi ikke har mulighed for at se, hvem der har indbetalt abonnement. Vi har selvfølgelig bedt PostDanmark om kopier af de manglende udtog, så snart vi har opdaget 'hullerne' i kontonummerrækken...og udtogene har vi så fået tilsendt. Det er jo PostDanmarks fejl... men alligevel har vi måtte betale gebyrer for at få dem. Hm, lidt besynderligt at man betaler for andres fejl! Nå, det kan vi måske leve med, men værre er det at vore abonnenter ikke får bladet.

Andre gange har vi sendt bladet rettidigt, men det kommer ikke frem. Så sender vi selvfølgelig et nyt, men det tærer selvfølgelig hver gang på vort lager.

Vi ved ikke rigtig, hvordan vi skal håndtere disse problemer, for vi kan jo ikke informere læserne gennem bladet, når man ikke modtager det. Vi kan kun opfordre til, at når man omsider har fået bladet - og læst dette afsnit - at man frem over er klar over, hvordan en udeblivelse kan ske, og så sende os en rykker med kvittering for indbetaling.

*

Til næstsidst et par ord om vor nye bogserie "Dansk Jernbanehistorie (1)", der nu skulle være udkommet efter lidt forsinkelser. Vi har fået mange forudbestillinger både fra abonnenter og forhandlere, men beklageligvis har ikke alle forhandlere modtaget vort sædvanlige brev om salg, hvilket har betydet lidt færre forudbestillinger... og dermed et lidt mindre trykoplag. Det betyder at oplaget er sat derefter, og bogen er derfor næsten udsolgt. Ønsker nogle abonnenter derfor bogen, så skal man skynde sig at indsende kr. 250,- (se konto- nummer på BG-bank her ved siden af). Vi ekspederer bøgerne i den rækkefølge som bestillingerne indløber, og forbeholder os ret til at tilbagebetale indbetalte beløb, når lageret er tømt.

*

Sluttelig en herlig julehilsen til alle læsere, forhandlere, annoncører og fabrikanter af dansk modeljernbane med ønsket om en rigtig god jul og godt nytår. Vi ses til marts i 2005, hvor vi igen sammensætter spændende vinterlæsning om danske jernbaner i virkelighed og model.

DEADLINE for nr. 81:
Tekst: 7. januar 2005
Annoncer: 21. januar 2005

Forsidefoto: Selv om rangerlokomotivet litra MH også kørte i den senere epoke III, så er den uløseligt forbundet med driften op gennem 1970'erne, 80'erne og 90'erne. Det blev det eneste diesellokomotiv hos DSB, der blev drevet ved hjælp af koblede hjul som hos damplokomotiverne. Her er litra MH 413 i drift på Helsingør station, hvor den trækker svenske personvogne i land fra færgen, sommer 1981. Foto: HQ/PÅ SPORET.

INDHOLD

DSB litra MH rangerlokomotiv 3
Af Torben Andersen

DSB litra Uds 8

Byg et diorama:
Forsyningsdepot for DSB damplokomotiver 9
Af Torben Andersen

Figurer på anlægget 14

Læserne bygger:
Iskagesporvogn 18
Af John S. Nielsen

Anlæg i samme plan 20

Marcipanbrød hos privatbanerne 22

DSB litra DF 5151-5154 bureauvogne 26
Med 1:87-tegning

Privatbane maskindepot 28

Vi prøvebygger:
DSB litra MR (gl.) fra »Banetjenesten« 30
Af Steffen Dresler

SPORSKIFTET 32

Vi har hørt og set 35

Apropos HELJANs model:
DSB damplokomotiv litra PR 43

DSB litra MH i oprindelig udførelse med lejder ved førerhuset, men uden gult advarselsblink og radioantenne på taget. Maskinen er MH 332, leveret fra FRICHS i 1962. Den har gjort holdt i Ølgod, 1963. Den medfører to åbne godsvogne, en litra PB og PJ (eller PH?). Foto: AD/DMJK.

Apropos TOG&TEKNOs kommende model:

DSB litra MH 301-420

Dieselhydraulisk C-koblet rangerlokomotiv

Af Torben Andersen

Den kommende model af DSB litra MH fra TOG&TEKNO bliver en rigtig epoke IV-model, så lad se lidt på dette lokomotivs historie.

DSB litra MH, der er et rangerlokomotiv - og ikke en rangertraktor - blev konstrueret og bygget hos FRICHS/Henschel som dieselhydraulisk lokomotiv, der var udstyret med kobbelstænger og blindaksel.

For at prøve en anden form for kraftoverføring end maskiner med Ardelt-gear og dieselelektrisk transmission, så lejede DSB tre rangerlokomotiver type DH 440 hos Henschel. Disse havde en velkendt og gennemprøvet dieselhydraulisk transmission fra Voith. Da de opfyldte DSBs krav til trækkraft og hastighed, bestilte man tre maskiner af samme type hos Henschel. Disse blev senere nummereret 201-203, og kaldtes i det daglige for "Hængsel-maskiner".

I februar 1959 fik DSB bevilget lån for køb af yderligere en serie maskiner, der alle bestiltes hos FRICHS i Århus. I første omgang blev det til 80 maskiner, den største bestilling af lokomotiver siden anskaffelsen af K- og D-maskinerne. Men da de skulle afløse de 120 F-maskiner, bestilte man i 1964 endnu 40 MH hos FRICHS.

I alt byggedes altså 120 lokomotiver i perioden 1960-65, og de indsattes på alle større stationer landet over.

Driften

Lokomotivet afløste som allerede nævnt litra F (og litra Q), og blev i første omgang indsat på jyske stationer i årene 1960-61. De sjællandske stationer måtte vente til 1962, hvor MH 349 leveredes fra FRICHS.

De primære stationer med litra MH blev først og fremmest de større godsbanegårde i København Gb, Århus, Odense, Aalborg, Esbjerg, Padborg og Fredericia. Men flere provinsbyer fik også MH til rangering og havnekørsel, bl.a. Struer, Næstved og Kalundborg.

Endvidere indsattes MH på færgestationer for rangering af både personvogn- og godsvognstammer til og fra færgerne, d.v.s. Korsør, Nyborg, Helsingør, Gedser og Rødby F.

Oprindelig fik de store stationer som Århus og København flest MH, men også de relativt mindre depoter fik flere maskiner, ofte tre stykker, bl.a. Næstved. Det skyldtes, at Ringsted blev betjent af maskindepotet i Næstved. Et stort depot som Randers havde oprindelig ikke litra MH, men derimod MT (i 1970 i alt 5 stk.).

Litra MH fra 1970

I Jylland/Fyn var litra MH i år 1970 stationeret således: Århus H (15 stk.), Fredericia (11 stk.), Odense (12 stk), Padborg (4 stk.), Esbjerg (5 stk.), Herning (1 stk - nr. 394), Struer (2 stk.), Aalborg (6 stk. - den ene maskine MH 349 var dog udlånt fra København), Frederikshavn (2 stk.)... og "præriebyen" Brande havde MH 397. Nyborg havde på det tidspunkt ikke egne MH, men blev betjent af MH fra Odense maskindepot.

Lokomotivet forblev i de samme distrikter i mange år, men roterede mere eller mindre rundt mellem de forskellige byer under distriktet. Det var først efter overflytning af flere MT til Sjælland i begyndelsen af 1980'erne og udrangering af Ardelt-traktorerne i samme årti at lokomotivet rokeredes rundt mellem områder-

En MH, som forblev aktiv lige til det sidste, var Øst-maskinen nr. 378. Den var i drift helt til februar 2001, hvor den betjente Køge station. Her ses den i 1983, mens den endnu var i grønt liberi med kronelitrering. Bemærk de gule markeringer på trinene, og at kobbelstængerne er lyseblå. Foto: HQ/PÅ SPORET.

ne, og indsattes nye steder, bl.a. fik Køge, Nykøbing F. og Randers litra MH i drift.

Brugen af litra MH

Maskinen blev i begyndelsen af 1960'erne lejlighedsvis benyttet til persontogfremførsel over kortere hovedstrækninger, bl.a. Odense-Nyborg. Den har også i 1970'erne været brugt i lokale persontog mellem bl.a. Nykøbing F. og Nr. Alslev.

Fremførsel af lokalgodstog på strækninger har været ret almindelig, ligesom MH har været flittigt benyttet i store skærvetog med Fd- og Fds-vogne fra vore grusgrave, fx i Hedehusene og Mogenstrup-Næstved.

Da DSB i 1971 nedlagde persontogtrafikken på mange sidebaner, så forsatte trafikken med vognladningsgods på disse baner. Strækningerne var lagt med relativt svage spor, så derfor benyttedes som regel litra MH (og MT) i godstogene. Nogle eksempler på nedlagte baner med godstrafik, hvor litra MH i mange år blev benyttet, er Slagelse-Dalmose-Sandved, Slagelse-Høng-Gørlev og Viborg-Ålestrup-Løgstør.

MH har også været udlånt til privatbaner, bl.a. ØSJS der havde mange nedbrud på sine ældre FRICHs Di 8 og Di 9 sidst i 1970'erne, og MH måtte køre godstogene og nogle persontog mellem Faxe Ladeplads og Køge.

Udrangeringen

En mindre udrangering af litra MH fandt sted i begyndelsen af 1990'erne, men allerede så tidligt som i 1974 måtte den første MH - nr. 332 - udrangeres efter brand. I 1976 fulgte MH 360 og 388.

I løbet af 1980'erne forsvandt endnu nogle få maskiner, men det var først - som allerede nævnt fra 1990-94 - at det begyndte at tynde lidt ud i MH-maskinparken.

Fra 31. december 1994 skulle MH-brugen ophøre grundet miljøhensyn, men da DSB opgav at investere i nye rangerlokomotiver litra MJ, måtte man dispensere og renovere en del af de nyeste og bedste maskiner. Flertallet af litra MH forblev derfor i drift til og med år 1997, bl.a. fordi man ikke umiddelbart kunne skaffe nye rangerlokomotiver til erstatning for de kasserede litra MJ, og de bedste blev som allerede nævnt miljørenoveret for at leve op til nye miljøkrav.

Det var først i slutningen af 1990'erne at det gik stærkt med at få dem "ryddet af vejen", men selv om DSB i 1997 omsider fik nye rangerlokomotiver litra MK sat i drift, så fortsatte nogle MH med at "tøffe" rundt, bl.a. som reserve for MK'erne, der i begyndelsen ofte brød ned.

MH'erne var dog meget udslidte, og fik megen kritik i både lokale og landsdækkende dagblade. Ikke mindst var Ekstra Bladet i 1990'erne meget aktiv mod MH-lokomotiver, der trafikerede Amager (benzinøen = Prøvestenen og Islands Brygge) og sydhavnen, hvor bl.a. Kommunekemi havde et stort anlæg.

I løbet af 1996-97 blev mange MH omsider henstillet, bl.a. i Langå inden de gik til skrot. Et firma, der ophuggede mange MH var bl.a. Uniscrap i København Sydhavn (kaldet Djævleøen), men pr. 1. januar 1997 havde DSB alligevel 54 litra MH tilbage i drift.

Indtil 1991, hvor DSB benyttede røde IC-tog, der skulle rangeres til og fra færgerne på Storebælt, var MH travlt beskæftiget med disse opgaver, mens de i Rødby F., Gedser og Helsingør rangerede med internationale persontog. Også godsvogne skulle sættes ombord på færgerne i Korsør, Nyborg, Helsingør og Rødby F. ved hjælp af MH. I Helsingør forsvandt rangering med godstog allerede i 1986, da DANLINK ruten over Københavns Frihavn indledtes samme år.

Fra 1991 bortfaldt trafikken med de røde tog fra Storebælt, og tilbage forblev kun arbejdet med at rangere de internationale tog i Rødby F. og Gedser.

Efter Storebæltforbindelsens åbning i 1997 (kun jernbanestrækningen) gik det stærkt tilbage i de efterfølgende år, idet

MH 389 blev ommalet fra grøn til rød/sort midt i 1980'erne. Den fik ved denne lejlighed røde kobbelstænger og blindaksel. Her holder den mellem to grønne MH på Københavns Centralværksted, sommeren 1985. Revisionsdatoen, der ses ved siden af FRICHS- skiltet, fortæller at revision og opmaling m.v. har fundet sted i marts 1985. På taget ses gule advarselsblink og radioantenne, sidstnævnte blev monteret fra sidst i 1960'erne. Foto: HQ/PÅ SPORET.

MH 334 med persontog i Aabenraa, maj 1962. Lokomotiverne kørte lejlighedsvis persontog i 1960'erne, bl.a. mellem Rødekro og Aabenraa, dog kun i sommerperioder, idet maskinerne ikke havde varmekedel for togopvarmning. Det viste tog består foruden af MH af en litra CP og 3-akslet rejsegodsvogn litra EF. Foto: HGC.

der ikke længere var brug for MH til færgerangering af hverken person- eller godstog i de nævnte færgehavne, idet al trafik blev ledt over Storebælt.

Også byerne 'inde i landet' mistede i løbet af 1990'erne arbejde, idet den landsomfattende havnerangering, der hidtil var blevet klaret med MH (og MT), i begyndelsen af årtiet blev overtaget af toglokomotiverne litra MY, MZ og senere ME.

I 1997 dukkede så afløseren - "den gule arbejdsbi" - litra MK op, hvilket forstærkede nedturen for litra MH, og allerede i 1998 var MH-bestanden ret kraftigt reduceret. Pr. 31. januar 1998 var der kun 70 stk. MH tilbage i DSBs beholdning. Det var året efter (31. december 1999) faldet til 34, d.v.s. at 36 maskiner udrangeredes i løbet af blot et enkelt år.

De tilbageværende maskiner sås især arbejde på København Gb, Glostrup, Ringsted, Århus og Fredericia, ofte sammen med litra MK. De var lejlighedsvis også i andre byer.

I foråret 2000 havde DSB kun otte MH tilbage i sin beholdning, nemlig

312, 323, 339, 374, 378, 396, 403 og 407.

De sidste MH i drift

Forinden havde Stålvalseværket i Frederiksværk købt to MH 336 og 343 (år 1998), der ommaledes i selskabets røde farve, og én - nr. 374 - gik i foråret 2000 til Københavns Frihavns Selskab.

Men to maskiner forblev endnu en stund i drift: MH 407 kørte i efteråret 2000 sammen med MK 615 i Køge, bl.a. slæbte den godstogene mellem Køge og Lille Skensved og rangerede ved Junckers Fabrikker, mens MK'eren klarede havnekørslen. I Glostrup stod MH 378 i reserve for MK, og var lejlighedsvis i drift.

Pr. 1. januar 2001 havde DSB ikke længere - officielt - litra MH opført i sin beholdning, men alligevel kom MH 378 i januar 2001 til Køge, hvor den sporadisk var i drift, mens MH 407 nu var blevet henstillet. Men i februar samme år stod også MH 378 helt stille, og dermed var det slut med denne maskintype efter ca. 40 år på danske spor.

Et par maskiner er bevaret, bl.a. hos Danmarks Jernbanemuseum, (MH 322 og 346) og hos DJK, der fik overladt nr. 407. Den er i øjeblikket hensat (år 2004).

Stationeringen

Maskinerne blev ved leveringen fordelt til 1. Distrikt og 2. Distrikt, fra ca. 1971 betegnet Øst og Vest. I næsten hele deres drifttid havde maskinerne faste stationeringer, men i løbet af 1980'erne foregik der dog småændringer, bl.a. da litra MT overflyttedes til København og Korsør.

Fordelingen af maskinerne til de to distrikter/områder har hovedsagelig været således fra leveringen i 1960 (status er pr. 1. januar 1973):

MH 301-348	2. Distrikt/Vest
MH 349-390	1. Distrikt/Øst
MH 391-400	2. Distrikt/Vest
MH 401-420	1. Distrikt/Øst

Lidt teknik

Lokomotivet havde en 8-cylindret MAN-motor på 223 kW (440 HK), der gav en maksimalhastighed på 60 km/t (2 gear: Rangering 30 km/t og strækning 60 km/t). I tjenestekøreplanen var MH sat til 100 tons med 60 km/t.

Litra MH havde højtsiddende, midtplaceret førerhus med godt udsyn til alle sider, således at præcis rangering kunne udføres. Faktisk var det muligt at se højre puffer fra førerhuset! Til portørerne var indrettet fodplader og rangertrin med håndbøjler, så mandskabet hurtigt og sikkert kunne komme af og på under rangering.

Lokomotivet blev i perioder benyttet

DSB litra MH 333 under arbejde på Padborg station, juni 1981. Maskinen er i den kendte grønne udførelse med kronelitrering. På taget ses antenner for radio og advarslesblink. Foto. MD.

Til venstre: DSB vedtog i 1972 at fremtidens lokomotiver skulle være rød- sorte med hvide Helvetica-påskrifter. Det holdt dog ikke helt, hvilket billedet af MH 349 i Næstved viser. Det er et rigtigt blandingsdesign i grøn med krone og hvid Helvetica-litrering. Foto fra Næstved, maj 1989. Foto: TA.

Herunder: MH 406 kørte til udrangering i den oprindelige grønne farve med kronelitrering. Her er den i returløb mellem Gørlev og Høng, marts 1993, idet et firma i Gørlev en kort overgang modtog aluminiumskrot for genindvinding. Fra Høng fortsatte maskinen sit løb til Slagelse og Ringsted. Foto: ASN.

som forsøg med radiostyring og automatkobling, men der kom aldrig rigtigt noget ud af forsøgene.

Litra MH var et temmelig stift køretøj, der voldte både personale og spor problemer; afsporinger hørte ikke til sjældenheder. Det forsøgte man senere at løse ved at bortfræse flangen på det midterste hjul, men det hjalp dog ikke meget, idet stivheden hidrørte fra selve systemet med koblede hjul.

Fra 1971 tog man nye radioanlæg for rangering i brug, og litra MH blev efterhånden udstyret med radio, og dermed også antenne på taget.

Design

Maskinerne blev leveret i DSBs grønne standardfarve nr. 3-grøn (RAL 6005) indført på rangermaskiner i 1951. Litreringen var den almindelige skyggede antikva-litrering med flerfarvet kongekrone.

I 1974 blev den første MH 301 ommalet i det nye rød/sorte design, og i løbet af 1975-76 fulgte endnu et par maskiner. Det varede dog et stykke tid før hovedparten af MH var omlakeret i sort/rød, det skete primært i årene 1982-1985. Ikke alle blev omlakeret, men fortsatte i grøn bemaling, dels med kronelitrering, dels med nyt Helvetica-design, og en del var i drift i den oprindelige grønne farve med kronelitrering indtil udrangering.

I 1992 satte DSB en del jyske MH i stand. De var efterhånden blevet rustrøde af tidens tand og det danske vejr, og benævntes spøgefuldt for "Rødhætter". Efter en let renovering opfriskede man dem i mørk grøn farve med knaldgule trin og rangerbøjler.

Fra 1995 blev flere maskiner opmalet i rød/sort, hvor de fik gule trin og håndbøjler.

I tidens løb så man ikke alene set MH i grønt og rød/sort liberi; der fandtes også maskiner med såvel lyseblå, knaldrøde som sølvfarvede kobbelstænger, hvad enten vognkassen var grøn eller rød/sort. Hvorfor maskinerne fik forskellige farver på kobbelstængerne er aldrig blevet klarlagt.

Data for MH 301-420:

Tjenestefærdig vægt	45 tons
Længde over puffer	9 440 mm
Motor	8-cylindret MAN
Max. effekt	223 kW (440 HK)
Max. hastighed:	
Strækning	60 km/t
Rangering	30 km/t
Transmission	Dieselhydraulisk (Voith)
Antal drivaksler	3
Togopvarmning	Ingen
Fjernstyring	Ingen
Byggested	FRICHS
Leveringsår	1960-1965

■

I 1998 anskaffede Det Danske Stålvalseværk A/S i Frederiksværk to MH-lokomotiver (MH 336 og 343), der blev sat i drift i skrotgården. Lokomotiverne fik bl.a. indbygget radiostyring, og det høje gear til 60 km/t blev fjernet. DDS 371 ex MH 334 er her på arbejde i skrotgåden, oktober 1998. Foto: ASN.

www.toget.dk

skifter adresse til

www.brastrup.com

...men vi har stadig det bedste udvalg i H0 startsæt både märklin og jævnstrøm

kun 995,-

kun 995,-

Vi har Danmarks største udvalg i tilbehør som byggesæt og landskabsmaterialer

FALLER

POLA

Det vi ikke har - det skaffer vi! Levering normalt inden for en uge.

hos www.brastrup.com fejrer vi Jul med en række spændende sager i både H0, N, MiniClub og Spor 1

kr. 898,-

MiniTrix julestartsæt

MiniClub julevogn

kr. 298,-

MiniClub julestartsæt

kr. 998,-

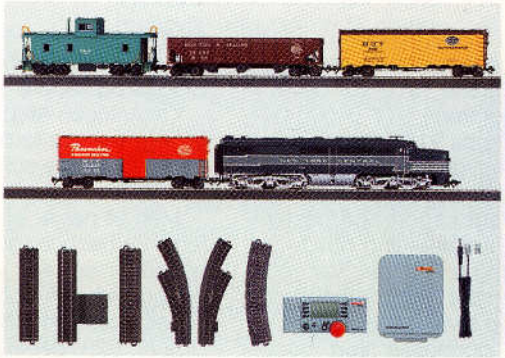
H0 julevogn

kr. 298,-

märklin

Spor 1 Santa-Express

kr. 3.998,-



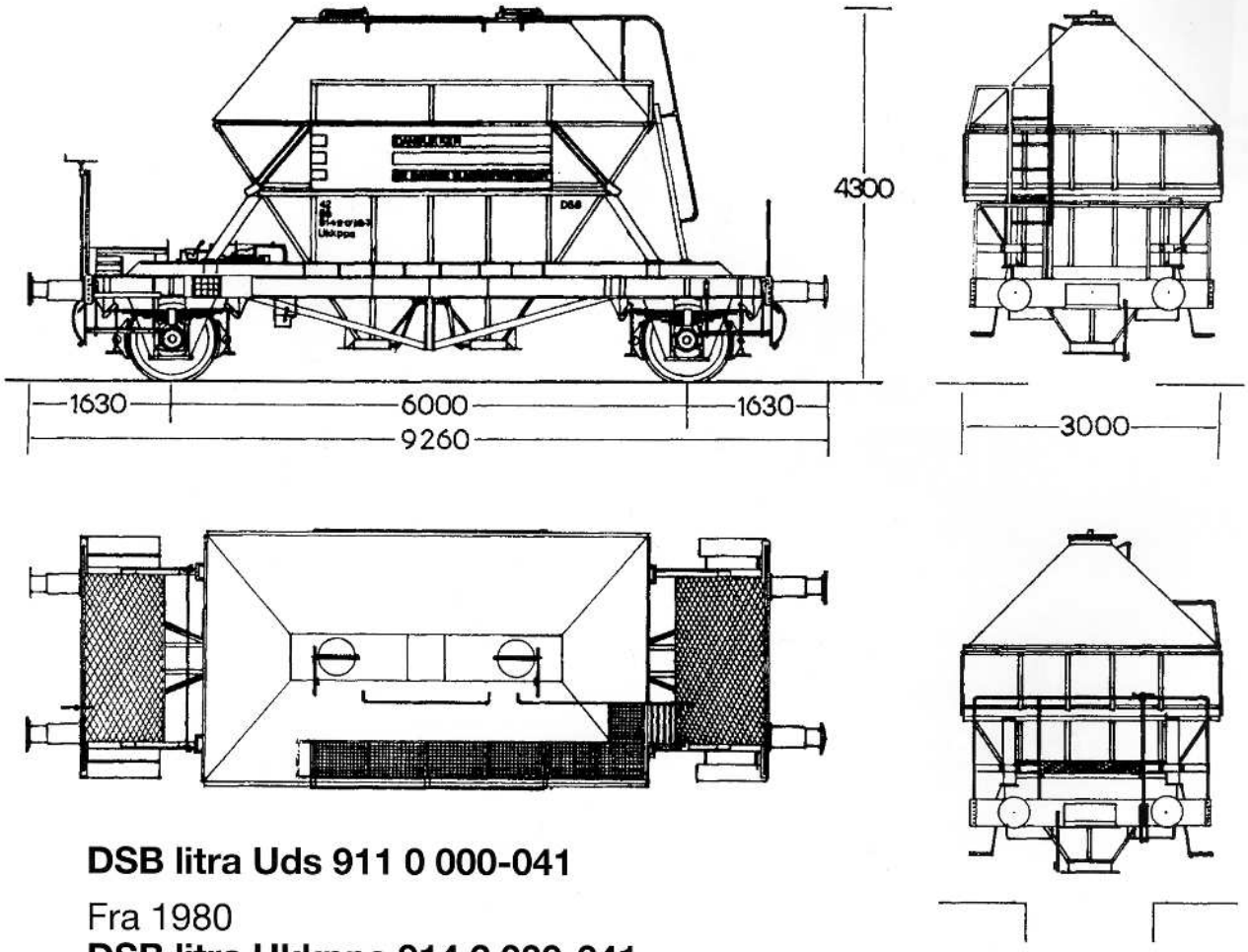
Vi har Märklin ***SYSTEMS***

- den nyeste generation af Digitaldrift - startsæt 29570 med lokomotiv i ægte Märklin-metal kvalitet, dekoder med motorlyd, horn m.v., flotte godsvogne og stor skinnekreds for kun 2498,- kr. (prisen gælder kun ved ordre og betaling i december 2004)

brastrup.com ønsker alle nuværende og kommende kunder en glædelig Jul og godt Nytår!

Se åbningstiderne m.v. på www.brastrup.com
Du kan altid træffe os på toget@toget.dk eller telefon 87508030

Nummerets 1:87 tegning



DSB litra Uds 911 0 000-041

Fra 1980
DSB litra Ukkpps 914 2 000-041

Ombygget 1970-73 · Skala 1:87 · Tegning: HO/Arkiv FK

Beholdervogn til transport af sukker fra DSB/De danske Sukkerfabrikker litra Uds/Ukkpps

De danske Sukkerfabrikker havde fra 1958 benyttet beholdervogne litra U/UD med lille akselafstand (4200 mm), opbygget på ældre PJ/PJB-vogne. Beholderne var bygget hos det danske DDS datterfirma "Møller&Jochumsen" i Horsens foruden "REE" i Stokkemarke, men de tekniske problemer med denne svage undervogn og forældede glidelejer gjorde at man i slutningen af 1960'erne flyttede beholderne over på vogne med større akselafstand og rullelejer, så vognene kunne fremføres med minimum 100 km/t (S-mærkede).

Typen, der måtte lægge ny undervogn til, blev den ældre lukkede godsvogn litra HD, der på det tidspunkt var omlitreret til Gklms. Man fjernede vognkassen og ombyggede undervognene, så de passede til beholderne. I alt ombyggedes 42 vogne i årene 1970-73. De fik litra Uds med numrene 911 0 000-041, fra 1980 litra Ukkpps 914 2 000-041.

Beholderen havde i bunden tragte, så sukkeret kunne selvtømmes over læsseriste anbragt i sporet på bestemmelsesstedet. Til pålæsning havde beholderen toplemme, og der var løbebroer, så personalet nemt kunne komme til lukketøj og styre pålæsning m.v.

Vognene fik oprindelig sort undervogn og lysegrå beholder med logo på påskruet blå plade. De to først ombyggede vogne var total brunmalede i et par år, også undervognen.

De benyttedes af DDS i bl.a. bloktog med sukker mellem Sakskøbing/Nakskov og København, d.v.s. Islands Brygge og senere Sydhavnen.

I slutningen af 1980'erne mente DSB at vognene var forældede, og man byggede nogle nye sukkervogne fra litra Gs med to kegleformede beholdere.

Men et par år efter nedlagde sukkerfabrikkerne bl.a. sukkerpakkeriet i København, og alle vogne hensattes for ophugning i Århus, Slagelse m.v. En enkelt vogn undgik ophugning, nemlig Uds nr. 029, der i 1997 med sponsorat fra Danisco blev istandsat for Danmarks Jernbanemuseum i anledning af de danske jernbaners 150 års jubilæum i 1997. Denne vogn er i dag den eneste eksisterende vogn af typen.

3. del

BYG ET Diorama

Af Torben Andersen

DSB forsynings-anlæg til damp-lokomotiver

Vi beskriver her, hvordan man kan opbygge et herligt lille miljø fra de gode gamle dampdage, som man kan bruge i forbindelse med HELJANs P- og kommende PR-maskiner, ROCOs N-maskine m.v.

Dioramabygning er som nævnt i tidligere numre velegnet for mj-ere med pladsproblemer, men i øvrigt kan disse små dioramaer indgå som en lille enhed i et kommende modulanlæg... og ideerne til landskab og huse m.v. kan bruges til inspiration for sceneri på det store anlæg i mj-klubben el.lign.

Størrelse

Det viste diorama har en størrelse på 28x50 cm, og er tænkt som begyndelsen på et modulanlæg. Efterhånden vil flere enheder blive bygget til, i næste omgang gælder det maskindepotet med rundremise, dernæst omkringliggende moduler med fx spor til banetjeneste m.v. og med tiden muligvis udbygning til stationer og strækninger, så der opnås køremuligheder.

Den førnævnte påtænkte udvidelse omfatter i første omgang en stor plade, der støder op til dioramaets højre side. Her skal opbygges et maskindepot med mindre drejeskive. Dernæst er det planen at fremstille endnu et modul med forbindelsesspor til drejeskive, og evt. med spor for opstilling af olieforsyningsanlæg til rangermaskiner, opstillingspor for tjenestevogne m.v. Men dette må i første omgang vente, så vi koncentrerer os om modulet med kulgård og vandkran.

I det aktuelle diorama er benyttet en almindelig 10 mm spånplade som basis for dioramaet/modulet.

Den første opstilling

Til dioramaet er benyttet DSB kulkran med kulvogne og 24 cm vandkran fra Banetjenesten. Kulkranen er fremstillet i plast, mens vandkranen er i hvidmetal (se tidligere numre af bladet).

Disse to dele stilles efter samling op på dioramaet, således at man får en fornemmelse af sporforløb og placering af kulgård, som er nogle af de vigtigste elementer i dioramaet (figur 2).

Kulgården skal have et fundament, der fremstilles på en tyk papbund, hvor der fastlimes sveller fra Merten, dels som bund, dels som kulgårdens vægge. Væggene stykkes sammen i hjørner og ender med afkortede lodrette skinneprofiler med lille sporcode, og limes med hvid lim.

Kulkran, kulgård og vandkran anbringes på et stykke 2 mm skiltepap, der danner fundament mellem de to spor. Fundamentet skal benyttes for at få kul- og vandkran hævet lidt op i niveau i forhold til selve skinnestrengene.

Selve kulgårdens svellebund og indhegning males med Humbrol 33-sort mixet med lidt 70-rød, sidstnævnte for at give indtryk af bremsestøv m.v.

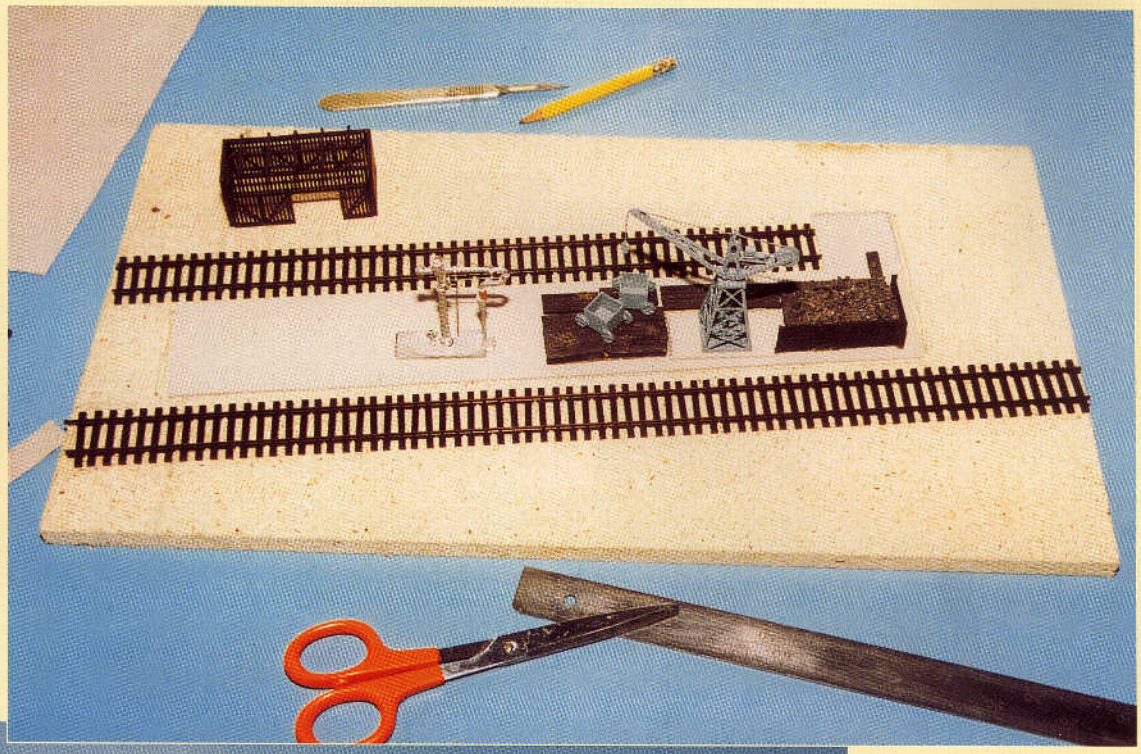
Bræddeskuret i baggrunden er fundet hos Model&Hobby, København. Det har endnu intet tag, idet det lægges på senere, når beslutningen af tagtype er gjort, d.v.s om det skal være i bølgeblik, træ, tjærepap el.lign.

Sporene er brunerede lavcodespor fra Tillig, der skæres til i dioramaets længde. Det bageste spor til kulforsyning (kulvogne) afkortes et stykke, så det ender inde i kulgården.

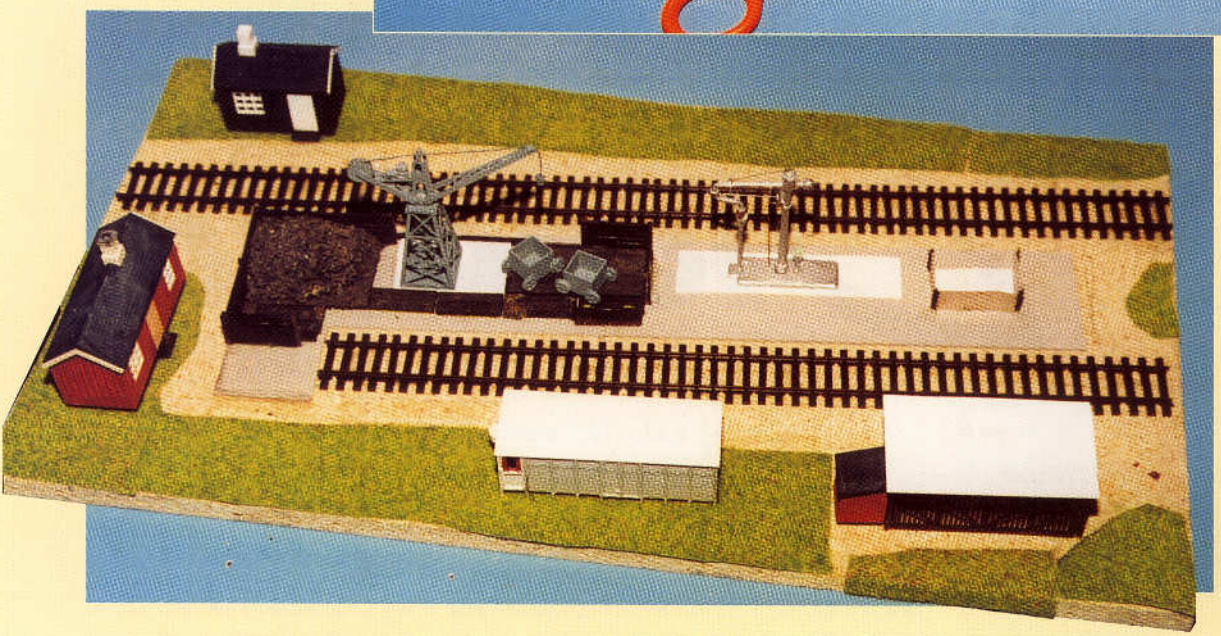
Bygninger

På figur 2 er vi nået til anbringelse af de øvrige bygninger og lægning af det første græs.

Kolonnehusene er fra Hobby Trade, det ene er stort i rød træbeklædning, det andet et lille i sorte sveller.



1)
Når grundpladen, her en 10 mm tyk spånplade, er skåret til, prøveanbringes sporene, nogle af bygningerne og vand- og kulkran. Som underlag for kulgård og vandkran m.v. er benyttet tyk pap, der er skåret til i facon med skarp hobbykniv. Underlaget skal løfte nævnte dele lidt mere op, så de kommer i niveau med sporene.



2)
Græsmåtter skæres løseligt til, og limes fast med hvid skolelim. De ønskede bygninger som kolonnehuse, vognkasser m.v. samles og anbringes i "rå form". Placeringerne justeres, og det hele begynder efterhånden at tage form. Bemærk at billedet viser dioramaet set fra den anden side end øverste foto.

Bræddeskuret har nu fået tag, idet dette skal være med brædder, og en plade med rillet plastcard er lagt på plads. Skuret skal virke som trælager for DSBs bygningsafdeling. Den lille sidebygning er lokum fra Hobby Trade kolonnehussæt.

På lager havde jeg en Q-vogn fra UK modeller, der undervejs er blevet ombygget til en HA-vognkasse ved at få påbygget en ekstra dørsektion i den ene ende. Den opstilles på terrænet for at fungere som lager til værktøj, smøreolie m.v.

Endelig lægges nu græsmåtter på de områder, hvor der skal være beplantning. Stykkerne klippes ud og limes fast med hvid lim, og man får nu et rimeligt overblik over det endelige resultat. Men nu skal vi have lagt grus og tilføjet detaljer m.v.

Ballast og grusarealer

Almindelig fint siet havesand hældes over de nøgne arealer og spor, og limes fast med hvid fortyndet lim. Inden pålimning spredes sandet med en bred pensel, og arealerne mellem skinnerne jævnes ud i ønsket tykkelse. Limen røres op i et lille syltetøjsglas e.lign, og foruden vand kommes lidt opvaskemiddel i blandingen, således at limen bedre hæfter sig til gruset og går i dybden.

Efter tørring renses sporene med sandpapir, og evt. uønskede rester af sand på sveller slibes væk.

Bygningerne males. Her er den røde lagerbygning til træ malet i 70-rød med tag i 33-sort, mens HA-vognkassen males i 100-rød, alt i Humbrols farveserie.

Det sorte kolonnehus friskes op med 33-sort blandet med lidt 27-grå. Døre, vinduer og vindskeder ommales i 76-grøn. Det lille vindue i den ene endevæg er i øvrigt udskiftet med en plastplade, der skal illudere blændet vindue. Også det males i 76-grøn.

Kul- og vandkran m.v. er efter samling malet i 87-gråblå, se figur 3.

Landskabet

For at nuancere landskabets græs og jord strøs lidt græspulver i forskellige farver ned over dioramaet. Der benyttes forskellige gule og grønne farver, som drysses på ved hjælp af almindelig thesi (figur 4). De benyttede græspulvere er fra Woodland, Noch m.fl.

Arealerne omkring kulgården var som regel ret snavset af kulstøv, og for at illudere dette, pensles lidt sort farvepulver på spor omkring kulforsyningen. Dette må ikke overgøres, idet alt for kraftig sort jord virker urealistisk.

Under nuancering med farvepulver og -græs flyttes alle bygninger, således at disse ikke drysses til.

Mærkværdigvis var forbilledets kulkraner ikke særlig snavsede af kulstøv, bl.a. fordi man spulede kullene med en særlig spuleslange for at forhindre støv i at hvirvle op. Spuleslange med stander kan anes ved kulgården; den er

fremstillet med opstander i ståltråd og vandslange i bukket sort isolerledning.

Yderst ved kulgården er anlagt en svelleovergang med sveller fra Merten. Males 33-sorte med lidt 70-rød.

I modsatte ende er anlagt en askegrav. Den er fremstillet i 1 mm plastcard med skinneprofiler som hjørnestolper. Asken er cigaret-aske, der er siet i thesi, og derefter limet fast med hvid fortyndet lim plus et par dråber opvaskemiddel.

Små buske limes fast rundt omkring på området. Her er utallige muligheder hos tilbehørfabrikanterne. Det viste diorama har buske, klumpgræs m.v. fra Noch, Woodland m.fl.

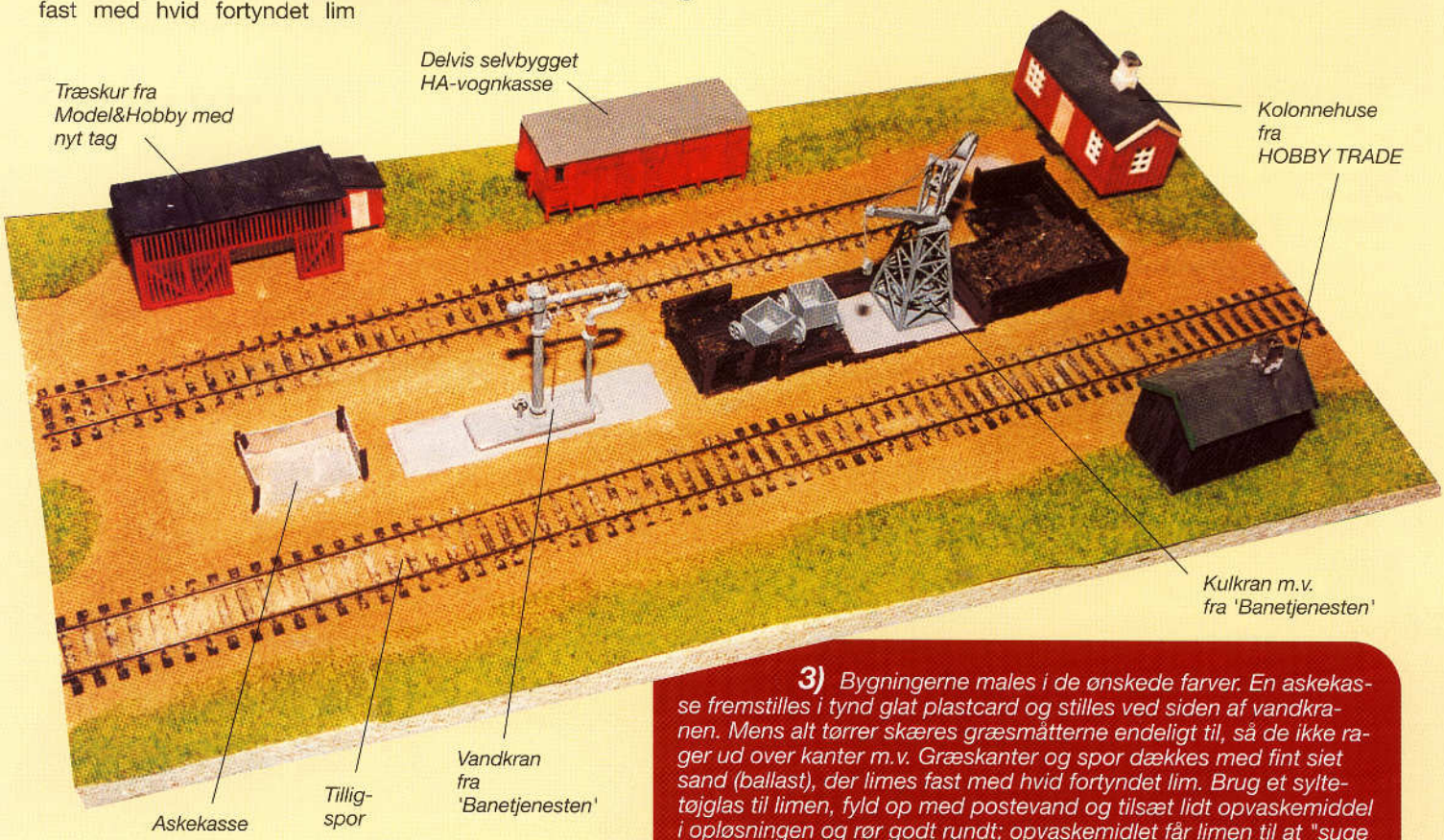
Færdiggørelse

Fig 5. (side 12) viser dioramaet fra "bagsiden" efter færdiggørelse uden anbringelse af det rullende materiel. Kolonnehuse, vognkasser, trælager (til højre) med lokum-udhus anbringes på dioramaet, og detaljeringer begynder med ekstra småbuske og planter.

Foran det røde kolonnehus til venstre anbringes træstabler, savbukke, huggeblok m.v.... og en lille kasse med øl ved døren (kan ikke umiddelbart ses på billedet), ligesom der anbringes en trækvogn bag vognkassen.

Til sidst placeres figurer. Jernbanepersonalet er alle fra Preisers program, ommalet i farver, der svarer til jernbanemænd ansat hos Statsbanerne, d.v.s. blå jakke og sorte bukser eller helt i sort.

Se færdiggørelsen de næste sider. ■



3) *Bygningerne males i de ønskede farver. En askekasse fremstilles i tynd glat plastcard og stilles ved siden af vandkranen. Mens alt tørrer skæres græsmåtterne endeligt til, så de ikke rager ud over kanter m.v. Græskanter og spor dækkes med fint siet sand (ballast), der limes fast med hvid fortyndet lim. Brug et syltetøjglas til limen, fyld op med postevand og tilsæt lidt opvaskemiddel i opløsningen og rør godt rundt; opvaskemidlet får limen til at "suge sig ned" i sandet. Lad det hele blive knastørt. Anbring til sidst prøvemæssigt de malede bygninger.*

4)

En svelleovergang lægges med løse sveller fra Merten. De limes fast med hvid - ikke fortyndet - lim. Sørg for at der er fritrum mellem skinnestrenge og sveller, så vogne m.v. kan trille ubesværet forbi. Små totter af buske og græs anbringes forskellige steder. For at nuancere områderne, drysses disse forsigtigt med lidt forskellige kulører i græspulver fra NOCH/Woodland, fx gul, lysegrøn og mørkegrøn, brun m.v. Bygningerne flyttes midlertidigt inden drysningen starter. Lidt sort pulverfarve pensles på sporene omkring kulgården; dette må ikke overdrives, idet et for sort område virker unaturligt. Det hele fixeres let med Display Spraymount fra 3M.

5)

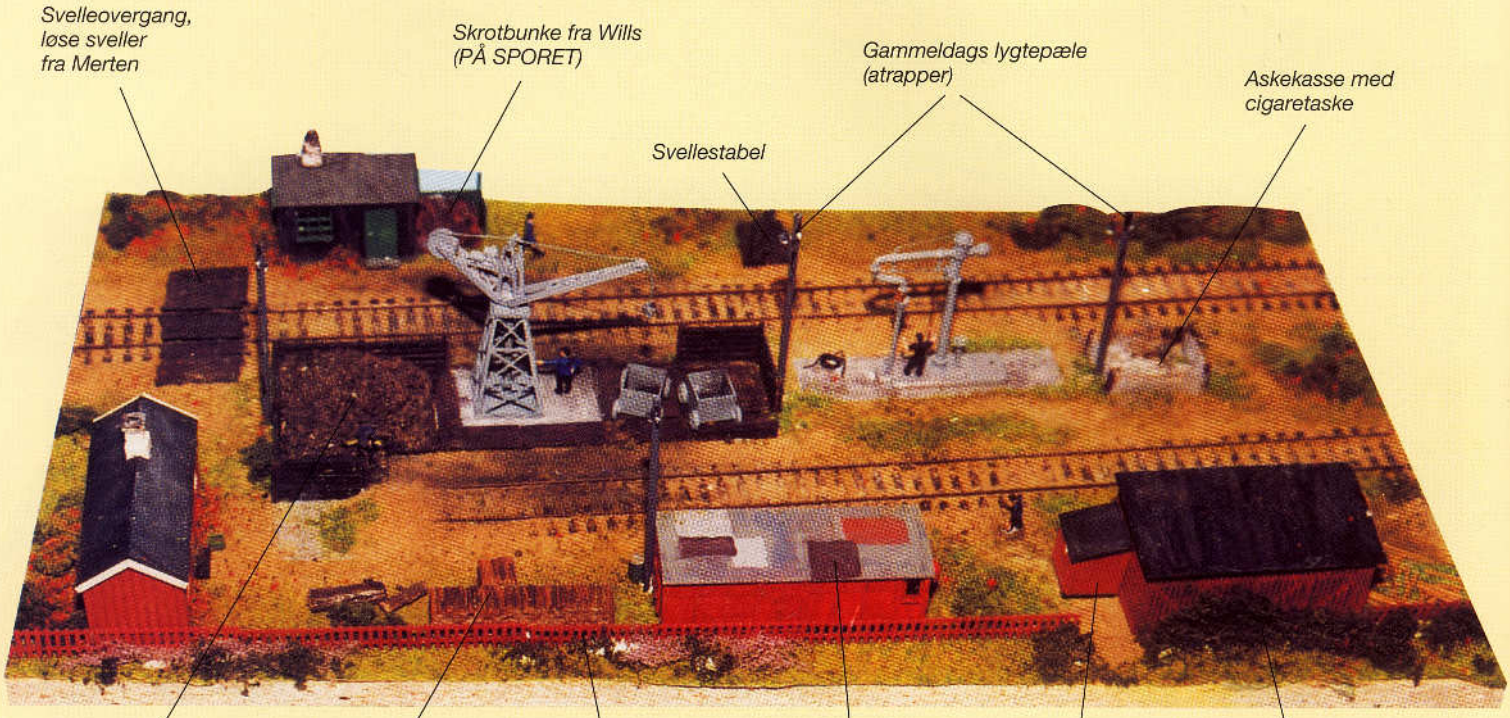
Det næsten færdige diorama set "bagfra". Her er alle kolonnehuse, vognkasser, husbygninger, kul- og vandkran m.v. anbragt og limet fast med hvid lim. Til sidst anbringes lygtepæle, der også limes fast med hvid lim. Her er benyttet en ældre type træmast med hvid kugleglaslampe. Figurer findes frem, males "danske" og placeres på de ønskede steder. Huse og vognkasser patineres med græspulver på tagene eller males som taglapninger.

Ved kolonnehuse, bag skure m.v. bør man anbringe detaljer som ølkasser, værktøj (bl.a. skovle og river), brændestabler, cykler, sække, tønder, spande og oliedunke, sækkevogne o.s.v for at gøre dioramaet mere virkelighedstro. Tilbehørfabrikanterne kan levere et utal af disse små finurligheder.

Diorama- og modulstørrelser

Størrelsen på dioramaet i denne artikel er beregnet på et kommende hjemmeanlæg, men ønsker man på et tidspunkt at dyrke modeljernbane i større sammenhænge fx i modulklubber, så bør man undersøge størrelsen på modulerne og det benyttede køresystem, før man går i gang med byggeriet.

Vi kan eksempelvis her nævne den landsdækkende forening "Modulsammenslutningen", der anvender moduler med dimensionerne 123x61,5 cm og kører to-skinne jævnstrøm, men andre størrelser m.v. kan forekomme. Tjek ind og få flere oplysninger på www.modulsammenslutningen.dk.



Det færdige diorama

På modsatte side ses det færdige diorama, der – som nævnt i hovedteksten – er tænkt som første modul i et større anlæg med maskindepot, olieforsyning for rangertraktorer, opstillingspor for hjælpevogne m.v. En remisebygning haves allerede, i øvrigt en model fra Fleischmann, der er radikalt ombygget... men det vender vi tilbage til på et tidspunkt.

På dioramaet ses en H-maskine gøre klar til at tage kul og vand. H-maskinen, der bærer nummer 792 - altså en HI - er i sin tid bygget i messing og hvidmetal m.v. af Stürup.

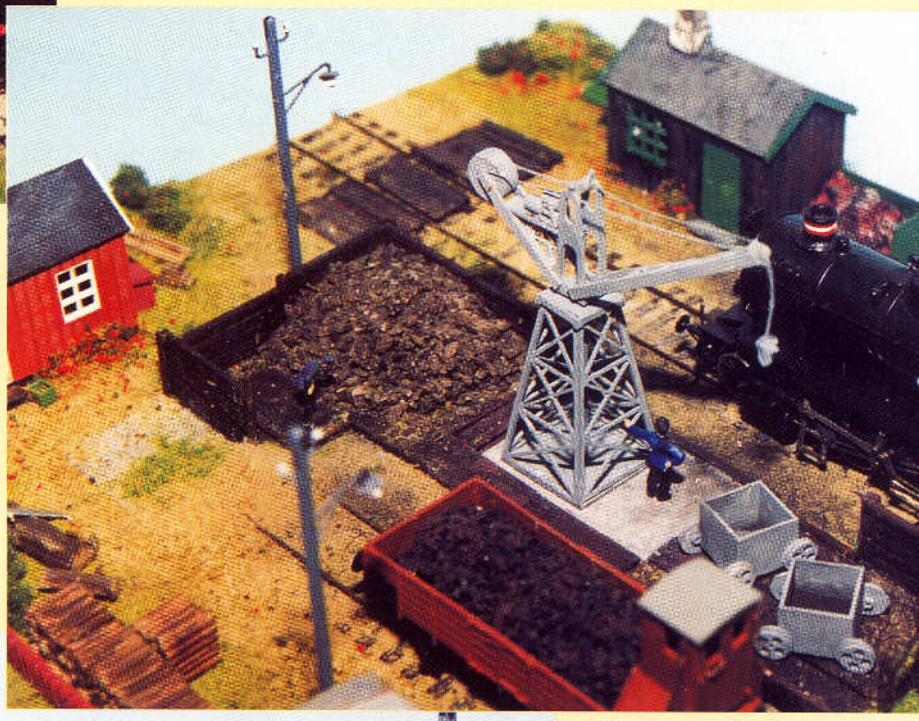
Vognen med kul - DSB litra PC - er et ombygget ældre plastsamlesæt fra UK-modeller, der har fået påbygget tårn og bremsetøj på undervognen, ligesom der er monteret nye hjul og koblinger (se LOKOMOTIVET nr. 49, side 18). Grundmodellen fra UK fås endnu hos visse forhandlere, bl.a. PÅ SPORET. En nyere udgave i resin og ætset nysølv fås som byggesæt hos OKT model import.

Kullene, der fås som løsdele hos mj-forhandlerne, er anbragt på en indsats fremstillet som vist i LOKOMOTIVET nr. 78 side 7. Vognen er endnu ikke litreret, men bliver det senere med transfersæt fra KM-Text.

DSB litra H 792 gør klar til at tage vand og kul. I forgrunden ses en vognopsynsmand med hammer for kontrol af hjul. I baggrunden anes vand- og kulkran, begge leveret af mj-firmaet Banetjenesten. Delene forhandles bl.a. af TRIN-BRÆTTERNE.

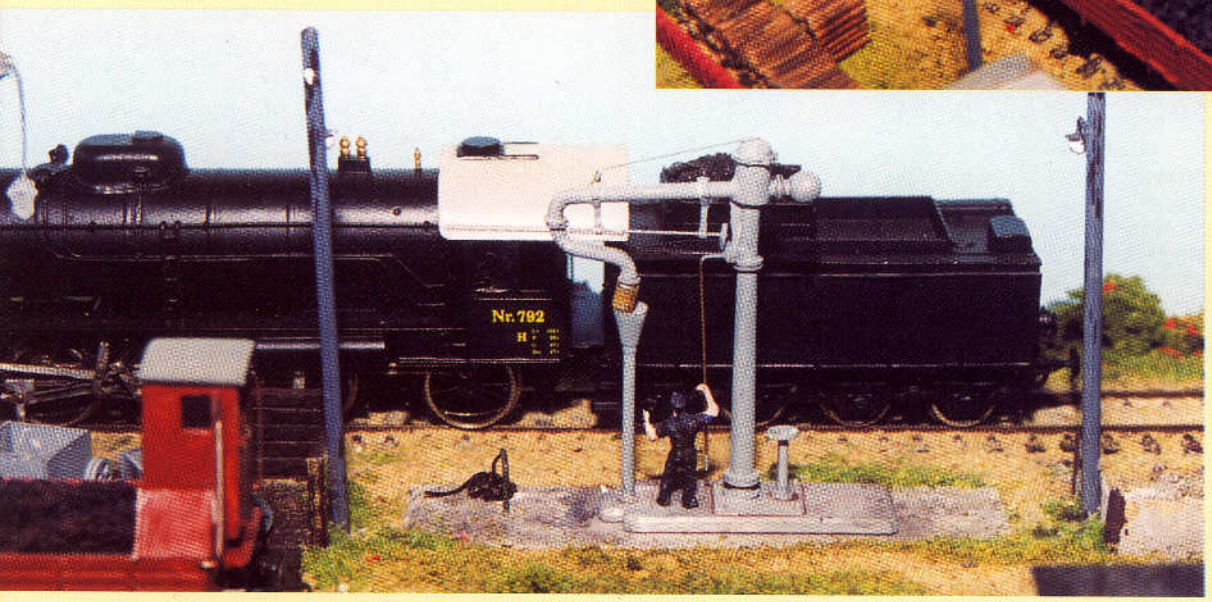
Til venstre et nærbillede af askekasse indeholdende bremsesand. Kassen har vægge i plastcard med skinneprofiler som hjørnestolper. Asken er cigaretaske, der er limet fast med hvid lim. Ved siden af kassen med bremsesand anes en sort trillebør. Bemærk i øvrigt lygtepælen (attrap) i gammel stil.

I baggrunden ses et skur i træ for bygningstjenestens lager af tømmer m.v. Foran den er stillet en rød cykel.



Til højre et vue ned over kulkranen med kulvogne, der som nævnt er fra mj-firmaet Banetjenesten. Vognen med kul i forgrunden er et ældre plastsamlsæt litra PC fra UK-modeller, ombygget med tårn.

Kullene er ægte kul, der fås som løsdele fra mj-forhandlerne. Kulgården er fremstillet ved hjælp af svellevægge og -bund med løse sveller fra Merten. Hjørnestolper er oversavede skinneprofiler. Til venstre i billedet anes opstablet brænde til brug i kolonnehusenes kakkelovn i de kolde tider.



Nærbillede af vandkranen, der betjenes af jernbanearbejder i sort uniform. Vandkranens tud har fået krave fra et stykke ventilgummi. Lidt til venstre for vandkranen anes stander og vandslange for spuling af støvet kul. Standeren er fremstillet i bukket blomstertråd, mens slangen er isolerledning.

Humor og pikanteri
Der er figurer til alle formål, lige fra de traditionelle "farvel-vinkende" på perronerne over fulderikker til erotiske scenerier, der kan bruges til at give anlægget lidt pikanteri. I øvrigt er det firmaet NOCH, der har udgivet denne serie af herlige frække erotiske figurer i diverse - æh -stillinger, som i øvrigt ikke alene er blevet forbudt i det bornerte USA, men såmænd også i vort søsterland Norge. Forstå det hvem, der kan! Men heldigvis er vi lidt friere her i landet, så disse pikante scenerier kan købes hos alle mj-forhandlere (tror vi nok?) og benyttes til de mere dristige opstillinger.

Preiser og Merten er to af de største udbydere af figurer, førstnævnte i høj kvalitet i næsten alle skalaer og epoker. Opfindsomheden er stor, og man har mulighed for at befolke sit anlæg med alverdens scenerier, lige fra badenymfer om sommeren til tækkeligt klædte personer på ski, der kan bruges på vinterdioramaer.

Også med hensyn til de firbenede er udvalget stort, og rækker lige fra bondegårdens husdyr til vilddyrene i en zoologisk have.

Figurer i epokerne
Figurer bør tøjmode- og uniformsmæssigt inddeles i epoker ligesom det rullende materiel. Ikke mindst er uniformer præget af moden, og meget typiske for sin tid. Derfor er det vigtigt at figurerne har samme stil som det øvrige på det aktuelle anlæg. En figur i krinolinekjole passer jo ikke til en epoke med diesellokomotiverne MY og MX, så det gælder om at opstille figurer i mode, der svarer til anlæggets røde tråd.

Når man bruger figurer, så kan man naturligvis anvende dem solo til diverse pynt som vinkende på perronen, slæbende med kufferter, på markarbejde, på rangerterrænet o.s.v., men man kan også fremstille små scenerier, der fortæller lidt mere om det lokale liv og virke.

Ved anvendelsen skal man også her som allerede nævnt tage hensyn til epoken, fx passer høstarbejdere, der opstiller neg i stakke på marken bedst til i epoke II og tidlig epoke III, men ikke til epoke IV.

I epoke II og III sås ofte heste på markerne, mens de er mere sjældne i epoke IV og V, ligesom lænkehunde ved hundehuse tidligere var meget almindelige. Husk at maskineri også skal passe til figurerne, altså selvbindere i epoke II/III, mejetærskere i epoke III, mens traktormodellen skal passe hertil, en tidlig John Deere- eller Ferguson-model fortæller mangt og meget om tiden.

Politi, postbude, buschauffører og jernbanepersonel har gennem tiden båret forskellige uniformer.

I epoke II brugte jernbanens portører ofte hvide kitler og sorte bukser, mens de i epoke III var iklædt blå jakker eller kitler med sorte bukser eller de var klædt helt i sort med messingknapper på jakker.

Samme personel havde brune uniformer med selvlysende striber på ryggen i epoke IV, mens man i epoke V er gået over til orange selvlysende arbejdstøj. Hovedbeklædning var en vigtig uniformsdel i epokerne II, III og IV, mens den ikke er så udbredt i epoke V.

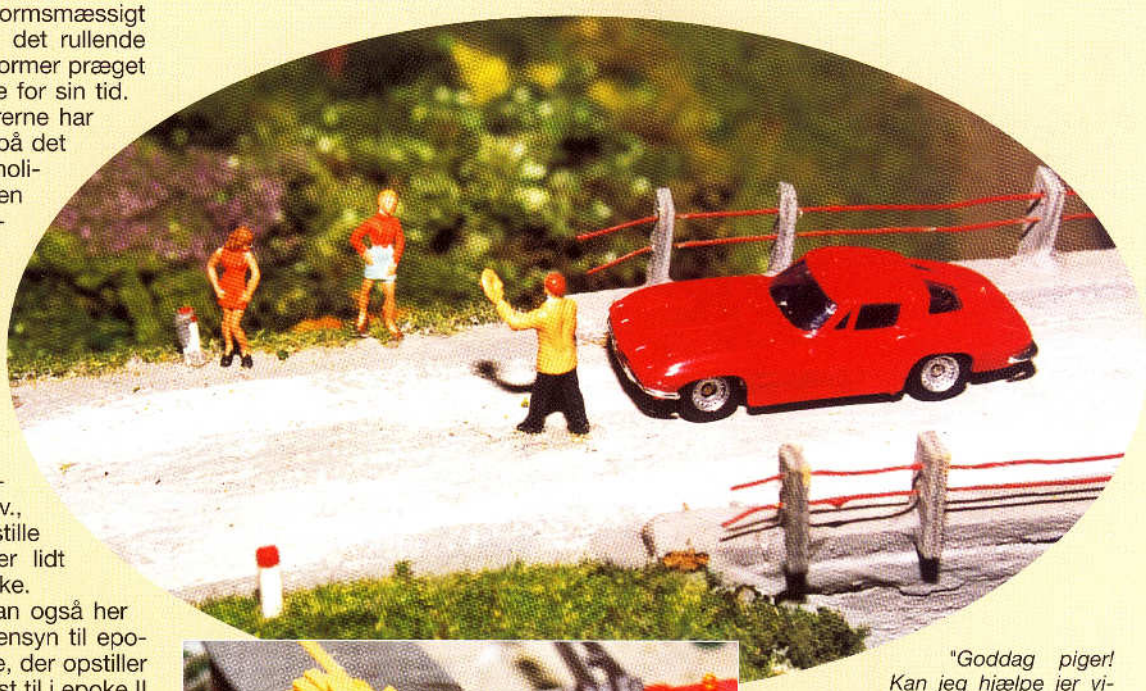
Man kan altså alene ved figurer på jernbaneområderne sætte tiden, man dyrker på sit anlæg.

Det samme gælder personale hos post og politi, men det lader vi læserne selv finde ud af. Vi vil dog nævne, at postbude i epoke III var "røde" i byen og "sorte" på landet. Post- og politibiler skal model- og typemæssigt selvfølgelig også passe til epoken. På landet benyttede postbudet mest cykler, motorcykler eller knallerter,

...det er detaljerne, der gør det:

FIGURER PÅ ANLÆGGET

Figurer giver modeljernbanen liv, og fabrikanterne af tilbehør kan tilbyde et utal af figurer, både malede og umalede.



"Goddag piger! Kan jeg hjælpe jer videre?" Den smarte ungersvend lokker med sin fine røde bil, mens den den ene pige genert og blufærdigt sænker hovedet. Figurerne er fra Preiser.

"Så slapper vi af med en kold øl". To ansatte ved skrotfirmaet "Bilknuseriet Aps" tager sig en pauseøl foran vognkassen, der fungerer som lager (ikke for øl!).

Af Torben Andersen

Danske jernbanemænd fra DSB gennem tiden (epokerne). Fra venstre mod højre: Stationsforstander og to portører i hvide kitler (epoke II), fire jernbanemænd i sorte og blå uniformer, den ene med rødt advarselsflag ved overkørsler (epoke III), to DSB-ansatte i karakteristiske brune uniformer fra epoke IV, og sluttelig to portører i orange, selvlysende dragter i epoke V.

men man benyttede lejlighedsvis også mindre biler.

Nogle ideer til figuranvendelse

Lad os se på, hvad man evt. kan bruge figurer til, idet vi først henviser til LOKOMOTIVET nr. 70, side 15, hvor der også er ideer til figurbenyttelse.

Ønsker man et lidt utraditionelt tog på anlægget, så kan et udflugtstog være sagen. Preiser har hele danseorkestre med dansende personer, som kan bruges i et sådan udflugtstog, fx opbygget i en CP-vogn fra HELJAN.

For at blive ved figurer i og omkring det rullende materiel, så kan man naturligvis - og bør - anbringe figurer i alle typer af personvogne, ligesom jernbanepersonale bør garnere lokomotiver ved maskindepoter, på rangerbanegårde og ved varehuset, hvor man ved sidstnævnte bl.a. kan lade personale fragte sækkevogne til og fra godsvogne m.v.

Man kan fx anbringe lokomotivpersonale i sine damplokomotiver m.v., det liver gevaldigt op at se en lokofører læne sig ud fra vinduet i en F-maskine eller lade en togfører billettere de rejsende i en HELJAN CP-vogn m.v. På maskindepoter, ved varehuse, stationsbygninger, langs banestrækningen o.s.v. kan de små figurer give liv og gøre anlægget interessant at studere.

På perronerne bør man i epoke II og tidlig epoke III anbringe chokolade- og avissælgere på perronerne. Disse gik dels med kurve - fyldt med slik - på maven, dels med avistasker, så de rejsende kunne købe lidt nyheder og slik fra selve toget.

Man kan ved hjælp af førnævnte erotiske figurer også lave lidt dristige scenerier i det rullende materiel, fx i sove- og liggevogne. Preiser har for øvrigt også figurer, der egner sig til "almindelig" brug i sove- og liggevogne, fx kvinder og mænd i mere eller mere afklædt tilstand. Disse figurer kan også benyttes på badestrande, sommerhusområder og kolonihaver. Det gælder om at lade den kreative sans blomstre.

Scenerier

Lad os derefter kigge lidt på emnet hele scenerier med figurer, d.v.s. en slags figurdiorama "med handling" på anlægget, hvor der er rig lejlighed til at dyrke denne gren af modeljernbanehobbyen for både piger og drenge.

Pigerne er især glade for børn og dyr: min svigerdatter har således lavet en komplet børnehave med legende børn og pædagog omkring en bygning med fladt tag - "Solhaven" - med lille plankeværk, der er malet op med blomstermotiver, mens der i gården er legeredskaber af alskens slags.

Scenerier bør være dels alvorlige, dels humørfyldte og/eller - som allerede nævnt - pikante. Figurerne kan sammensættes til mange "handlingsmønstre", fx høstarbejdere på marken, der stakker høet, mens en olm tyr kan jage landmanden på marken o.s.v.

Dyr

Ingen mennesker uden dyr (og dog), og man bør derfor huske at få dyrene med, lige fra husdyrene på bondegården og marken til baggårdskatten. Hos tilbehørfirmaerne fås almindelige husdyr til "den danske farm"... og som allerede nævnt vilde dyr til en zoologisk have, så det er kun fantasien, der sætter grænser for at gøre anlægget spændende at studere.

Postbudet på vej i sin Nimbus med sidevogn. En typisk dansk figur med 60'er styrthjelm. Modellen er bygget af John Nielsen.

Er man til de nostalgiske stunder i 1950'erne, så er de danske landbrug velegnede omgivelser for dyrevenner. Man kan placere en dansk broget ko (eller flere), evt. gerne med en (ung) malkepige i aktion med malkning. De græssende køer kan tøjres på marken (brug fine urmagerkæder eller kæder fra Weinert).

Et sted langs markvejen kan man pynte med en ung pige (proprietærdatter?), som er ude at ride på sin hest. Og husk, at heste i folde eller får på marken pynter på anlægget og giver liv. Der er jo så hyggeligt ude på landet...

Ved husmandstedet kan man lænke en glammende hund, der forsøger at jage

Pikanteri i sovevognen! Figurinden er fra Preiser, og er utrolig flot modelleret. (Foto: MIBA)

skræk i det landpostbudet (husk hundehus og -kæde). Han bar som tidligere nævnt sort uniform i epoke III, mens "han blev rød" i epoke IV, såd'n cirka.

ZOO-haver er nok ikke lige sagen rent pladsmæssigt, men der findes jo også mindre lokale dyreparker rundt omkring. Men ellers kan man jo eftergøre Givskud Løvepark i mindre format, hvis man da ikke ligefrem foretrækker en mastodont som Knuthenborg Dyrepark. Denne ligger for øvrigt ved siden af en af Danmarks ældste privatbaner nemlig Maribo Bandholm Jernbane, så forbilledet kan følges helt og holdent.

Bemaling af figurer

For at malingen kan bide ordentlig fast, så bør figurerne først "vaskes" i lidt lunkent vand med sulfo, så det tynde "olielag" fra produktionen fjernes.

Malingen skal være speciel fremstillet til plast, d.v.s. med opløsningsmidler, der ikke skader plastic'en, d.v.s. Humbrol, Testors, Tamiya m.v.

Generelt skal man huske at male med de lyse farver først, d.v.s hudfarve, lyst tøj m.v.

Mennesker

Huden er det sværeste og vigtigste. Som hudfarve har Humbrol en 61-flesh (hudfarve), som næsten uden videre kan benyttes. På en mandlig figur kan en mørk blå farve, fx Humbrol 25-blå på hovedets kæber og hage dog give indtryk af, at han er maskulin (skægstubbe), også i mindre størrelser.

Til unge piger kan førnævnte hudfarve lysnes med lidt hvid, eller figurerne kan gøres mere solbrune ved at blande hudfarven med lidt 98-brun.

Hvis man absolut vil have læbestift på en pige-figur (og det er der jo nogle af os, der vil), så bland lidt 60-rød i hudfarven, og mal læberne i et smalt penselstrøg.

Øjnene markeres kun som to mørkebrune meget tynde streger. Lad være med at male øjnene hvide, for figurerne kommer altid til at ligne stirrende uhyrer.

"Farvel, mor, så kører vi en tur i skoven og spiser frokost", råber og vinker pigen glad. Hun har fået "ærespladsen" ved siden af charmøren i sin Cadillac, mens veninderne må nøjes med bagsædet... et eksempel på sceneri, man også kan lave på anlægget. Der er benyttet en Cadillac-model fra Pralinè og et figursæt fra Preiser (motorbådsfigurer 10 426).

"Skarnsunger!" En vred slagter jagter to grinende uvorne unger, der har affyret kanonslag ved hans butik og skræmmer kunderne væk. Han indhenter dem nok aldrig!

En hyggestund med en øl bag bådehuset er vel ikke det værste man har?

Husk, at der findes et utal af menneskelige hårfarver, lige fra blondiner til rødhårede. Brug gul med lidt hvidt til blondine- farve, og ræverød til rødhårede. Håret har en let glans, så det bør have et lille strøg halvmat lak.

Hvis man ønsker at vise at personerne sveder, f.eks. arbejdende håndværkere, solcremeindsmurte ungmøer o.s.v., så brug evt. en satinlak oven på hudfarven.

Tøj er som regel altid mat, så her skal bruges matte farver Undtaget herfra er regnslag, laktøj, gummistøvler m.v., der efterlakeres med Humbrol 135-satin. Ellers benyttes matte farver, også når det gælder læder.

Dyr

De fleste dyr bør males med halvmat farve, fordi hud og skind er dækket af et lag skinnende hår og pels. Det gælder heste, hunde, køer og katte, men hvis dyrene er mere langhårede skal benyttes matte farver, fx til får og geder. Undlad at male hvide øjne på dyr, og brug ikke klare lakfarver til heste, køer, hunde m.v. Det får dem til at skinne unaturligt.

Ved bemaling af røde køer, dådyr og andet vildt bør man vælge en afdæmpet rødbrun farve, fx Humbrol 70-rød, så farven ikke virker for kraftig i forhold til det øvrige landskab, og fx stikker ud fra det grønne, selv om farven ikke er 100% korrekt til disse dyr.

Heste kan optræde i hvide, rødbrune eller sorte farver, men husk at manken skal være i næsten tilsvarende farver. Får, lam og geder er gråhvide med næsten sorte ben.

Er man i tvivl om kuløren på husdyr m.v., så tjek evt. med et af de mange dyreleksika, man kan låne på biblioteket el. lign.

Mal i øvrigt figurerne mens de sidder på støberammerne. Det er det nemmeste. ■

EPOKE V-video nr. 4

Nu er den fjerde film i LOKOMOTIVETs videoserie om danske jernbaner i epoke V (1991-1997) udkommet. Filmen indeholder bl.a. følgende klip:

EXPRESSTOG
(Nordwestexpress)

FØRERRUM
En tur på Lille Syd

GODSTOG
bl.a. biltog og MY/MZ i Næstved, MZ og MY med aftentog på sydbanen og MZIV i forspand til København/Godsbanegården

RANGERING
MY 1126 (grafittien) i Tinglev

REGIONALTOG
med MZIII og MY i forspand

PRIVATBANER
VLTJ MX i Vembw og HTJ Y-tog

EPOKE V-film, 4. 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, postboks 477, 4700 Næstved.**

Se video-smagsprøver på www.lokomotivet.dk. Man kan stadig få de første film i serien: Nr. 1 og 2 koster samlet kr. 200,-. Nr. nr. 3 koster kr. 135,-. *Bemærk at alle priser er incl. forsendelse.*

Bemærk, filmene er optaget i perioden 1993-199 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.

FELDERBANEN

MODELTOG TIL STORE OG SMÅ.

Kommende nyheder til de danske modelanlæg:

HELJAN: Damplok litra PR, FRICHS MY 1201-1202, CC- og CD-vogne, DH-postvogne, kun få stk. haves af MY 1101 og MY 1159 i jubilæumsbemaling.

HOBBY TRADE: Store Q-vogne, små Q-vogne, ME med original lyd, MZ serie I og serie IV.

ROCO: MA-lyntog, 1. og 2. udgave, BP-gastankvogn, DDPA tankvogn, ZE fra De Danske Spritfabrikker.

MÄRKLIN: Startsæt med DSB rangerlokomotiv.

Dette er kun nogle af nyhederne. Vi har endnu flere i forretningen. Kom og se!

Har du reserveret dine modeller? Ellers kontakt os.

BEMÆRK: Ekstra juleåbent mandag d. 20. dec. kl. 10.00-17.00

Glædelig jul fra os til alle jer.

Kom 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

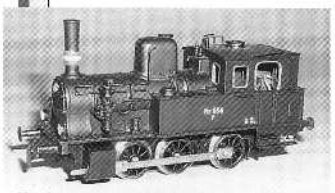
NYHEDER!

TRÆKKRAFT

MY 1201
Leveres med overdel, ætsedele og støbte dele, litra m.v.
Virkelig detaljeret.
Forhør nærmere!

S-maskine
Leveres med overdel og løsdelsæt, meget detaljeret.

F-maskine



Overdel, løsdele og litra for Märklin 3029
kr. **520,-**

Overdel, løsdele m.v. for Lilliput T3
kr. **520,-**

OLSENBANDEN

5 figurer, Egon, Kjeld, Benny, Yvonne og »Bøffen«, flot håndmalet

Pr. sæt kr. **198,-**

Franz Jäger pengeskabsvogn

Utrolig detaljeret model.
Leveres færdigsamlet.
OBS! Kun et lille oplag.

C-maskine

Komplet byggesæt med tenderdrev.
Forhør nærmere!

ALLE DANSKE NYHEDER er på lager

SCANDIA rumpeged

i to udgaver.
Leveres med overdel, bund, hjul og vinduer.
kr. **298,-**

SCANDIA rumpeged

Til OHJ, GDS og HFHJ
Leveres med overdel, bund, og hjul.
kr. **298,-**

Byggesæt:
TRIANGEL BUS (HFHJ)
til vej eller spor
– forhør nærmere

KÆMPE løsdelslager
for selvbyggere, – og i 1000-vis af andre varer.
– Vi sender overalt

SPOR N
Motorvogn DSB litra ML
incl. undervogn og litra
kr. **985,-**
S-maskine
Overdel og røgskærme
kr. **485,-**

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

Læserne Bygger

ISKAGE-SPORVOGN: Syrevogn KS 16 som isbod "Søvilla" ved Køge, august 1958. Foto: EVP.

ISKAGE-sporvogn

Af John S. Nielsen, Mjk Nordvestbanen

Uden for Køge på Køge landevej stod der en gang en gammel sporvogn, der fra midten af 1950'erne til først i 60'erne fungerede som en iskagekisok for Hellerup Fløde Is. Vognen var en gammel akkumulator sporvogn, som i folkemunde blev kaldt for "syrevogn" grundet lugten fra batterierne under passagersæderne. Den blev i 1897 sat i drift som en af de første elektriske sporvogne i Danmark på "Nørrebros Elektriske Sporvei". I 1901 blev vognene ombygget til luftledningsdrift, og i 1912 blev vognene ombygget med bl.a. lukkede perroner. De var i drift indtil 1933, hvor de blev udrangeret. Nogle blev ombygget til arbejdsvogne, men resten - bortset fra en enkelt - til museumsformål - blev ophugget.

Hvornår vogn 16 blev sat op i Køge vides ikke, da de vogne, som var bevaret til arbejdsformål netop blev udrangeret. Vognen forsvandt omkring 1963-64. Heldigvis kom E.V.Pedersen forbi i 1958 med sit kamera og nåede at få taget et par farvefotos, der danner grundlag for min model af iskagesporvognen.

Model

I år 2002 blev DMJUs udstilling i Valby Hallen besøgt af et stort Berlineranlæg, hvor man på tilhørende stand kunne købe billige umalede plastsamlesæt af tyske modelsporvogne. Et af disse samlesæt med forbillede i sporvogn fra Reichenbach havde en meget stor lighed med netop ovennævnte sporvogn, og jeg købte straks et sæt uden helt at vide, hvad jeg endnu ville bygge. Men sagen var klar, da jeg faldt over de to fotos af forbilledet på E.V. Pedersens hjemmeside www.sitcenter.dk/erikvpedersen.

Bygningen

Modellen var nem at samle, men der skulle bygges nye lukkede runde perroner og dørene skulle afblændes. Taget skulle fordanskes, og desuden skulle sidevinduerne files op i en halvbuet form m.v.

Bygningen af perronen blev gjort med plastcard i 1 mm. Til vinduessprosser brugte jeg plaststrips 1x1/2 mm. Sluttelig skulle undervognen fjernes, da den ikke var korrekt og alligevel ikke skulle bruges.

Vinduer på perronerne blev skåret til i klar plast, ét efter ét og limet på plads. Gardinerne på perronerne fremstillede jeg i cellofan fra en cigaretpakke, de blev malet i grå og brune farver som på forbilledet.

Der skulle også fremstilles skilteholdere, taglanterner m.v. foruden afblænding

af de tidligere frontlanterner. Dette blev gjort ved at klippe en skive papir ved hjælp af en læderhulletang. Papiret blev limet på stedet, hvor frontlygten i sin tid havde siddet.

Afblændingen af dørene blev gjort med rillet plastcard, der illuderede brædder.

Reklameskiltene på taget og skiltene med Dandy-tyggegummi- og Cocio-skiltene på døren og de små reklameflag for Hellerup Flødeis gav mig grå hår i hovedet. Hvordan skulle man lave dem i skala 1:87?

Tagskiltene fremstillede jeg på computer og en farveprinter, den lille negerdreng (det hed det altså dengang), som sidder og spiser is, måtte jeg håndmale med en lille pensel. Det har jeg prøvet før, da jeg i sin tid byggede og håndmalede de to ølvogne fra bryggeriet Stjernen (se LOKOMOTIVET nr. 50A, side 8, red.bem.). Efter tre forsøg lykkedes det, dog er han blevet en lille smule for stor.

Samme fremgangsmåde brugte jeg til reklameskiltene på dørene og de små reklameflag. Til sidstnævnte skar jeg nogle små trekanter i papir og malede dem røde, hvide og blå. Med en meget spids blyant fik jeg skrevet Hellerup Is på flagene.

Samtlige isskilte, flasker, bananer, tyggegummikasser i vognens vinduer er ligeledes håndlavet og håndmalet nøjagtig som på forbillederne. Det samme gælder taburetterne, bordene, den lille trehjulede cykel og legetøjsbilen foran vognen.

Figurerne foran vognen er håndmalet i de samme farver som på billedet fra 1958.

Modellen af iskage-sporvognen i skala 1:87, bygget af John Nielsen, Mjk Nordvestbanen.

Stangen på taget er en granrafte som jeg efterlignede ved at varme et stykke plast over et lys og trække det ud i den rigtige størrelse, og derefter male grågrøn.

Græs m.v. er lavet ved hjælp af Woodland produkter, gruset foran vognen er almindelig fint siet strandsand.

Vognen er malet med Humbrol enamel, der er tonet ind i hinanden for at få den korrekte farve. Hele molevitten er anbragt på en lille plade, der senere skal bygges ind i vores anlæg hos Mjk Nordvestbanen.

Til slut anbefales det at gå ind på E.V. Pedersens hjemmeside, hvis man søger spændende og usædvanlige detaljer omkring jernbaner og sporveje, idet han var en af de få, der tog farvefotos i 1950'erne. I øvrigt tak til EVP for supplerende oplysninger.

Med hensyn til sporvognsmodeller kan man gå ind på firmaet www.halling.at, hvor der vises et stort sortiment af modelsporvogne, herunder også et par der kan fordanskes.

■

Dansk Jernbane-historie (I)

Selv om vi har trykt et lidt større oplag (800 eks.) af ovennævnte bog end forudbestilt af forhandlere og abonnenter, så er den

... næsten udsolgt!

Vi har altså kun et meget lille oplag tilbage, så ønsker man bogen, bedes man snarest indbetale kr. 250,- på giro, check el.lign til

LOKOMOTIVET, boks 477, 4700 Næstved
eller
BG-Bank konto 061 20 03 38 73

Bestillingerne ekspederes i den rækkefølge, de indløber. Vi forbeholder os ret til at returnere det indbetalte beløb, når bogen er udsolgt. Den genoptrykkes ikke.

Indholdet i bogen fremgår af vor annonce i LOKOMOTIVET nr. 79, side 31.

LOKO MOTIVET

Nyheder fra KM Text

Fås nu!

Byggesæt til OHJ C 218-219 & HTJ C 34. Komplet med alle nødvendige dele

Byggesæt til DSB Prototype-lyntog. Nemt at samle, Roco-undervogne

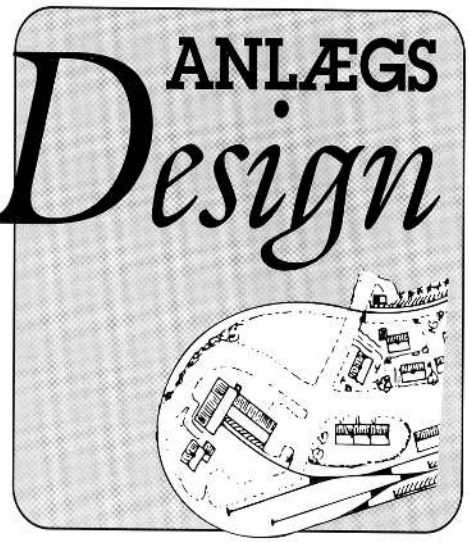
Fås nu!

Med fire vogne, den sidste mellemvogn kan tilkøbes

Nyeste påskriftssæt

- OHJ/HTJ daddelæsker
- DSB MH 201-203
- OHJ BL
- DSB I
- DSB MY tjenesteloko.
- GDS QC & D
- HHJ ISF 348
- OHJ THL
- DSB DC
- DSB DG
- DSB "høj" F
- OHJ Glm

Se vores store udvalg hos din forhandler eller besøg www.km-text.dk



ANLÆG i samme plan

Af Torben Andersen

Tegning: Torben Bejerholm

Ofte benytter man anlæg i to planer (etager) for at udnytte den sparsomme plads. Men nogle MJ-ere bryder sig ikke om denne løsning, idet det bl.a. kan skabe problemer med trækkraften på stigninger, der kan blive ret kraftige på en lille plads. Så bliver det nemlig mere besværligt for maskinerne kan hive stammerne op ad dem.

Det er jo fysisk sådan, at en stigning på kun to procent giver en reduktion i trækkraften på ca. 33 procent. Ved en øget stigning til blot tre procent vil trækkraften mindskes med hele 50 procent o.s.v. Derfor vil man gerne have anlæg i ét plan. Men hvordan kan man få et optimalt anlæg i samme plan?

Stort anlæg

En mulighed er at udnytte den tilgængelige plads i selve ét- planet, fx som den viste tegning med et anlæg på ca. 3,0x2,5 m. Anlægget er tænkt med et DSB-forbillede som en enkeltsporet sidebane i epoke II/III, opbygget som et gå-omkring-anlæg, d.v.s. med indhak, så man kan bevæge sig ind til alle områder uden at skulle bukke sig under bordene.

Designet giver ikke de store kørselmuligheder, men alligevel er der blevet plads til to lidt større endestationer og en mellemstation.

Endestationerne har rigelig med sporplads, ja, der endda plads til remise og mindre drejeskive, mens mellemstationen må nøjes med et overhalingspor og et sidespor til gods. Kører man epoke IV med små MX-trukne tog og MR-motorvogne kan man spare drejeskiverne, men sporet skal så forlænges en anelse på stationen, der ses til venstre, således at MX-lokomotivet får mulighed for at løbe om. MR-toget behøver jo ikke løbe om.

Bemærk at sporene er lagt kurvede, d.v.s. med såkaldte kosmetiske kurver. Det er gjort for at give togstammerne mulighed for at slange sig gennem landskabet, det ser bedre ud end kørsel på ret spor. Men kosmetiske kurver forøger også køretiden, ikke meget på det viste design, men på store anlæg kan det godt øge tiden nogle vigtige minutter.

Stationsbygningerne på endestationerne må af pladshensyn fremstilles om halvrelief.

Bryder man sig ikke om at kurven lige efter udkørsel fra stationen til højre ligger så tæt på den anden endestation, så kan man adskille sceneriet ved hjælp af lidt høje træer. Man kan eventuelt benytte en lav papkulisse (10-15 cm), så man stadig har mulighed for at række over til stationen, men en kulisse vil spærre lidt for udsynet til, hvad der foregår på stationen.

Lidt om sporlængder og -plads

En vigtig del af et anlægs design er også længden af perroner med tilhørende sporkapacitet. I første omgang er det nødvendigt at have samme sporplads til rådighed på alle stationer. Man kan jo ikke oprangere et langt tog på den ene station, hvis det ikke kan få tilstrækkelig sporplads på de øvrige. Sørg i hvertfald altid for, at den station, der har mindst sporplads, danner udgangspunkt for oprangering af tog. På den viste plan kan man oprangere et ca. 1,0 meter langt tog på spor 1 ved stationsbygningerne, idet stationen længst til venstre sætter grænsen for maksimumlængden. Husk, man skal holde toget fri af sporskifter. Sporlængden skulle være tilstrækkelig til at kunne køre små damp- og MO-tog i epoke III, mens man i epoke IV uden videre kan bruge MR-togsæt. Mindre persontog fremført med MX eller MY er der også plads til. Kurverne på anlægget er også tilpas med hensyn til optisk pæn kørsel.

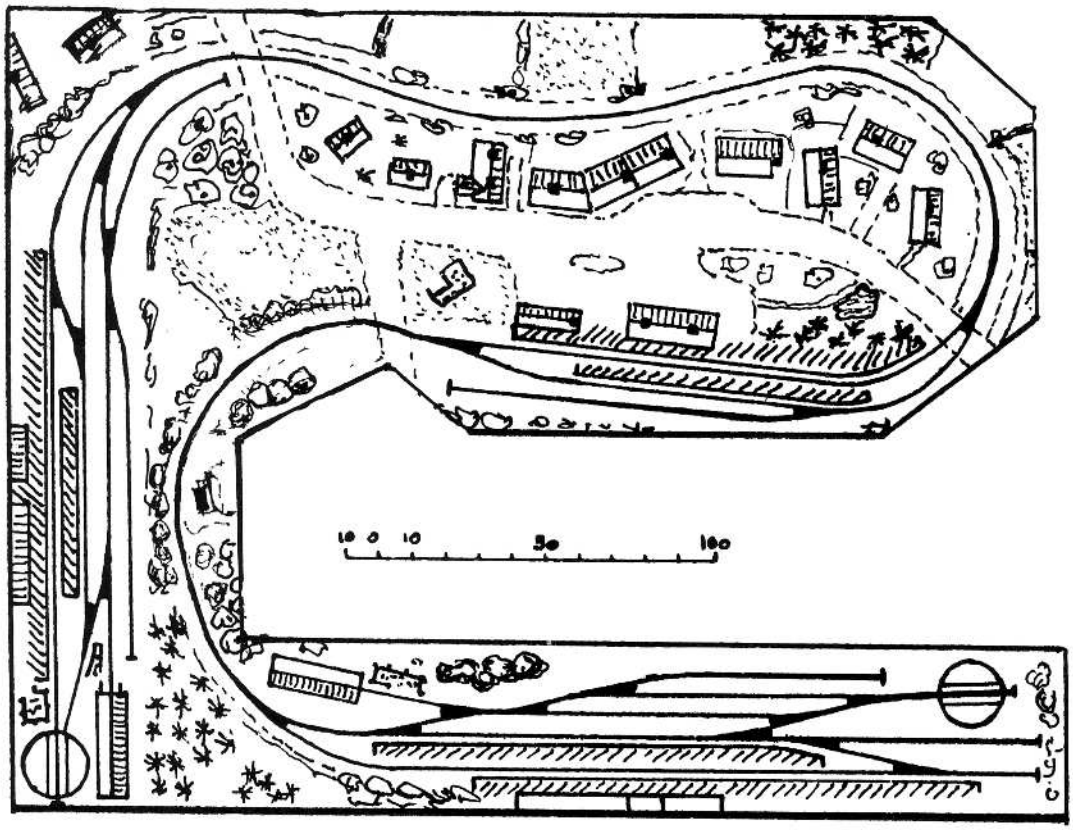
Der er ikke så megen sporplads for opstilling af godsvogne, men da planen mere tager hensyn til drift med persontog, så er dette problem ikke så stort. Ihvertfald er der ikke plads til industrivirksomheder, der "forbruger" godsvogne, så man må nøjes med et par åbne og lukkede godsvogne, der kan holde ved læssevejene på de respektive stationer.

Sporskifter

Antallet af sporskifter og typer er bestemmende for at anlægs driftudgifter, det gælder også i model. Den viste plan benytter udelukkende almindelige skifter, d.v.s. ingen englændere, forsatte skifter eller kryds.

Til gengæld er der benyttet kurveskifter for at optimere kørsel og undgå S-kurver ved indkørsel til alle tre stationer. I alt er benyttet fire kurveskifter; de to ligger ved stationen helt øverst til venstre. Radierne svarer til PECOs skinnesortiment.

Det skulle altså både pladsmæssigt og økonomisk være en overkommelig opgave at opbygge det viste anlæg derhjemme. ■



TRINBRÆTTET

VEJLE

Det gamle »Trinbræt« i Vejle er flyttet!

Vi ser måske ikke ud af så meget, men vi kan faktisk en hel del.

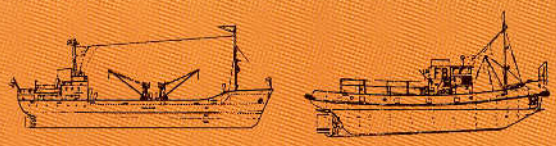
Vi har følgende åbningstider:

Torsdag kl. 16.00 til 19.00
Fredag kl. 16.00 til 20.00
Lørdag kl. 10.00 til 14.00

Forretningen ligger umiddelbart over for Vejle station på adressen

Borgvold 16 A
Tlf. 75 83 75 75

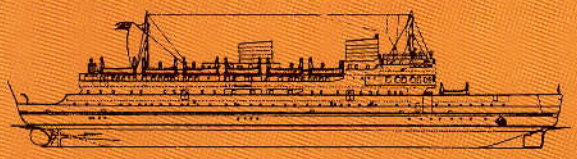
Vi håber at gense dig til en modeljernbanesnak – og en kop kaffe



SKIBE TIL MODELBANEN?

Byggetegninger og planer
til modelskibe m/spanterids
f.eks. disse i skala 1:100
kan bruges i HO størrelsen

M/F Dr. Ingrid (DSB 1950) kr. 195,-
m/s Riberhus (DFDS) kr. 90,-
Bugserbåd YMER kr. 40,-



men vi har mange andre tegninger
også til jernbanemateriel fra 50'erne
MEN kom og besøg os og se på herlighederne, der er jo meget andet, som kan bruges til banens opbygning!

MODEL & HOBBY aps
Frederiksborggade 23 - 1360 København K
Tlf./Fax (45) 33 14 30 10
åbent: ma.ti.to.fre 11-17, lø 10-13, ONSDAG LUKKET
www.model-hobby.dk

Kystbanen

Modelbaneforreningen i København
med det store udvalg

märklin · TRIX · FLEISCHMANN Die Modellbahn der Profis · Roco · BRAWA Modelle mit Liebe zum Detail · BEMO · I·G·B · PECO · HELJAN · HO GÜTZOLD · PIKO · HAG SWISS MADE · Lima models · Viessmann · FALLER · herpa · hobbytrade · kibri · 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.

I 1971 fik LJs marcipanbrød nye farver. Den brune vognkassefarve blev frisket op i Y-togsorange med grå vanger og hvide pyntestriber, i begyndelsen uden den store påskrift LOLLANDSBANEN. Denne blev først påmalet omkring 1976-77. Her ses LJ M 32 rangere i Nakskov efter ommaling i 1974. Foto: AK/OMJK.

Paint SHOP

"MARCIPANBRØD"

Privatbanernes 750 HK diesellokomotiver 1952-1990

De såkaldte "Marcipanbrød" blev i 1952 leveret i ni eksemplarer til de danske privatbaner fra FRICHS i Århus. I løbet af tiden gennemgik de omfattende hovedrenoveringer med hensyn til motorer, og næsten hver gang kom de ud fra værkstedet i ny bemaling. Nogle maskiner overgik sent i tilværelsen til andre baneforvaltninger, men lad os se lidt på, hvordan de forskellige enheder har set ud gennem tiden.

Bemærk, på hosstående farveplancher er ikke taget hensyn til ændringer i lygteføring m.v., ligesom litrering, ejerbane og andre påskrifter ikke er vist.

Oprindelig farve

Næsten alle maskiner leveredes i privatbanebrun med sølvfarvet tag. Kun maskiner fra OHJ og Aalborg Privatbaner leveredes i anden farve, nemlig postrød hhv. kirsebærrød.

I begyndelsen havde kun maskiner fra HHJ og GDS cremefarvet mavebælte.

Ingen havde vingehjul på fronterne, men omkring 1960 fik nogle maskiner dette i guldfarve, bl.a. HHJ og LJ. Maskinerne fra OHJ fik ikke vingehjul, men blåt skjold med sølvstjerne.

Hos LJ monterede man kun vingehjulene, hvorimod maskinerne ikke fik cremefarvet mavebælte.

De brunmalede "Marcipanbrød" fra HFHJ og VLTJ nåede aldrig at få vingehjul på fronterne før de omlakeredes i andre farver. Heller ikke Aalborg Privatbaners maskiner fik vingehjul.

Nedennævnte farver til model er alle matte fra Humbrols farveserie. Farver angivet i parantes er samme kulør i halvmat, d.v.s. satin. Nogle af disse farver findes kun som matte, og ønskes en halvmat, så kan man efterlakere de matte med 135-lak.

Taget i sølv kan males med 11-sølv eller 56-aluminium fra Humbrols serie.

GDS L 1

Maskinen hos GDS har altid kørt i den oprindelige privatbrune farve med cremefarvet mavebælte og påskriften GRIBSKOVBANEN i hvid på højre vognside.

I 1987 blev navnet GRIBSKOVBANEN påmalet i store bogstaver på siderne.

Maskinen fik aldrig vingehjul på fronterne som nogle af maskinerne hos andre forvaltninger.

Bemaling: 160-rødbrun.

VLTJ ML 12, Vemb 1980.

HFHJ M 8

Selv om HFHJs skinnebusser i 1947 blev leveret i to-farve skema creme/rød med blåt mavebælte og Maybach-vognen fra 1927 kort tid efter fik dette farveskema, så blev marcipanbrødet HFHJ M 8 mærkværdigvis leveret i privatbanebrun med sølvfarvet tag. Maskinen fik også forvaltningslogo HHFJ og nummer med store messingbogstaver, der i højden fyldte næsten hele området fra brystningsliste til vange.

Omkring 1958 blev maskinen ommalet i to-farve creme/rød med blåt mavebælte, og det øvrige materiel hos HFHJ blev efterhånden ommalet i disse farver, dog ikke godsvognene.

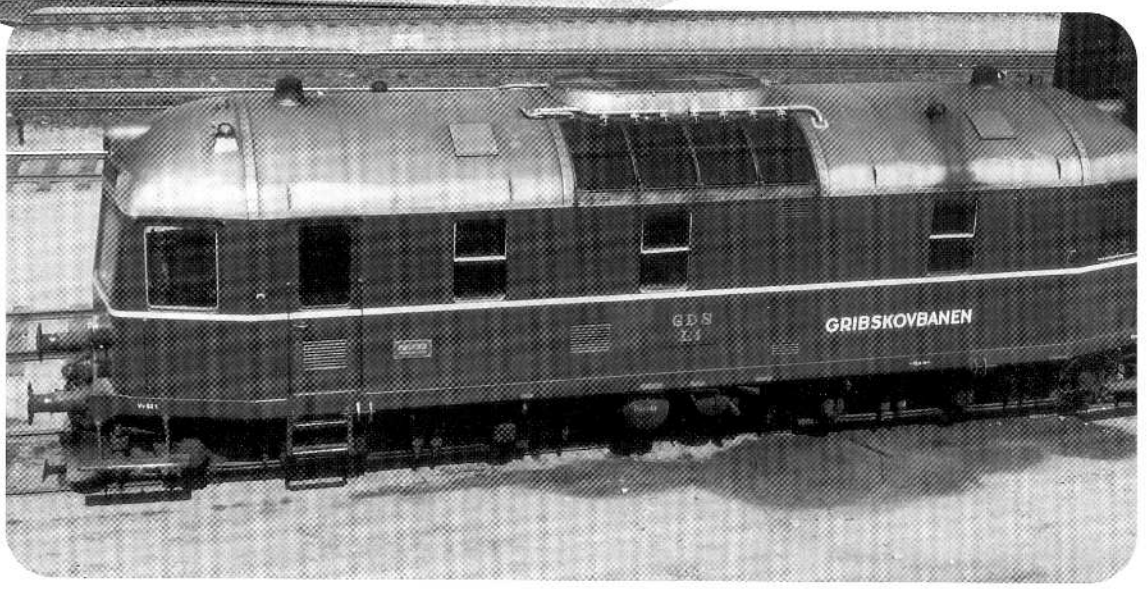
Ved en større revision i 1981 ændredes bemalingen af HFHJ M 8 nok engang, idet den fik Y-togs design med stor underhængt plov; denne bemaling er ikke vist på planchen.

Bemaling, oprindelig: 160-rødbrun

Bemaling i tre-farve fra ca. 1958: Overdel 103-cremegul, underdel 153-rød, stribe 109-blå.

Bemaling fra 1981: 132-orangerød og 34-hvid (striber m.v.)

Lemvigbanens marcipanbrød M 12 blev som søstermaskinerne leveret i privatbanebrun med sølvtag. Litreringen var en messingplade med reliefbogstaver anbragt på siden af vognkassen. VLTJ M 12 ved præsentationen efter levering i Lemvig, 1952. Foto: Arkiv TA.



GRIBSKOVBANENs maskine GDS L 1 har altid kørt i privatbanebrun med hvid stribe (mavebælte). Eneste ændring i tidens løb var GRIBSKOVBANEN, der i 1987 blev påmalet med større bogstaver. Foto fra Århus, maj 1973, hvor maskinen var udlejet til HHJ. Foto: Ole Linå Jørgensen.

FFJ ML 1216 og AHJ ML 5206

Maskinerne blev leveret i Aalborgbanernes karakteristiske mørke røde farve, kaldet cerise foncé. Mavebæltet var oprindelig meget mørkegrønt, men blev hurtigt helt sort, således at banernes materiel altid beskrives med "sort mavebælte". Taget var som på øvrige maskiner i sølvgrå.

Ejendomsforvaltning og litrering sad på messingplade fastskruet på siderne.

Bemaling: Rød 153-rød, stribe 33-sort (oprindelig 149-grøn).

OHJ 24 og OHJ 39

OHJs maskiner har altid været OHJ-røde med hvidt mavebælte, og OHJ 24 var ingen undtagelse. Den blev sat i drift i dette liberi, men fik desuden OHJs karakteristiske blå våbenskjold med hvid stjerne på fronterne. På hver side havde maskinen ejendomsmærke og driftnummer på messingplade.

I 1983 ændredes udseendet lidt. Maskinen forblev efter omfattende revision nymalet i rød rød med hvid stribe, men ejendomsmærke OHJ blev desuden påmalet i store hvide bogstaver i stil med DSBs logo. Messingplade med OHJ og nummer på siderne og det blå skjold på fronterne forblev de samme.

Da OHJ i 1969 købte søstermaskinen FFJ 1216 fik den samme udseende som nr. 24.

Bemaling: 60-rød (174-rød), stribe 34-hvid (130-hvid).

LJ M 31 og M 32

De to maskiner blev leveret i privatbanebrun, og kørte således i mange år i denne farve. Ejendomsmærke og litrering var påsat med messingplade, mens de på fronterne fik plast vingehjul i guldmaling.

I 1971 og 1974 blev M 31 hhv. M 32 ommalet i Lollandsbanens nye farve paprikarød med sølvfarvet tag, lysegrå vanger/pufferplanker og hvide mavebælte og hvid pyntestribe mellem orange vognkasse og grå vange.

LJ-bomærket blev fra 1977 ændret til LOLLANDSBANEN, hvilket blev påmalet i kursiv smal grotesk på siderne. Litreringen blev ved samme lejlighed anbragt nederst på siden i hvid. Vingehjulet i guldfarve blev fortsat benyttet på fronterne.

Bemaling, oprindelig: 160-brun

Bemaling fra 1971: 132-orangerød; striber 34-hvid, vanger m.v. 127-lysegrå.

VLTJ M 12/ML 12

Maskinen blev leveret i privatbanebrun, og kørte indtil 1967 i denne farve, hvorefter den ved revision blev ommalet i rød med cremefarvet mavebælte og "mågevinger" på fronterne.

I 1977 fik den svenske farver i stil med banens svenske skinnebusser, d.v.s. to-farvet i orange og cremegul med "mågevinger" på fronterne.

Bemaling, oprindelig: 160-brun.

To-farve: 82-orange (132-orangerød) og 74-cremegul.

HHJ M 3/DL 11

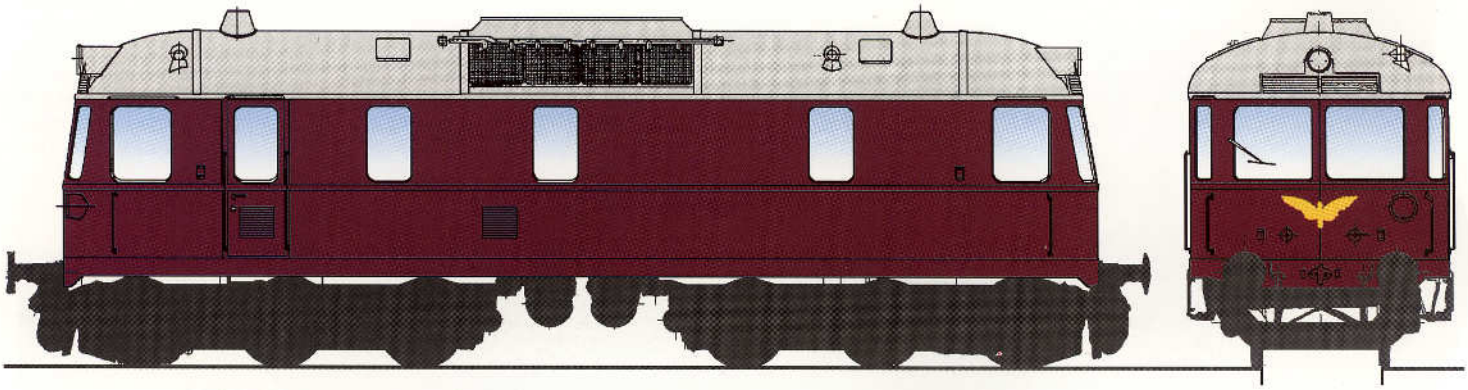
Oprindelig leveret i privatbanebrun med hvid stribe; omkring 1960 fik den vingehjul i guldfarve på fronterne.

I 1971 blev maskinen ommalet i rød, men bibeholdt den hvide stribe og vingehjulet på fronterne. Forvaltning og litra var som på søstermaskinerne anbragt på en messingplade på hver side af vognkassen.

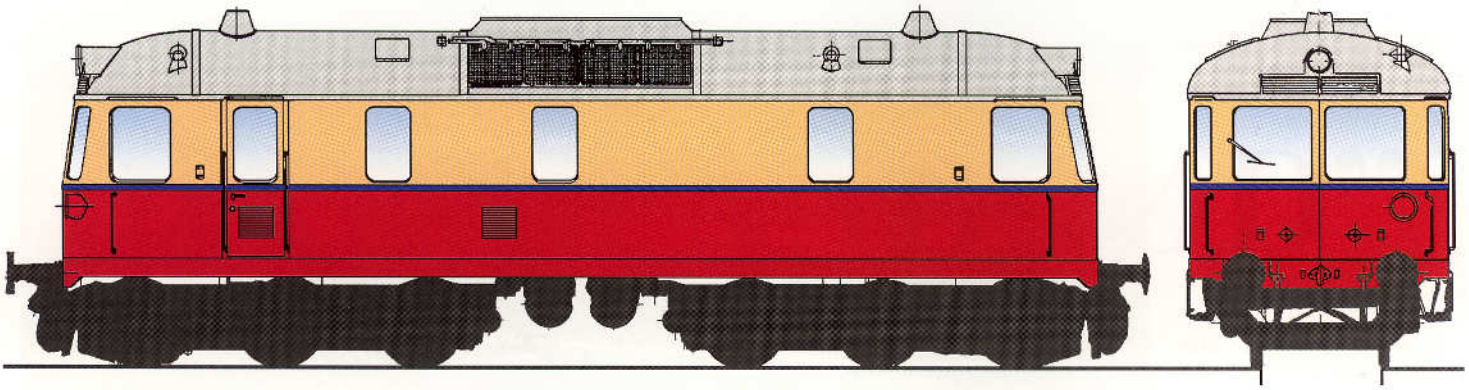
I 1987 blev maskinen ommalet i orangerød Y-togdesign med hvide striber, og vingehjulet i guld blev fjernet fra fronterne. Sådan kørte maskinen indtil udrangering i 1998.

Bemaling, oprindelig: 160-brun.

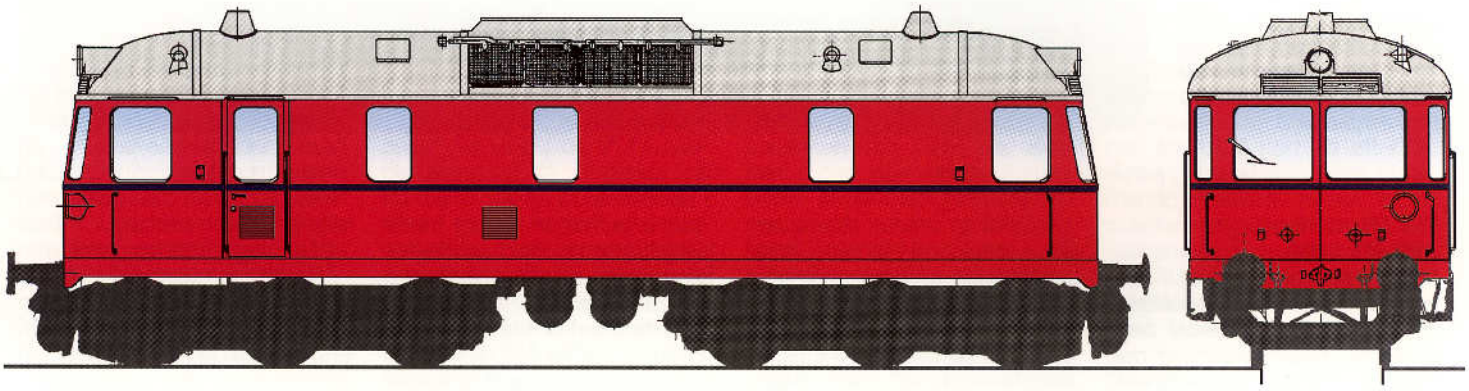
Bemaling fra 1971: 82-orange (132-rød) med 34-hvid stribe. ■



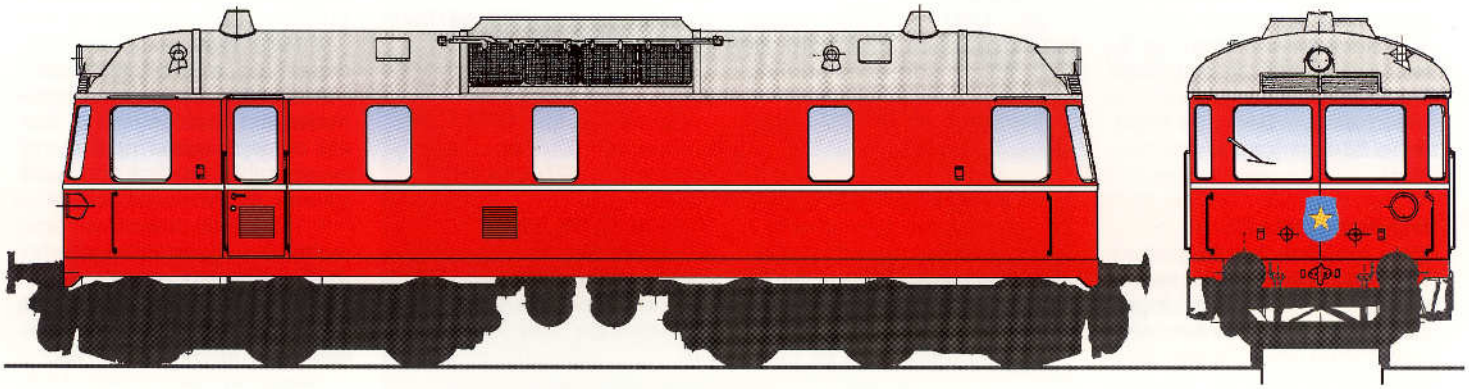
VLTJ M 12 · GDS L1 · LJ M 31 og M32 (levering)



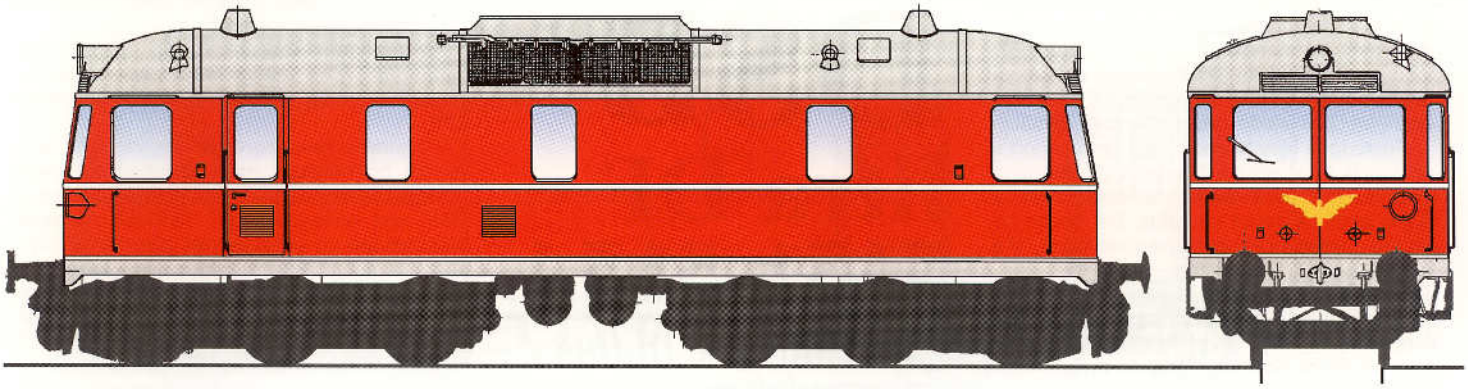
HFHJ M 8 (fra 1958)



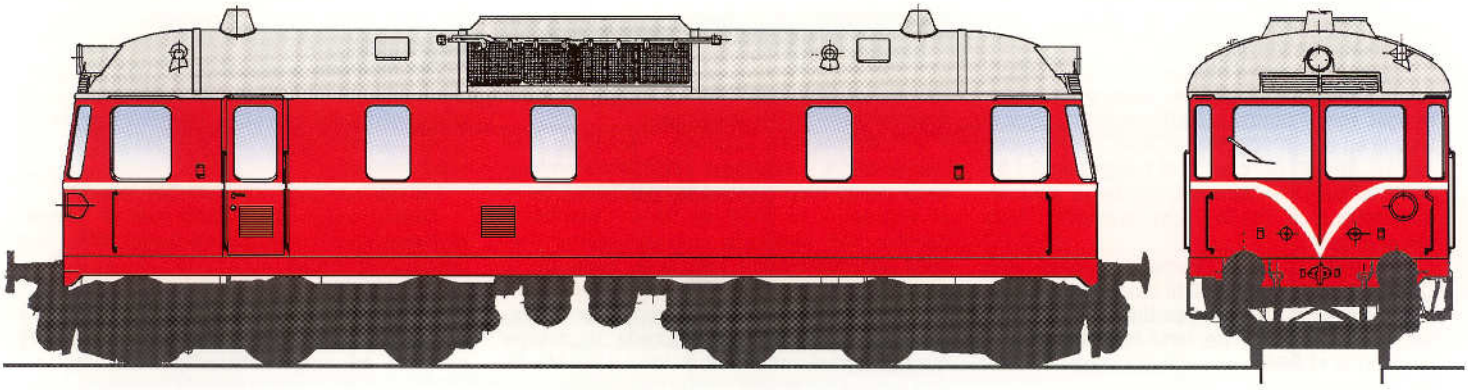
FFJ ML 1216 og AHJ ML 5206



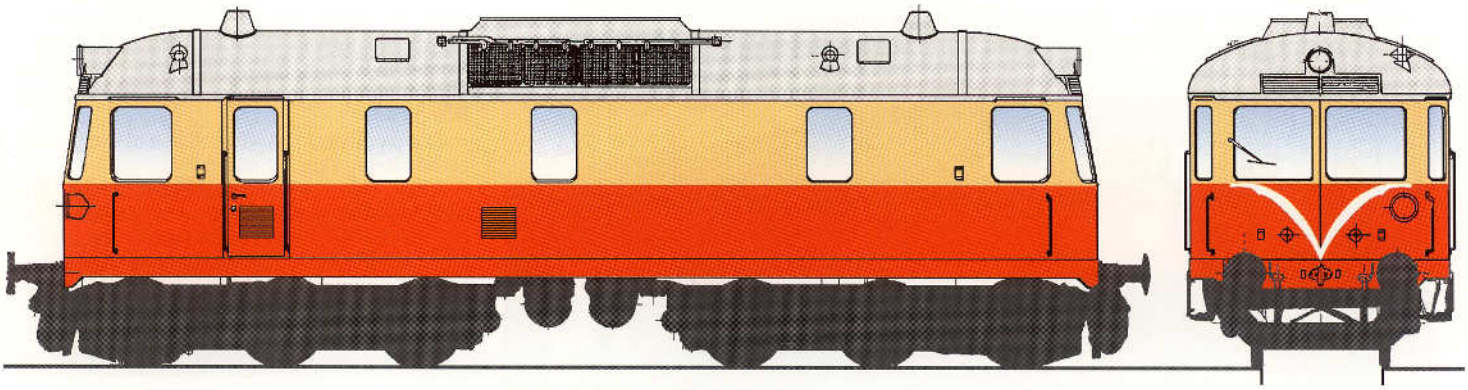
OHJ 24 og OHJ 39



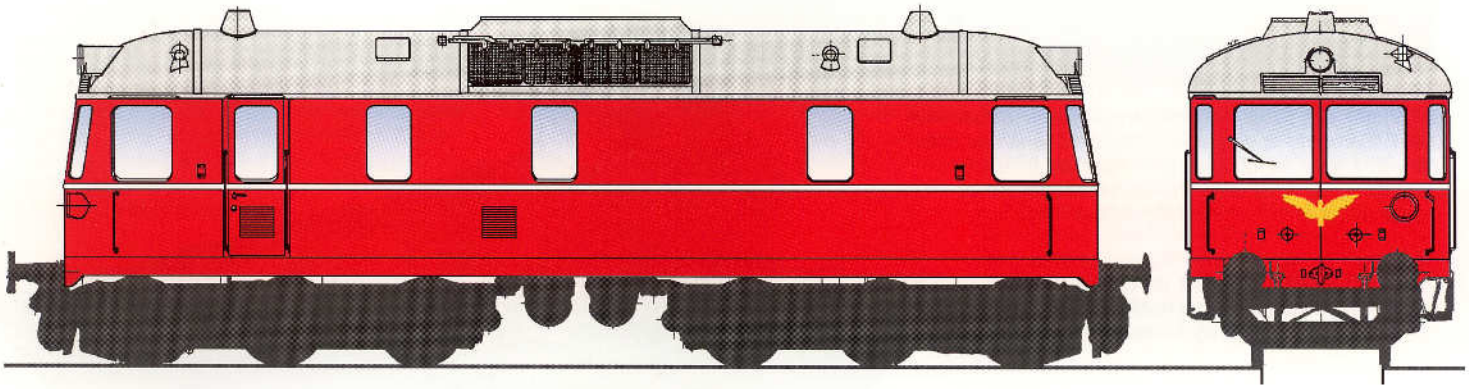
LJ M 31 og M 32 (fra 1971)



VLTJ ML 12 (fra 1967)



VLTJ ML 12 (fra 1977)



HHJ M 3 / DL 11

DSB litra DF 5151-5154

– bureauvogne til fine forsendelser

Af Torben Andersen

Forhistorien

De fire litra DF var bogstavelig talt storesøstre til litra DH, idet begge vogntyper havde til opgave at transportere postgods og breve. Som beskrevet for mange år tilbage i LOKOMOTIVET nr. 22 inddelte postvæsenet pakke- og brevtransporten i flere kategorier, og indrettede sine - fra DSB lejede - vogne til disse formål.

Postvogne blev hovedinddelt til transport af postgods (pakkepost), brevpost og jernbanegods (rejsegods). Endvidere anvendte Statsbanerne også begrebet toldgods. Det kunne befordres i visse post- og rejsegodsvogne, bl.a. litra DG og ED i udlandstog.

Litra DF var beregnet til transport af pakker og breve, især anbefalede breve og værdiforsendelser, og blev af postvæsenet betragtet som en finere postvogn end de øvrige. Også postpersonalet, der bemandede denne vogntype, var specielt udvalgt til varetagelsen af posten.

Typen var en kombineret postvogn - eller bureauvogn - og benævntes internt 37,7 m2-vogne (oprindelig kaldet 13 m2-vogn efter postgodsrummets størrelse).

De tre af vognene blev bygget hos Breslau i 1905, mens den fjerde - en enlig svale - blev bygget hos Scandia i 1907. Hvorfor det kun blev til en enkelt vogn, vides ikke, men skyldes måske, at man gik over til at bygge litra DJ fra 1907 ud fra DG-konceptet, og derfor anså videreførelsen af DH/DF som overflødig. Men det er et gæt!

Når man undtager bogiepostvognen litra DG, der blev bygget 1903 til udlandstog, og de fire vogne litra FE til Korsørbanen i 1856, så var DH/DF nogle af de først byggede bogiepostvogne til DSB, og de blev således veteraner på danske spor.

De blev oprindelig udformet i traditionel stil med tagrytter, pladebeklædning, rammeindfattede vinduer og 2,5 m træbogier efter amerikansk forbillede.

Vognene havde fra starten vandkloset til brug for postpersonalet, og batteri-belysning (32 V) i postrummet. Ved leveringen udstyret med vakuum- og skruebremse.

I 1930'erne blev vognene - sammen med mange andre - ombygget i "det store ombygningscirkus" med hvælvet tag (tøndetag). De to af vognene - nr. 5152 og 5154 - fremtrådte herefter i det udseende, som vor tegning viser indtil udrangeringen i 1960'erne, mens de to andre - 5151 og 5153 - fik et vindue færre i den ene vognside, lidt småændringer i interiøret (ruminddeling) og ændrede tagdetaljer med hensyn til vinduer og ventiler. DF 5151 fik dog senere det ekstra vindue i vognsiden, hvilket fremgår af fotos fra 1957.

DH 1419/DF 5152 var første vogn, der gik til ombygning i 1936, hvor den fik hvælvet tag og skruebremsen blev fjernet. I 1937 blev øvrige vogne ombygget.

For at postpersonalet ikke skulle fryse, var der fra leveringstidspunktet installeret særlige varmeapparater i postrummet. Efter 2. Verdenskrig blev disse udskiftet med kakkelovn og lavtryksvarmeapparat.

Belysningen skete ved hjælp af elektriske lamper (35 V) fra særlige akkumulatorer. Senere udstyret med dynamo system Rosenberg 24V.

Oprindelig blev vogntypen leveret med indvendig bremsekupe med skruebremse samt vakuumbremseudstyr, men fik trykluftbremse G&P ved ombygningen i 1936-37, hvorved bremsekupe og skruebremse blev fjernet. Vakuumbremsen blev - så vidt vides - bibeholdt indtil sidst i 40'erne. Til sammenligning kan oplyses at storesøstervognene litra DJ fik trykluftudstyr allerede i 1923.

Ingen DF blev udstyret med harmonikaer.

Problemer med DF

Sidst i 1950'erne opstod der en del problemer med DF-vognene, idet de efterhånden fik en urolig gang, der generede postpersonalet meget. Endvidere klagede personalet over træk i postrummet.

Det medførte prøvekørsler af vogne og undersøgelse af bogier, og det endte med, at de gamle glidelejerbogier blev udskiftet med bogier fra nærtrafikvogne litra CR 3611-3615, der havde rullelejer.

Det ene sæt blev reservebogier for DF.

Endelig måtte man i gang med at "tætne" vognene, så det ikke trak så meget, både ved døre og tagvinduer.

Driften

Vogntypen var fra begyndelsen - som allerede nævnt - en meget betydelig postvogn, der medførte brev- og værdiposter. Postbehandlingen blev undervejs klaret af 8-10 mand.

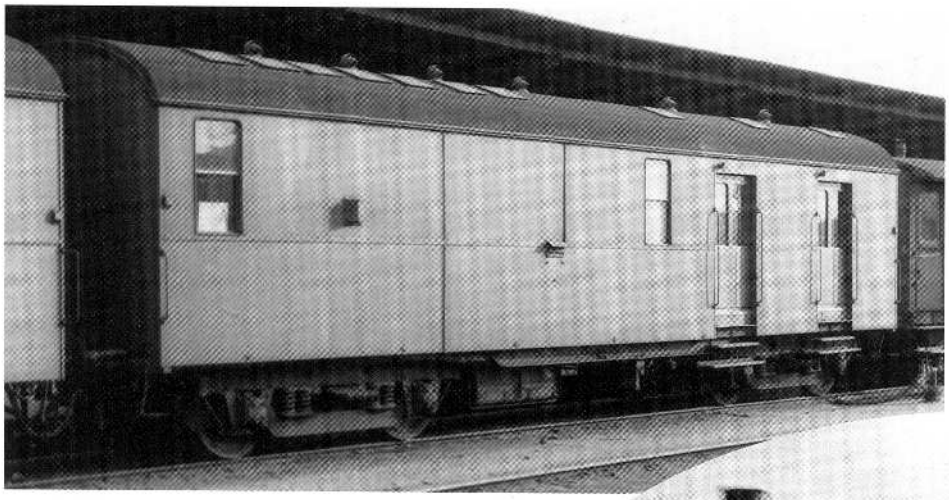
Vognene kom i fast tur i landsdeltog som kombineret brev- og postpakkevogn, og rullede fra begyndelsen mellem København og Aalborg, oprindelig i tog 37/18 sammen med en litra DE. En enkelt DF-vogn blev stationeret i København som togforstærkning. På denne strækning mellem Kh-Ab kørte vogntypen i mange år.

Dokumentation for anvendelse af vogntypen i årene indtil krigen er sparsom.

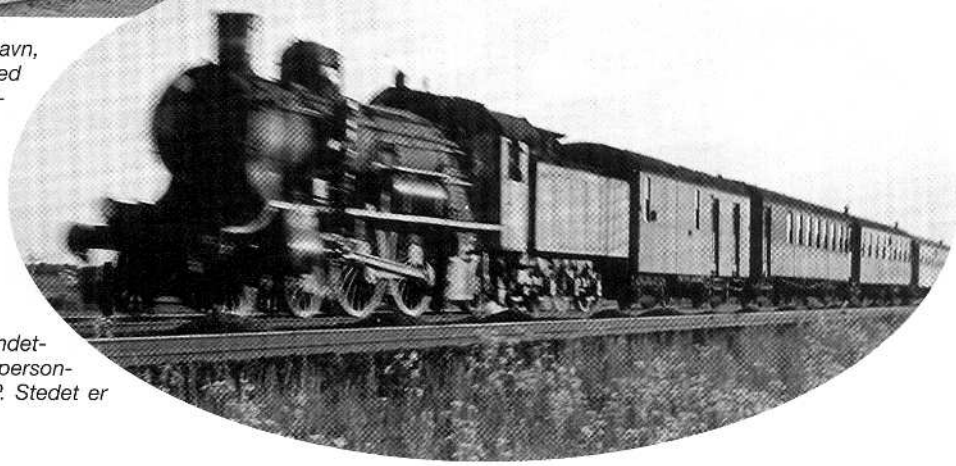
Efter krigen er kildematerialet bedre. Fra omkring 1946 anvendtes en vogn i avisposttoget 2025/2098 København-Odense. En anden blev indrangeret i tog 85/2088 til Frederikshavn. Den tredje fik plads i tog 95/20, mens sidste vogn stod i reserve.

Fra 1953 forsvandt DF fra tog 2025, og indgik sammen med de to øvrige i tog 85/2088 og 95/20.

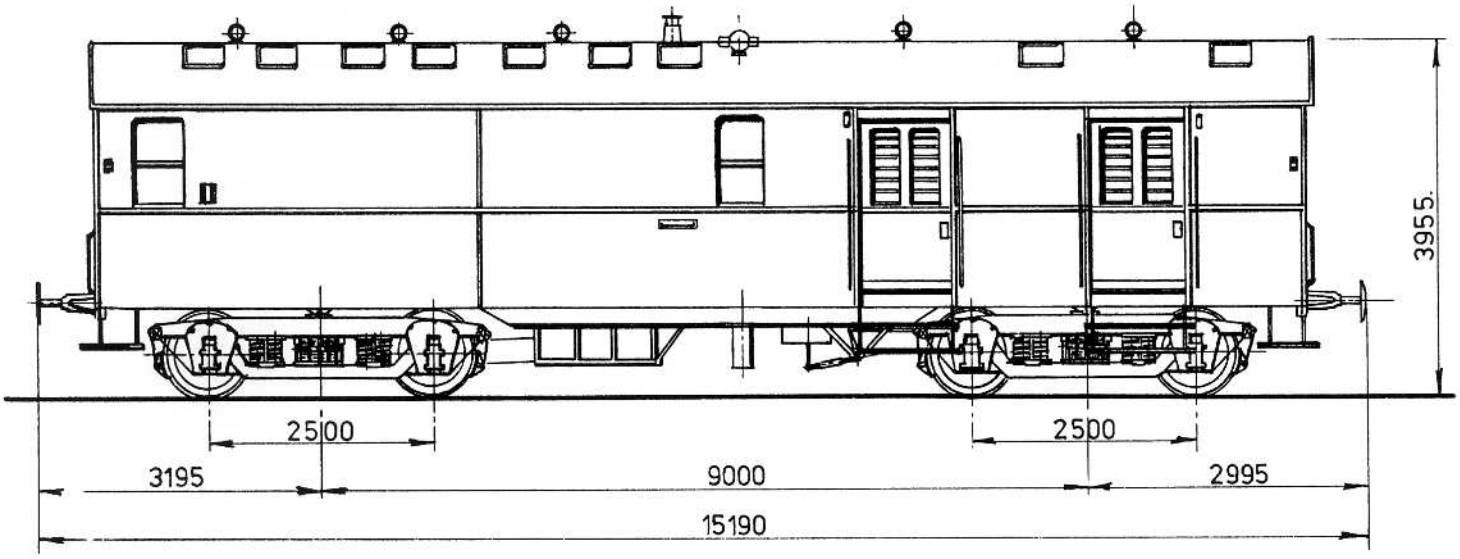
Tog 85 var et post/avistog med udgangspunkt i København og til Frederikshavn/Es-

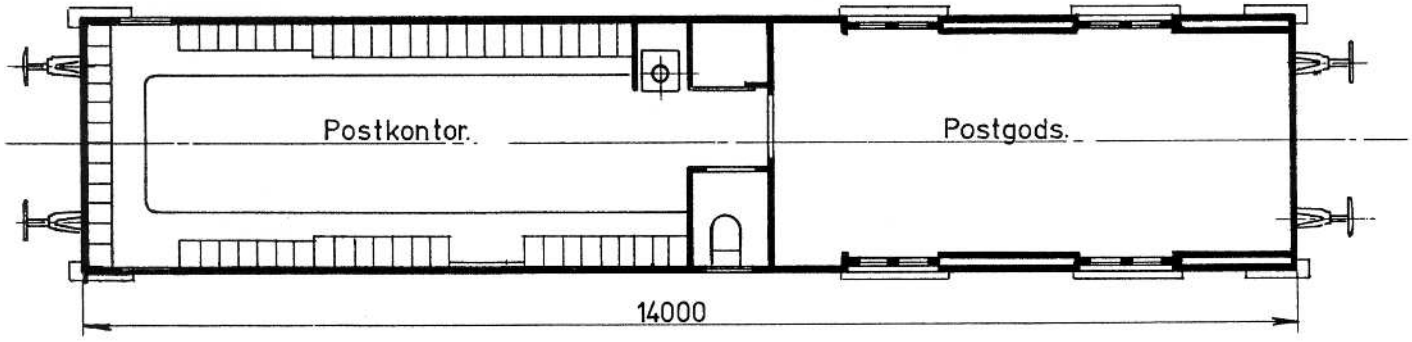


DSB litra DF 5152 på Postbanegården i København, 1957. Bemærk, at vognenes udseende varierede med hensyn til bl.a. tagdetaljer. Den viste har fx torpedoventiler, mens fx DF 5151 havde svanehalsventiler - og for øvrigt et større antal tagvinduer. Foto: HTr.



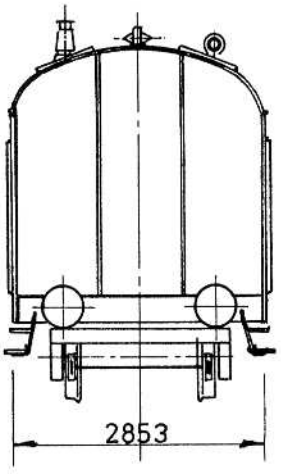
DSB litra P 920 i fuld galop over Sjælland med blandettog bestående af en bureauvogn litra DF, en komb. person- og rejsegods litra CPE og to personvogne litra CP. Stedet er Tåstrup og datoen den 4. juli 1959. Foto/arkiv: JL.





DSB litra DF 5151-5154

(Tegning kun gyldig for DF 5152)
Skala 1:87
Tegning: Allan Hansen, 1981.



bjerg. Oprangeringen fra København var loko-DF-EC-DB-DH. Fra Nyborg blev toget til blandettog, fremført med MK-FK. Stammen fik her to AV-vogne indrangeret. Fra Fredericia til Frederikshavn blev den ene AV udskiftet med en DF-søstertype, nemig litra DH. DB-postvognen blev ført videre til Esbjerg med tog 2302.

Tog 95/20 var et af de "fine" indenlandske tog med sove- og spisevogne mellem København og Frederikshavn/Esbjerg. Oprangeringen var fra omkring sidst i 40'erne: DF-EC-WL-WL. Fra Nyborg blev tilkoblet AC-CM-CM. I Fredericia blev WL-vognen frakoblet. Tog 95 fortsatte til Frederikshavn med oprangeringen DF-EC-WL-AC-CM-CM. Fra Århus tilkobledes to AV og en CAR. Toget blev fremført af E- eller R-maskine. Den i Fredericia frakoblede sovevogn litra WL kom med tog 342 til Esbjerg.

Returløbet til København fra Frederikshavn var oprangeret som tog 95 - blot i omvendt rækkefølge. WL-vognen fra Esbjerg tilkobledes i Fredericia fra tog 383, og AV og de to CM afkobledes pany i Nyborg... og så rullede resten til København.

Anvendelsen af vognene var næsten det samme i årene indtil ca. midt i 1960'erne, hvor to af vognene blev udrangeret. De sidste to var fortsat opført i DSBs materielfortegelse 1966, men blev udrangeret i 1967-68. Nr. 5151 var sidste vogn på sporet. Den havde da tjent det danske postvæsen i 50 år.

Vognene var indtil 1964 officielt stationeret i østområdet (Sjælland/Lolland/Falster), men er ikke opført i den officielle togplan VI Vest efter 1964, så brugen af dem fra 1964 til udrangering er ukendt. Men de er sandsynligvis blevet brugt som forstærkningsvogne til højtider.

Skæbneliste for litra DH/DF

Litra og nr. før 1941	Bygget	Litra/nr. fra 1941	Omb. til hvælv.tag	Udr.
DH 1418	1907 Scandia	DF 5151	1937	1968
DH 1419	1905 Breslau	DF 5152	1936	1963
DH 1420	1905 Breslau	DF 5153	1937	1967
DH 1421	1905 Breslau	DF 5154	1937	1964

Kilder:
DSB togplan V, VI og 6, diverse udgaver
DSB DRM I og II, diverse udgaver samt tillæg
Diverse skrivelser og notater fra maskinafdelingen
Danmarks Jernbanemuseum

Privatbane

MASKINDEPOT

Apropos vor serie om DSB maskindepoter, så må vi ikke glemme at privatbanerne også har haft remisekomplekser... og disse er i størrelse ofte mere velegnede til anlæg, ikke mindst på moduler eller hjemmeanlæg.

Modeljernbaneklubben H0 Albertslund har på sit anlæg en sektion, der kan aftages som modulanlæg til brug for udstillinger m.v., d.v.s. at modulet er en del af klubanlægget På modulet er 'opført' et meget flot remisekompleks med forbillede i HHJs for længst nedrevne remiser i Odder. Billederne viser nævnte model fra begge sider, og modelmæssigt er der ikke gået på kompromis med hensyn til korrektheden... bortset fra at vandforsyningsanlægget i US-stil oprindelig stod i Høng, ikke i Odder. Men det pynter gevaldigt altsammen. Bemærk, at remisens midterfløj er åben bagtil.

Remiserne er bygget i pap, der har fået monteret hjemmefremstillet murstenspapir. Mønsteret er fremstillet på PC, og kan farveprintes i røde eller gule sten, her altså røde sten. Taget er sort vandslibepapir, der er strimlet til og monteret som skifer.

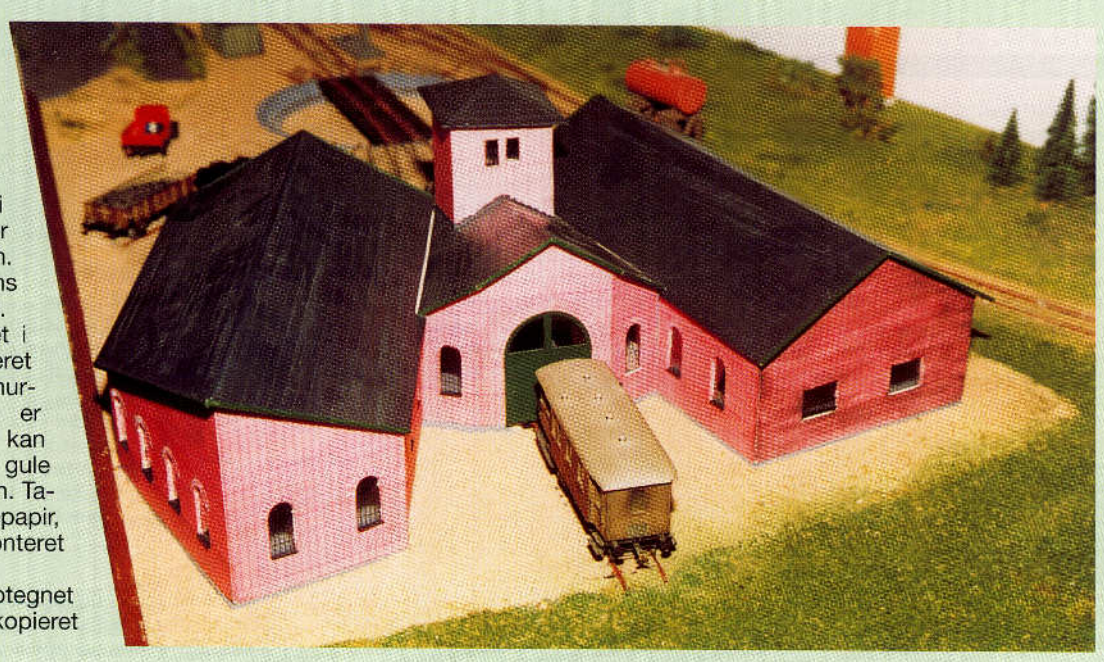
Vinduerne er først optegnet på papir, og derefter kopieret over på klare overheadark, mens døre og porte er fremstillet i karton. Brædder og stolper er markeret med tynde lister i træ eller pap.

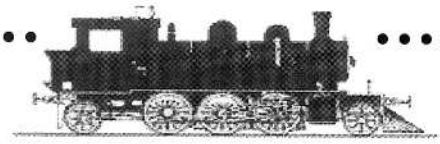
Af pladshensyn er den ene remisefløj skåret lidt skrå, så bygningen kan rummes inden for modulet. Bemærk, at man har opsat plexiglas i forgrunden for at beskytte anlægget mod hvilende arme eller pilfingre. En god ide, som også praktiseres hos andre klubber.

Vandtårnet er i øvrigt minutiøst opbygget med små trælister; beholderen er fra en kasseret tankvogn fundet i rodekassen.

Med hensyn til det rullende materiel, så ses øverst ved vandforsyningen Hornbækbanens HHGB M 1, en FRICHS firkantet og marcipanbrød fra Gribskovbanen GDS L1.

Selv om det var mest almindeligt hos de danske privatbaner at benytte en- eller to-sporede remisebygninger, så havde flere privatbaner dog større remisekomplekser (med eller uden firkantet vandtårn), bl.a. LJ i Nakskov, ØSJS i Hårlev, RØHJ i Ringkøbing, HHGB/GDS i Gilleleje m.fl. Vi håber snarest at kunne bringe tegninger til sidstnævnte.





... så har vi åbnet butik i Odense C, ca. 900 m fra Jernbanemuseet

Kom og besøg os - og se alle de gode tilbud

Nye mærker er:

ROCO, Märklin, Faller, Kibri, Wiking, HELJAN, MG-Togmodelle

Kom og se, hvad julekalenderen gemmer af gode tilbud. Nyt tilbud hver dag i december indtil lillejuleaften.

Vi fører:

Viessmann, Rietze, Piko, Hobby Trade, Tillig, Sommerfeldt, DJH, Skilteskoven og Sachsenmodelle.

Messing og skruer
i alle størrelser samt værktøj.

Odense Modeljernbanecenter

Kochsgade 35B, DK 5000 Odense C . Tlf. 66 14 10 50

Åbningstider:
Mandag 15.15-18.00 Torsdag 15.15-18.00
Fredag 15.15-19.00 Lørdag 10.00-14.00

www.modeljernbane.dk · info@modeljernbane.dk

TRINBRÆTTET

Modelhobby Sdr. Felding

Småserieproduktion
Vi har stor erfaring med ombygninger, produktion af småserier og modeljernbane, primært i spor H0, men vi producerer også i spor N og Spor 1. Ud af vort store program kan bl.a. nævnes:

DSB litra E, F, R, Køf, MH og MT
i spor H0 (1:87) til både to- og treskinnedrift.

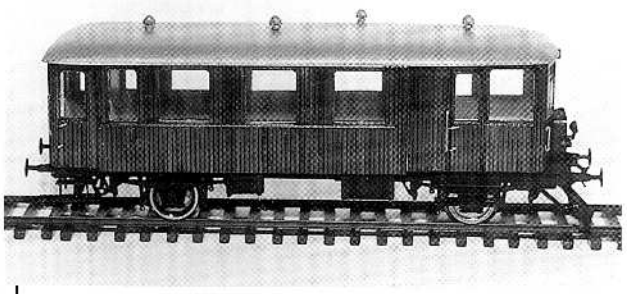
Desuden arbejder vi på et par Spor 1-modeller, en DSB sneplov og et MX-lokomotiv. I spor N kommer en DSB litra R, F-maskine med ny bund og en E-maskine.

TILBEHØR
Vort udvalg i tilbehør og reservedele er meget stort, og skulle der mangle noget, så skaffer vi det hurtigt.
På lager haves et stort udvalg af
maling, lak, lim, hobbyknive og specialværktøj
samt blade og kataloger.

Bredgade 12 . DK-7280 Sdr. Felding . Telefon 97 19 98 98
E-mail: sdr.felding@andersen.mail.dk
www.trinbraettet-sdrfelding.dk

Åbningstider: Mandag lukket
Tirsdag, onsdag og fredag 14.00-17.30
Torsdag 14.00-22.00 – Lørdag 10.00-14.00
Søndag lukket

NYT fra OKT model import



TRIANGEL motorvogn

Model af motorvogn fra Bryrup-Vrads, skala 1:87. Byggesæt i messing

Kr. **3.350,-**

Leveres også færdigbygget til 2-skinne

Kr. **5.190,-**

Færdigmodellen er *ikke* forsynet med dekoder, men vi indbygger den gerne for dig for kr. 100,-.

Vi fører smådele fra Perl, Weinert, FREJA og Tikøb

Scandia Standard
PERSONVOGN

til Privatbanerne
Leveres nu også som færdigmodel i lille serie.
Kvaliteten bliver som Triangel motorvognen.

Kr. **3.775,-**

DSB litra TH ballastvogn

('Undervandsbåden')
Komplet byggesæt med alle dele, dog ikke hjul.

Kr. **330,-**

Folkevogns-rugbrød fra spritfabrikkerne DDSF er kommet

Vi har mange typer af spor på lager.
Spor er ikke bare spor, se f.eks. de
NATURTRO SPOR fra TILLIG og ME

Vi fører: HELJAN, ROCO, PIKO, Tillig, PECO, LENZ digital og hobby-trade, desuden egenproduktion af specialmodeller.
(Forbehold for trykfejl)

O.K.T. model import

Ericavej 141 . 2820 Gentofte
Tlf./fax (00 45) 39 65 34 62
Ingen forbindelse, så brug (0045) 39 62 37 60
No connection, then use (0045) 39 62 37 60
E-mail: okt@get2net.dk – SE nr. 12 68 84 74
Vi har fast åbningstid hver torsdag kl. 17.00-20.00

DSB litra MR fra "Banetjenesten"

Af Steffen Dresler

Jeg har prøvebygget Banetjenestens DSB litra MR (I) motorvogn, som DSB anskaffede i et antal af seks stykker fra 1928, bygget hos FRICHS i Århus.

Generelt om sættet

Selve modelbyggesættet er endnu ikke helt færdigudviklet, bl.a. kommer der flere fittings i løbet foråret 2005. Den rå vognkasse med sider og bund er imidlertid færdigfremstillet, og det samme gælder tagdetaljer i hvidmetal og vakuumpresset tag. Det var disse forudsætninger, jeg arbejdede ud fra, da jeg startede på modellen i sommeren 2004. Derfor er den færdige model en kombination mellem et samle- og byggesæt samt fremstilling af helt ny dele.

De støbte tagkølere i hvidmetal og vakuumpresset tag skal købes særskilt, og er derfor ikke med i prisen for vognkassen.

Desuden skulle man - på det nævnte tidspunkt - selv skaffe en motorbogie eller selv fremstille denne, diverse plastikstrips, kølerør, puffer, stiger, torpedoventiler, overgangsplader, gelændere og fodtrin m.v. for komplettering af selve vognkassen. Det fordyrer jo unægtelig det oprindelige samlesæt betydeligt.

Vognkassen leveres færdigfræset på fire plader, hvor man selv skal udskære delene.

Vognsiderne består af tre dele, en rillet yderside, en mellemside med udfræsninger og endelig en inderside. Tilsyneladende kan man allerede isætte vinduer (selvfremstillede i klar plast) og de medfølgende gitre i pakrumsafdelingen i denne fase, når yderside og mellemside er samlet, men derved fratages man muligheden for at spraymale og lakere vognen, da vinduerne jo nu sidder i.

Jeg valgte derfor at samle hele vognkassen og vente med at montere ruderne til vognkassen var samlet, grundmalet, malet, litreret og lakeret.

Samling af vognkasse

Samleanvisningen gav lidt problemer, idet der på bundpladen var skrevet 'motorende' i den ende, hvor der er pakrum. Det er i og for sig også rigtigt, da denne del af vognen har banemotorbogien, hvorimod selve motoren (i virkeligheden) sidder forrest på en motorbogie (som på MO-vognene). Men det krævede lige lidt tankevirksomhed, og jeg var ved at sætte den forkert på vognsiderne. Husk ved samling, at det er vigtigt at de tre lagdelte side- og gavldele flugter med øverste kant. Den inderste del er nemlig kortere i højden, således at der fremkommer en kant nederst, hvorpå sider og vogngavle kan hvile på bundplade og bund (limes).

Altså: De indvendige vægge for motorrum, toilet og mellemgang skal være i enden med motorrum og ikke i enden med banemotor (pakrummet).

Dette arrangement gør, at den anvendte motor til modellen i dette tilfælde skal være af Tenshodotypen med 2,5 m akselafstand. Kan den ikke skaffes, må en anden mulighed søges, hvilket betyder, at man muligvis må skære ud i bundpladerne for at få plads.

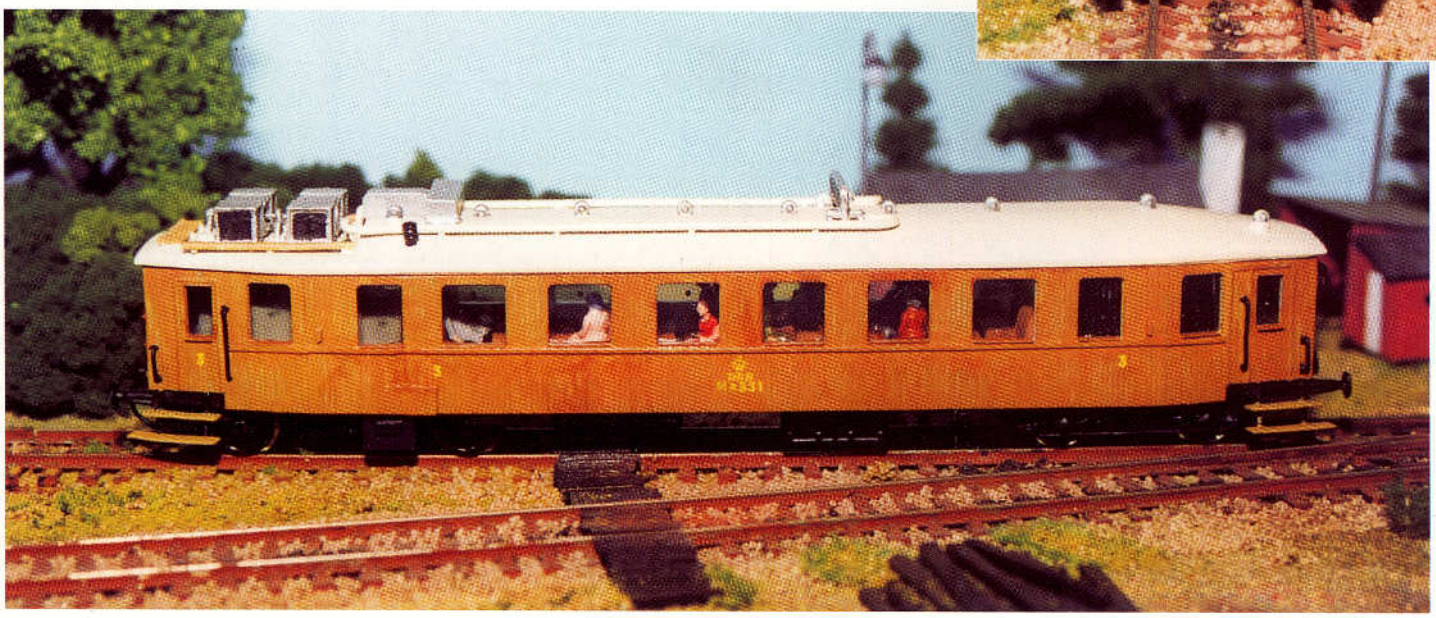
Samling af vognkassen er ikke noget problem, når man har fundet ud af hvordan, og delene passer 100 procent perfekt sammen, så stor ros på dette punkt.

I øvrigt skal man før samling huske at slibe fladerne med vandslibepapir for at fjerne hinden med støbeolie fra plastikkens overflade.

Taget

Det specialfremstillede tag i vakuumpresset plastik kunne jeg ikke få til at fungere, muligvis grundet manglende anvisning. Det virkede for langt og bredt selv med de medfølgende ripper limet i. Derfor blev det kasseret, hvilket var nødvendigt, da der efterhånden var skåret så meget forkert af.

Jeg lavede derfor et tag efter lagkageprincippet med flere lag plastcard og -



masse, der blev slebet i facon jfr. tegningen i anvisningen. Jeg tror faktisk også at det er en meget bedre ide end det købte tag, alene grundet bedre muligheder for at bore og påsætte fittings.

Ved gennemgang af billeder fandt jeg ud af, at der faktisk er to versioner af vognen, nemlig en førkrigs- og en efterkrigsmodel. Førkrigsmodellen (epoke II) har to tagkølere som tegningen på samleinstruktionen, store overgangsplader, fast monterede overgangsgelændere samt selvfølgelig kongekrone, DSB og nummer og 3. klasses markeringer i påskruet messing.

Efterkrigsmodellen har sneskærme på banerømmerne, én tagkøler, MO-overgangsplader, sammenklappelige overgangsgelændere, litrering med kongekrone, (nyt) nummer og DSB i påklæbede mærker. Desuden findes en forstærkning (?) i form af en plade umiddelbart over kakkelovnen på vognsiden. Jeg har valgt efterkrigstidsmodellen (epoke III-udgaven) som forbillede.

Hvordan tagets nøjagtige rørforløb var, ved jeg ikke med sikkerhed, så jeg har gættet mig frem ved at se på fotos. Yderligere er der monteret løbebrædder på taget jvf. nævnte billeder.

Taget er derefter grundmalet med spray og sluttelig malet i DSB tagfarve 1929 (gråhvid). Køleapparaturet er malet i aluminium, gangplader i teak. Det hele er derefter sprayet med matlak.

Detaljer på vognkassen

Vognkassen mangler både forstærkningsliste under vinduerne, solskærme over førerrumsvinduer samt vandnæser. Disse er fremstillet dels i restplast fra samlesættet, d.v.s. de lange lister under vinduerne, dels med små plaststrips som vandnæser under alle vinduer.

Solskærmene er fremstillet i plastcard. Her opdagede jeg, at vognkassesættets gavlvinduer ikke er helt tro mod forbilledet; de er afrundet på øverste del af vinduerne mod modellens rette. Men det er absolut til at leve med.

Desuden har jeg monteret håndbøjler i messingtråd, og som markeringslister omkring døre er benyttet plaststrips. Yderligere har jeg påsat markeringer for holder til slutlanterne på vognsiderne samt markering for signalpladeholder på vognenderne. Sluttelig er der monteret plader under vognkassen for vægt- og revisionsangivelser, to i hver side.

Til trin er anvendt messingtrin fra Weinert, men Hobby-Trades ditto i plastik fra CM-vognen kan også anvendes, hvis man da ikke vil lodde det hele op i tråd og plade selv.

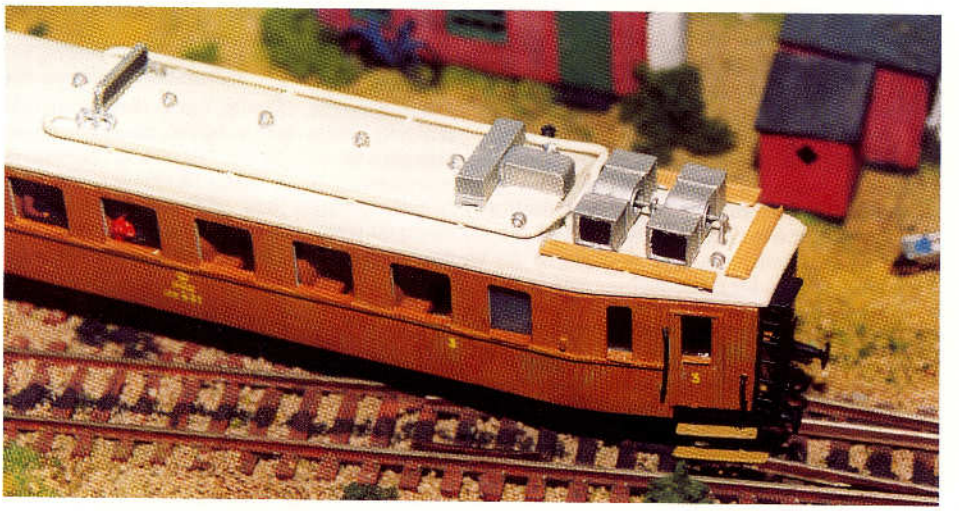
Dobbelte luftbeholdere og batterikasser er monteret jvf. tegning. Det samme gælder el-dynamoen fra Banetjenesten.

Maling af vognkasse

Vognkassen er herefter grundmalet grå, hvilket dels senere gør maling lettere, dels afslører evt. urenheder m.v. på vognkassen. Herefter er vognkassen malet teak som våd-i-våd med Humbrol 62 og 63.

Pufferplanker, puffere, lanterne, stige og dennes to platforme er malet i sort.

Derpå er litrering påsat i en kombination af vådtransfers og gnubbeark fra rodekassen.



Indvendigt er de to førerrumender, nemlig motorafdeling og pakrumafdeling malet i grå på sider og gulv. I passagerafdelingen er gulvet gråt. Indersider fra vinduer og op er lakeret i fyrretræfiner med Humbrol 74, undersiderne er malet i mørkebrun. Til sidst har det hele fået en gang blank lak.

Da det var tørt efter ca. 48 timer blev ruderne indsat, udklippet i gennemsigtig plastik fra gaveæsker samt nu sortmalede gitre fra samlesættet.

Sæderne er træsæder med lav ryg, her er benyttet fra sædeprofiler fra PÅ SPORET. De er malet i okselæder-rødbrun (Humbrol 133).

For at fastholde taget har jeg monteret det som på Tikøbs CM- vogn med fastlimede plastikrør fra taget og ned og fastholdt med selvskærende skruer gennem vognbunden.

Bogier

Forbilledets motorbogie, altså hvor dieselmotoren er monteret, er lavet ved hjælp af en kassestrip fra Evergreen #259. Længden er målt op, dernæst er huller for aksler boret op og forstærket med metalskiver på ydersiden. Hjulakslerne er derpå - efter nedslibning af akselenderne - monteret, og bremseudstyr fra skrotkassen monteret.

Det samme gælder snepladerne, der sidder direkte på bogien. Detaljer kan evt. studeres i LOKOMOTIVET nr. 30/1992 og nr. 1/1993 side 40. Bogien fastholdes med skrue pålimet vognbunden vendt nedad og en møtrik.

Motoren er en Tenshodo WB 26 fra Trinbrættet i Århus. For at få den til at passe, har det været nødvendigt at save et kvadratisk hul i vognbunden i pakrummet, da motorbogien er udformet på en sådan måde, at der ikke er plads umiddelbart under vognkassen. Øverste del af bogien stikker nemlig et stykke op i vognbunden. En lille indvendig kasse i plastik er opbygget i pakrummet, og der er boret hul til fastgøringskruen i bogien. Man skal huske at måle, hvor høj kassen skal være, idet den skal være så høj, at vognen holder vandret med bogien monteret. Derefter er bogiesiderne opbygget med plastik, og snepladerne er monteret jvf. tegninger og billeder.

Drift

Vognen kører udmærket; den slæber af med det korrekte antal modelvogne. Hvordan den bevæger sig i kurver er op til modelbyggeren... og ikke mindst anlægget, den skal køre på. Husk, jo skarpere kurver, jo mere ukorrekt bliver man nødt til at lave modellen. Der skal nemlig i så fald tillempes trin og evt. akseltapafstand. Altså er det vigtigt at finde ud af bogieudsvinget i kurver før end bogierne monteres.

Egentlig er vognen en ganske flot model, men den kræver mere tid (og er dyrere) end jeg troede. Men den kan absolut anbefales og så passer den jo rigtigt godt til anlægget hjemme med hensyn til størrelsen.

Læserråd efterlyses: Lysdioder

Martin Wandel, Hjørring, vil gerne have et råd ang. lysdioder. Han spørger:

"Er der en nem måde til at ombytte eller ombygge de gule lysdioder til glødelamper i HOBBY TRADEs model af litra ME? Jeg synes, de er alt for svage".

LOKOMOTIVET: Vi har ingen erfaring i redaktionen. Har læserne et godt råd eller tip?

Maskindepoter

Vore tekster om DSB maskindepoter er også noget læserne kan bruge, for vi har modtaget en del henvendelser omkring teksten i sidste nummer; tak for det alle sammen. Kommentarerne spænder vidt, og vi håber i kommende nummer at kunne bringe nogle af disse. I første omgang har vi lige plads til en kort tekst fra Jens Rodenkam Eriksen, der skriver:

"Den nævnte lille automatiske drejeskive fra Fleischmann er ikke 7,5 men derimod 15 grader.

Nogle mener at Fleischmanns store drejeskive larmer lidt for meget, bl.a. SB-Modellbau, der kan levere et komplet drev med Faulhabermotor til samme, så den kører ganske lydløst.

Er man ikke til maling, så laver Vollmer fortsat sin røde rundremise, netop med grønne (danske) vinduer. Den fås både i en tre- og seks-sporet version, og hos samme firma fås også en to-sporet aflang remise med grønne vinduer og porte, der stilmæssigt passer til rundremisen".

LOKOMOTIVET: Vi siger tak til JRE, og håber som allerede nævnt at kunne bringe flere kommentarer fra andre læsere i næste nummer.

DSB-brun

Fra Rolf Brems, Otterup, har vi fået spørgsmål omkring DSBs brune farver på godsvogne. Han skriver:

"Godsvognfarver hos DSB har for mig altid ikke altid været lige let at hitte ud af, men efter adskillige studier i jeres fremragende blad kan jeg konstatere at RAL 8012 blev brugt før 1954 og RAL 8016 efter dette år. RAL 8025 lysebrun kom på banen efter 1985. Nu lyder mit spørgsmål:

Hvorfor har Trinbrættet Vejle udsendt en DSB litra Hims i spor N og ROCO en Fcc i samme skala (eller det, der skulle ligne) i en farve, der til forveksling ligner moderne godsvognbrun, der igen ligner den, I kalder Rå Umbra (RU) eller som jeg kalder kaffe med fløde. Jeg kunne dårligt forstille mig, Trinbrættet udsendte en Hims i den forkerte farve, så er modellen en efterligning af en enlig svale? Og hvad med Fcc'erne? Årsagen til at jeg spørger Eder er, at jeg har bygget tre Hims i spor N, men som er malet i RAL 8016 - som jeg håber er korrekt?"

LOKOMOTIVET: Uha, den var værre! For DSBs brune godsvognfarver gennem tiden har sandelig heller ikke været nemme at tyde. Men lad os se, hvad vi kan hjælpe med, idet vi pointerer at nedennævnte kun er generelle anvisninger, idet der har eksisteret varianter og undtagelser.

DSB-brun 1929-1985

Denne farve hed internt hos DSB nr. 3, og svarer helt præcist til RAL 8015.

I LOKOMOTIVET nr. 50A side 37 er farven angivet som RAL 8012; den ligger også meget tæt på RAL 8015, men ved (senere) nærmere studium af DSBs farvekort fra maskinafdelingen, så matcher RAL 8015 bedre.

Fra ca. 1955 indførte DSB en lidt mørkere brun på stålvogne leveret efter dette år. d.v.s. til litra PU, T m.fl. Denne farve havde internt nr. 13, og svarede ca. til RAL 8016. Vi skriver ca., fordi kuløren nuancemæssigt placerer sig mellem RAL 8016 mahognibrun og RAL 8017 chokoladebrun. Nærmeste RAL er egentlig RAL 8017, men den fremtræder for mørk i model.

Begge farver - altså nr. 3 og 13 - benyttedes i tiden efter i flæng på alle godsvogne, men den mest benyttede forblev nr. 3 (RAL 8015).

De første litra Hims fik således ved leveringen farve nr. 3, altså RAL 8015 med sølvfarvet tag. Fra 1965 blev også undervognen på alle godsvogne malet i nr. 3-brun.

Det betyder at Rolf Brems' modeller af Hims er ret korrekte i nævnte RAL 8016-bemaling.

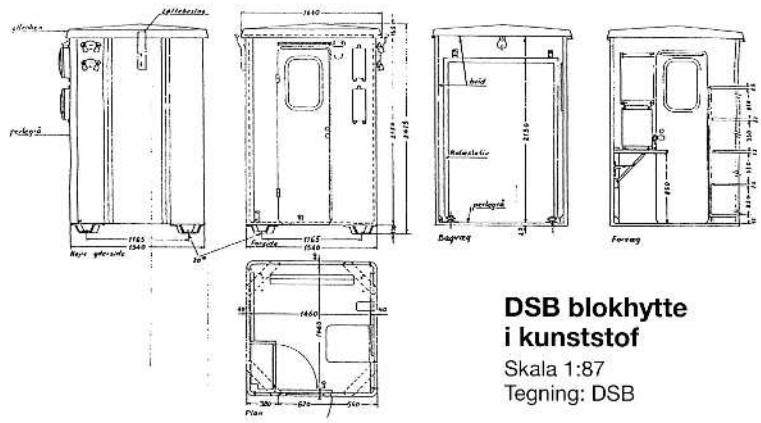
DSB-brun fra 1974

I det nye designprogram 1971-72 forsøgte DSB sig med en ny brun farve kaldet Rå Umbra. Denne farve havde intet internt DSB-nummer (så vidt vi ved), men matcher RAL 8000 (grønbrun). Kun få godsvogne blev ommalet i denne farve.

De af Rolf Brems nævnte ballastvognene litra Fd/Fcc har altid været i nr. 3-brun, bortset fra et par enkelte, der forsøgsvis blev ommalet i Rå Umbra.

Udskudte læserbreve

Grundet vor sædvanlige pladsmangel har vi igen været nødsaget til at udskyde en række læserbreve og -mails til SPORSKIFTET, men håber at kunne bringe flere af dem i næste nummer, hvor vil vil udvide sideantallet for denne rubrik. Så brev- og mail- skiverne bør venligst have lidt tålmodighed.



DSB blokhytte i kunststof
Skala 1:87
Tegning: DSB

Blokhytte

Fra Preben Pedersen, PP Modeller, Ringsted, har vi fået følgende kraftige opsang:

"På side 34 i nummer 79 skriver I "sort telefonskur". Hvem pokker finder på sådan noget vrøvl? Det pågældende er en relæhytte og findes ved alle hovedsignaler (ind/udkørsel/mellembloksignaler).

Disse er ikke erstattet af de nye. De gamle er til gengæld blevet renoveret med glasfibertag (spids) og ny plastbeklædning. Jeg siger som mange andre: Prøv for pokker at spørge nogle som arbejder med tingene i stedet for at skrive jeres gætterier om, hvad tingene er".

LOKOMOTIVET: Jamen, det er helt korrekt som PP skriver: Det er selvfølgelig ikke et sort telefonskur, men derimod en relæhytte... eller rettere - i DSB terminologi - en blokhytte.

Emnet er ret omfattende, og ikke helt så enkelt som PP antyder. Det vil føre for vidt at komme ind i blokhytters udseende, udskiftninger gennem tiden m.v., hvilket i øvrigt afhænger af tidspunkt og sted. Det er korrekt, at der findes blokhytter med fladt pyramidetag i glasfiber, men de står i dag (2004) primært - for at blive i det lokale - mellem Høje Tåstrup og København, både med glatte plast- og profilerede metalsider.

Mellem Korsør-Ringsted-Roskilde findes primært blokhytter i det gamle træmodul med glatte plastsider og hvælvet tag, nogle er genbrug, andre er nyopstillet, men der bruges også enkelte af de førnævnte typer med pyramidetag.

Men kører man en tur ad Midtbanen mellem Næstved-Ringsted, så ser man at netop alle de ældre blokhyttter i træ netop her er udskiftet med grå plastkasser (kaldet 'fiskekasser') af typen som på tegningen. Denne udskiftning foregik fra ca. midten af 1970'erne.

Tegningen viser DSBs udgave af blokhytte i grå plast, skala 1:87, set fra højre yderside, forside, bagvæg, forvæg og i plan. Tegningen er dateret 1977.

Tak til PP for mail.

SPOR SKIFTET

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

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

LOKOMOTIVET
Postboks 477, 4700 Næstved

eller send en mail til

www.lokomotivet@lokomotivet.dk

DSB-brun fra 1985

Fra 1985 indførte DSB officielt en ny brun RAL 8025, der i praksis dog blev benyttet på nyanskaffede containerbærevogne og ølvogne litra Hios-v allerede fra starten af 1980'erne, sidstnævnte på tag og gavle. Første lukkede vogn malet efter forskifterne blev litra Hbbillns (1987).

Kun nogle få ældre vogne blev ommalet i RAL 8025, hvilket skete i forbindelse med opmaling, pletmaling m.v., bl.a. to litra Hims, da 'reklamerne' skulle males over, nogle ballastvogne litra Fcc, litra Tdgs (ikke alle) ved renovering med ståltag, nogle E-vogne m.fl.

Rolf Brems nævner spor N-modeller af litra Hims i denne farve, men kun de to nævnte forbillede (og en litra Hims-x) har haft den. Vi kan tilføje at KLEINs modeller af litra Hims i RAL 8025 således også er farvemæssigt ukorrekte.

Håber det hjalp lidt på vej? Vi kan tilføje, at vi i et af de kommende numre agter at bringe et revideret farvekort med samtlige farver fra DSB maskinafdeling 1929-1991.

LOKO MOTIVET

Rettelser til Lokomotivet nr. 79

Side 10

Tegningen af ledvogterhuset er ikke i skala 1:87, men derimod i skala 1:100.

Ønsker man modellen i skala 1:87 skal tegningens mål multipliceres med 1,15.

Ønsker man modellen i skala 1:160 skal tegningens mål multipliceres med 0,63.

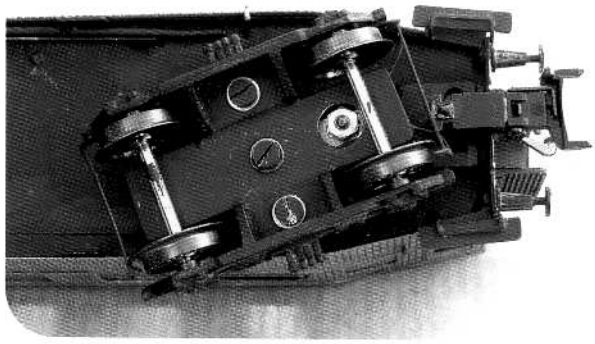
Side 36

DMJU har oplyst os om at der var et par fejl i teksten omkring udstillingen i Valby. Dem retter vi selvfølgelig her:

Det hollandske modulanlæg havde forbillede i Den Hag, ikke Rotterdam, og der var i alt 5500 besøgende, ikke 4000 som nævnt. Vi beklager fejlene, Ib, det skyldes sjusk fra vor side.

TIKØB litra CM

Fra Jan Hager, Mørke, har vi bl.a. fået følgende tip omkring bygning af TIKØBs CM-modeller:



"I nr. 78 beskrives samlingen af TIKØBs tagrytter-CM, hvor problemerne med at bogierne ved udsving kommer i karambolage med trinene. Dette problem opstod også på min model CM 2175. Men det blev løst ved at flytte bogiens eget omdrejningspunkt på vognbunden ud mod enderne. Dette skulle fremgå af billedet. Her fremgår det også at yderakslens udsving bliver meget mindre end den inderste aksels.

Dette lidt mærkelige bogieudsving virker ikke påfaldende, når vognen ses på sporet, og den klarer sammenkoblet med andre personvogne s-kurver med en krumningsradius på 36 cm uden lige mellemstykke".

LOKOMOTIVET: Vi siger tak for tippet, og kan tilføje at Jan Hager i kommende numre viser nye vognbyggerier.

DSB litra DJ bureauvogn

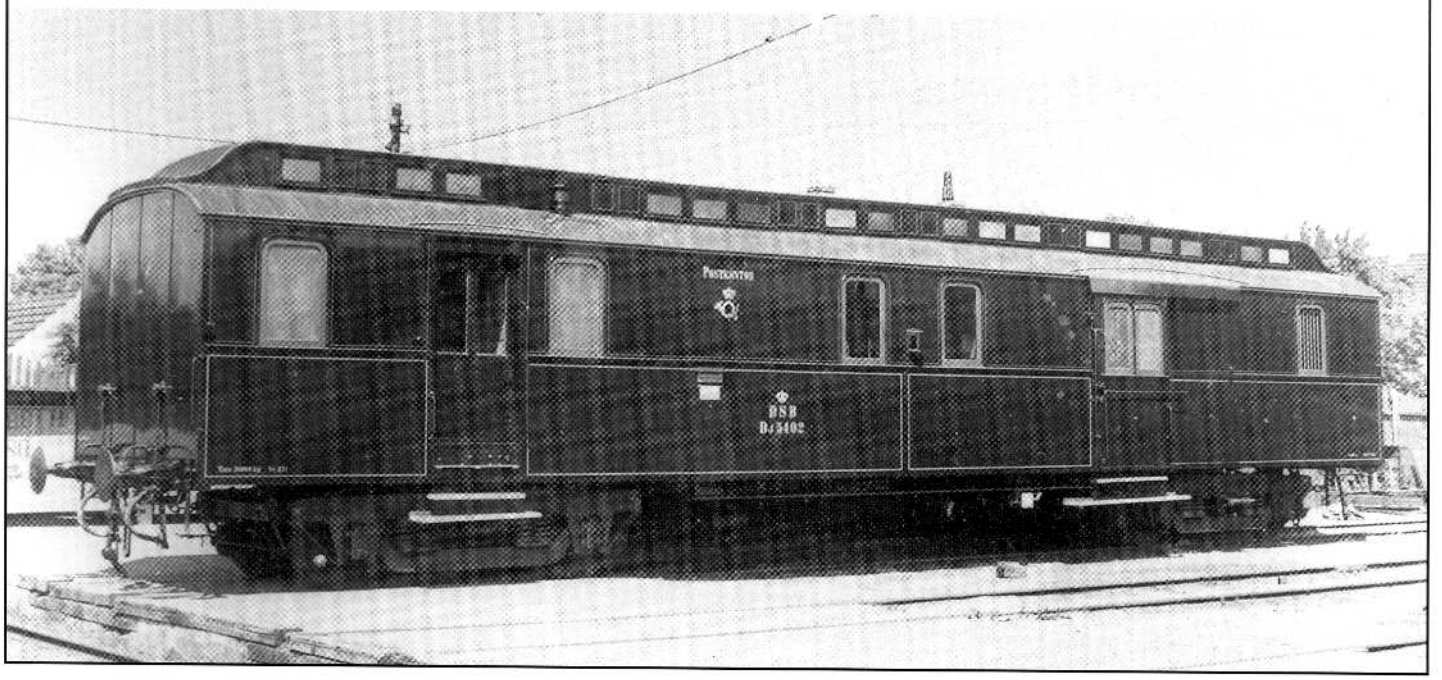
De danske mj-ere selvbygger på livet løs, bl.a. Mogens Rasmussen, Værløse, der har følgende bøn til os:

"Jeg er på jagt efter billeder af DJ-vognen i tagrytterudgave, da jeg er gået i gang med det glimrende byggesæt af denne vogn, der kan købes på Trinbrættet. Kan I hjælpe?"

LOKOMOTIVET: Fotos af DJ i nævnte udgave er lidt vanskelige at finde, men vi kan da hjælpe med et enkelt, nemlig DJ 5402 på CvK i 1943.

Vognen er til revision for udskiftning af vakuumudstyr til tryklufbremser, der officielt indførtes 1943 hos DSB. På det tidspunkt var Statsbanerne ellers begyndt at ombygge tagryttervogne til fladt tag, men en hel del kørte med tagrytter til ca. midten af 1950'erne, den viste DJ 5402 blev således ombygget i efteråret 1952.

Vi har i øvrigt tidligere lovet at bringe fotos af litra DJ med hvælvet tag, så det løfte prøver vi snarest at holde.



PÅ SPORET

Skandinaviens største udvalg af modeljernbaner og tilbehør

Kibri 18 902
Kan benyttes som herskabsvilla, ambassade, posthus m.v.
Før kr. 465,-
NU kr.
225,-

Besøg vor helt nye
HJEMMESIDE
www.paa-sporet.com
med masser af nyheder, tilbud, informationer m.v.

Kibri 18 904
Kan benyttes som 2-etages boligblok m.v.
Før kr. 445,-
NU kr.
165,-

Kibri 11 106
Moderne mejetærsker CAT. Kan også bruges som godslast.

TILBUD
Før kr. 485,- NU kr. **165,-**

Ovennævnte tilbud gælder kun så længe lager haves. Forbehold for fejl, prisstigninger og oplag.

Vesterbrogade 165
1800 Frederiksberg C
Tlf. 33 23 16 17 . Giro 630 3 412

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 modeljernbane...

Små Q vogne
- 23 varianter
- nyhed 2004

Ved forudbestilling inden den 15. december 2004 spar 20,- kr. pr. vogn.

Priser fra 198.-

Få bestillingsnumre og varianter hos din forhandler.

Di 4 - nyhed

Hobbytrade er klar med den norske Di 4, som forventes klar til levering i 4. kvartal 2004. Se mere på www.hobbytrade.dk

Litra MZ
Nyhed 2004

Vi fortsætter produktionen af de fire serier af MZ lokomotivet i skala 1:87.

Priser fra 1598,-

Ret til ændringer forbeholdes.

hobbytrade

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

www.hobbytrade.dk · e-mail: hobbytrade@mail.tele.dk
Importør af Mehano i Danmark

DSB litra PR

Vi skrev i sidste nummer at litra PR kunne blive en skuffelse, hvis HELJAN brugte tenderen fra P-maskine-modellen, dels fordi den ikke var korrekt til litra PR, dels fordi der ikke ville blive plads for DC-dekoder. Det var oprindelig også meningen at benytte nævnte tender, men HELJAN har undervejs besluttet at fremstille den korrekte og meget karakteristiske PR-tenderoverdel med plads for dekoderen. Det betyder at litra PR bliver fuldstændig som forbilledet med mulighed for at bruge den både analogt og digitalt. Bravo, HELJAN!

Billedet viser prototypemodellen (med P-tender) under præsentation på HELJANs tur den 3. oktober 2004. Modellen udsendes senest i slutningen af 1. kvartal 2005.

MASSER AF NYT FRA HELJAN

HELJANs planer for år 2005

HELJAN har nu "renoveret" sit produktionsprogram for 2005, hvilket fremgår af efterfølgende tekst. Da vi desværre først fik de mange spændende nyheder efter redaktionslut, har vi ikke plads til at gå dybere i emnet, men kun bringe en kort omtale. Selvfølgelig fortæller vi i kommende numre mere om, hvad der rør sig i Søndersø, men mon ikke mj-julen er reddet med udsigt til følgende modeller i skala 1:87? De fleste er programsat til år 2005, men HELJAN er også ved at skue ind i år 2006.

Åben godsvogn DSB litra PB
Epoke III/IV
De danske MJ-ere og læsere af LOKOMOTIVET har længe ønsket sig den typiske åbne godsvogn DSB litra PB. Og nu har HELJAN besluttet sig for at opfylde ønsket og producere denne meget populære vogn. Vognen kan slet ikke undværes på modeljernbanen, hvis man kører epoke III.

Men modellen fremstilles ikke alene med påskrifter til epoke III, idet forbilledet også har været i drift i epoke IV (fra 1966) som litra Elo - og senere som tjenestevogne, endda med stort DSB-logo, og disse udgaver vil HELJAN selvfølgelig også fremstille.

Udsendes i løbet af år 2005.

Beholdervogn for transport af sukker
DSB litra Uds
Epoke IV
En karakteristisk vogn i epoke IV var sukkervognen DSB litra Uds, som HELJAN også overvejer at udsende i år 2005. Forbilledet blev sat i drift i begyndelsen af 1970'erne som litra Uds, men kom senere til at hedde Upps (se tekst og tegning side 8).

Produktionen vil dog afhænge af, om det er muligt at benytte (omarbejde) undervognen fra HELJANs model af litra HD, IAL m.fl., og man har endnu ikke besluttet sig til, om den kommer før eller efter litra PB.

Hvis modellen produceres, så vil undervognen under alle omstændigheder blive 'piftet' gevaldigt op, så den kommer til at leve op til tidens krav om kvalitet og nøjagtighed.

Udsendes - med nævnte forbehold - i år 2005.

Scandia skinnebus, serie II
Epoke III
Også Scandias røde skinnebusser serie II er på programmet, idet man har fået mange ønsker fra mj-erne på netop denne type. Forbillederne - i alt 36 stk. - blev leveret til en række danske privatbaner i årene 1951-1952.

HELJAN vil selvfølgelig fremstille skinnebusserne til samtlige baneforvaltninger, litreringer og bemalinger som forbillederne har kørt hos.

Udsendes år 2005-2006.

DSB postvogn litra DH
Postvognene litra DH, der tidligere er udsendt fra HELJAN, kommer i nyt oplag med nye numre. Disse bliver DH 5301, 5306 og 5315. Nogle af dem vil blive lakeret i en lidt anden vinrød for - ligesom i virkeligheden - at variere udseendet.

Udsendes i år 2005.

DSB IC 3 i ny bemaling
Epoke V
IC-toget er som bekendt tidligere udgivet af HELJAN i hvid lakering til epoke IV. Nu fremstilles det i et nyt oplag i DSBs nye IC3-design i blå/hvid til epoke V.

Udsendes i april 2005.

Containerkran m.v.
Epoke IV/V
Der fremstilles fortsat diverse tilbehør til modeljernbanen hos HELJAN. Snart udsendes således en moderne DSB-containerkran i stil med den type, DSB benytter i Vasbygade.

Modellen udstyres med alskens moderne elektronik/digitalteknik, så den kan aflæsse containere m.v. i tre etager, køre frem og tilbage, så der bliver masser af aktiviteter med denne model.

Også en stor drejeskive er på vej. Denne model, der fremstilles i samarbejde med Walthers og LENZ får også alskens digitalteknik, bl.a. med mulighed for 60 individuelle stop. Brodækket bliver 45 cm (amerikansk), men fremstilles også til europæiske forhold.

SENSATION!
Jernbanefærge: Kong Frederik den IX
Epoke III/IV
HELJAN overvejer ligeledes kraftigt at fremstille en færge i model skala 1:87. Forbilledet bliver den tresporede Kong Frederik den IX, der leveredes til DSB i 1954, og forblev i drift til 1997, dels på Gedser-overfarten, dels på Storebælt.

Modellen, hvis længde i skala 1:87 er godt 130 cm, vil i så fald blive fremstillet som "løfte-i-flok"-projekt. I løbet af januar måned vil HELJAN foretage en speciel rundspørge for at høre om mj-ernes interesse for projektet.

Bliver projektet gennemført, så vil færgemodellen blive udsendt i år 2006. I øvrigt påtænker HELJAN også at lave en model af en stump kaj eller færgeleje til modellen.

Dette var i al korthed, hvad HELJAN har på tegnebrættet til danske mj-ere i år 2005. Vi vender naturligvis tilbage for at holde vore læsere orienteret om HELJANs projekter m.v. i kommende numre, bl.a. med uddybning af nævnte modeller.

VI HAR HØRT & SET

Af Torben Andersen

MY 1201-1202 på vej

Modellerne af de specielle diesellokomotiver fra DSB, nemlig litra MY 1201-1202 udsendes i løbet af januar måned 2005. De er allerede afskibet til modtagelse ultimo december, og man vil derefter hurtigt muligt sende dem ud til "løfte-i-flok"- deltagerne og forhandlerne.

Vi anmelder naturligvis den usædvanlige model i næste nummer af bladet. Men set ud fra prototypen (se billedet) og med den teknik, der bliver lagt i den, så bliver det en attraktiv model.

TOG&TEKNOs kommende MH-modeller

Som nævnt i nr. 79 udsender TOG&TEKNO en serie modeller af DSBs rangerlokomotiv litra MH her i foråret 2005.

De enkelte modeller nævnt hosstående er til 2-skinne jævnstrøm (DC). De samme numre og udførelser kommer også til 3-skinne vekselstrøm, og katalognummeret for disse er de mellemliggende numre med appendiks AC, altså: Kat.-nr. 15 0002 AC for MH 301, 15 004 AC for MH 307 o.s.v.

Den nævnte periode er de år, hvor maskinerne havde den pågældende bemaling og udstyr.

TOG&TEKNOs kommende MH-modeller

Kat.nr.	MH-nr.	Sted	Periode	Beskrivelse
15 001	MH 301	Vest	1960-1974	Grøn m/krone-litrering
15 003	MH 307	Vest	1987-1999	Grøn m/hvid designlitrering
Gul advars.blik på taget				
15 005	MH 312	Vest	1976-1999	Rød/sort
15 007	MH 316	Vest	1984-1999	Rød/sort, gul advar.blink
15 009	MH 322	Vest	1961-1984	Grøn m/kronelitrering
15 011	MH 325	Vest	1992-1996	Grøn med gule trin og hånd-bøjler, adv.blink
15 013	MH 346	Museum	2004	Grøn m/kronelitrering
15 015	MH 348	Vest	1962-1995	Grøn m/kronelitrering
15 017	MH 349	Øst		1962-1989 Grøn m/kronelitrering
15 019	MH 359	Øst	1984-1999	Rød/sort m/adv.blink på tag
15 021	MH 378	Øst	1989-2001	Rød/sort m/adv.blink på tag
15 023	MH 380	Øst	1980-1987	Grøn m/kronelitrering, adv.-blink på taget

DWA Hobby
Nyhed i år 2005

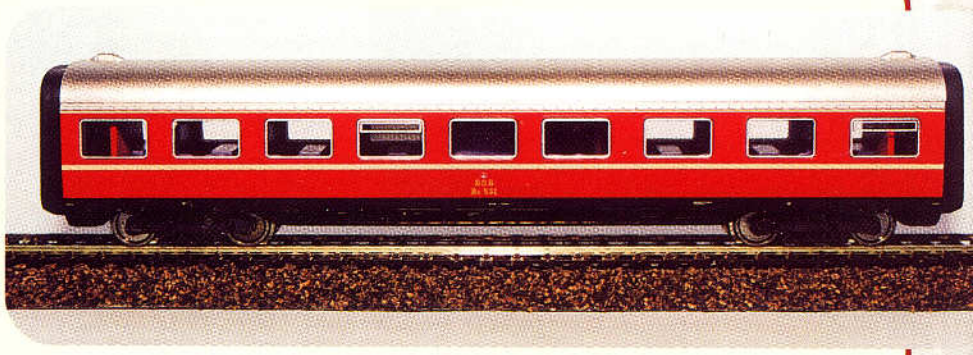
Beholdervogn fra SOLO FABRIKEN

Skala 1:87; epoke III

En nyhed fra DWA i foråret 2005 bliver bl.a. en beholdervogn fra SOLO-fabrikerne i Sønderborg. Udsendelsen af modellen, hvis forbillede bliver ZE 503 652, sker i løbet af februar-marts. Modellen leveres i 1949-udgave, d.v.s. uden bremsehus. Beholderen lakeres i lysegrå med farvepåtryk af SOLO Fabrikens cirkellogo i sort, gul og orangerød. Vognen baseres på Fleischmanns model, som er næsten 100 procent korrekt til (også) denne udgave.

SOLO fabrikken - før 1949 DFM (De Forende Margarinefabriker) - i Sønderborg anskaffede i 1932-33 fire vogne ZE 503 651-654. Vognene blev oprindelig lakeret i en mørkerød farve med DFMs runde logo i sort, orange og gul. I 1949 skiftede fabriken - der staves med ét k - navn til SOLO FABRIKEN, og vognene blev ommalet i nævnte lysegrå og logo. Det bliver altså vognen i udgave 1949-1965, der i første omgang udgives at DWA.

Men er der interesse for de mørkerøde vogne med det gamle DFM- logo og bremsehus, d.v.s. sen epoke II og tidlig epoke III, så agter DWA også på et tidspunkt at fremstille disse, når yderligere dokumentation foreligger. Allerede nu kan man tilkendegive om man er interesseret i denne.



ROCO DSB litra MA-lyntog

2. del: MA 463-AM 504-BR 531-BS 482
Epoke IVa

1:87

Lyntoget fra DSB, der udsendtes i august fra ROCO, er anden halvdel til otte-vognlyntoget, og er i realiteten magen til første del med hensyn til de tre vogne litra MA, AM og BS. Sættet er i samme røde farve, men med nye numre som nævnt ovenfor. De detaljemæssige fejl, bemalinger m.v. på første sæt, går igen på det nye lyntogsæt, men litreringerne er dog ændret til korrekt beskriftning med såkaldte majuskler og kapitæler. Toget passer fortsat ind i epoke IVa.

Restaurantvognen er helt ny og omarbejdet til korrekt dansk litra BR med netop de karakteristiske træk for denne vogntype. Det var ellers frygtet at ROCO ville bruge den tyske udgave, men heldigvis har ROCO fremstillet den danske udgave som forbilledet ser ud med hvide afblændede vinduer m.v.

Sættet fås til både DC/DCC og AC, til begge systemer med og uden lyd. Dekoderne er fra ESU i de respektive formater. Køreteknisk er der ingen forskel fra det nye MA- og det først udgivne sæt. Se LOKOMOTIVET nr. 76.

Længden over puffer er 856 mm, d.v.s. at et dobbeltsæt får en længde på godt 1,7 meter, så det er et spørgsmål om den almindelige hjemme-mj'er har plads til så langt et tog?

Bemærk, at lyntog med dekoder ved sammenkobling til ottevognsæt (dobbelttraktion) skal have samme dekoderfabrikat og gerne samme serienummer for at køre optimalt. Dette - og de tilhørende cifre i CV-registret for dobbelttraktion - er angivet i den vedlagte brugervejledning. Sidstnævnte ligger under polystyrenemballagen.

Ny hobbyforretning i Næstved:

"HOBBY-Dreams"

Ikke siden FLYWWOOD lukkede i december 2003 har der været en rigtig hobbyforretning i Næstved. Men den 8. oktober 2004 åbnede omsider en længe ventet af slagsen.

Det er brødrene Mads og Lars Knarreborg, der står for den nye forretning, der er beliggende i Østergade 9, Næstved, ca. 15 minutters gang fra stationen.

Forretningen, der har fået navnet "Hobby-Dreams" og kan tilbyde gulv- og hyldeplads på ca. 60 kvm. Man vil primært føre modeljernbane og tilbehør, men vil desuden have radiostyrede biler, militærbyggesæt m.v., således at næsten alle interesser kan blive dækket.

Man vil ikke alene satse meget på Märklin, men også på to- skinnedriften, d.v.s. fabrikater fra ROCO, HELJAN, Hobby Trade m.fl. foruden naturligvis det krævede tilbehør. Alle aktuelle skalaer vil vil blive dækket. Der handles både med nyt og brugttog.

Da brødrene i mange år især har arbejdet med at indbygge digital teknik i trækkraft, så bliver dette noget man vil gøre meget i, især omkring Märklins modeller.

Forretningen har åbent mandag, onsdag-torsdag fra kl. 12-18, fredag kl. 10-19 og lørdag 10-15. Der er lukket på tirsdage.

Telefonnummeret er 55 77 90 44.

TRINBRÆTTET VEJLE
Vokseværk

Netop havde det genåbnede Trinbrættet Vejle fået indrettet sig i nye lokaler i løbet af sommeren, før man i begyndelsen af september rykkede ind i nye og større lokaler, der ligger endnu nærmere banegården end før.

Trinbrættets lokaler er øget fra 34 kvm til over dobbelt så store på i alt 72 kvm, så der nu bliver bedre plads til publikum og alle de spændende mj-artikler.

Der er rigtig gang i mj-hobbyen, fortæller indehaveren Mogens Nielsen, så der er rigelig brug for den ekstra plads, ikke mindst er udstillingsvinduerne et aktiv for forretningen.

Den nye adresse er Borgvold 16A, 7100 Vejle, der kun ligger ét minuts gang fra banegården. Telefonnumer og åbningstider er de samme, og det er betjeningen ved Brian Albrecthsen også.

Märklin

DSB traktor 1

Epoke III;
skala 1:87
Kat.-nr. 37 364

Märklinisterne fik i løbet af sommeren 2004 lidt rangertrækkraft til anlægget, nemlig DSB traktor 1. Det er en lidt atypisk model, idet DSB kun havde dette ene køretøj, der blev overtaget fra den tyske besættelsesmagt, hvor det havde typebetegnelsen WR 360C.

Märklin har pudset en af sine gamle modeller af og givet det en ny forklædning, d.v.s. opmalet den i DSB-grøn med gule DSB- påskrifter.

Dimensionerne er næsten 100 procent som hos forbilledet, dog er førerhuset ca. 5 mm for langt; årsagen er den krævede plads til til motor m.v. i førerhuset.

Modellen har generelt god lighed med forbilledet, men detaljemæssigt er der flere mangler: Nedløbsrør på førerhus, ventilator på førerhustag og rangerklokke er de væsentligste mangler. Endvidere har lokomotivet rillede kølerspjæld, det har Märklin dog forsøgt efterlignet med 'rilletryk'.

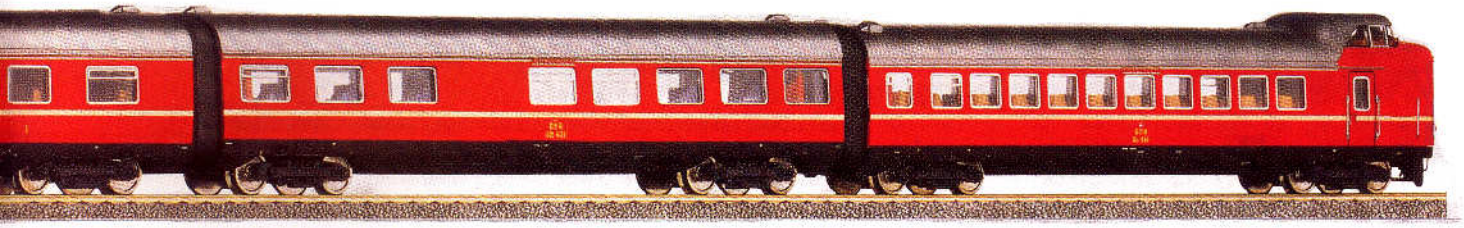
Der er også overskud af detaljer: På bagsiden af førerhuset har modellen udtag til lygter, det havde forbilledet ikke, ligesom det heller ikke havde Friedmann smøreapparat på fodpladen m.v.

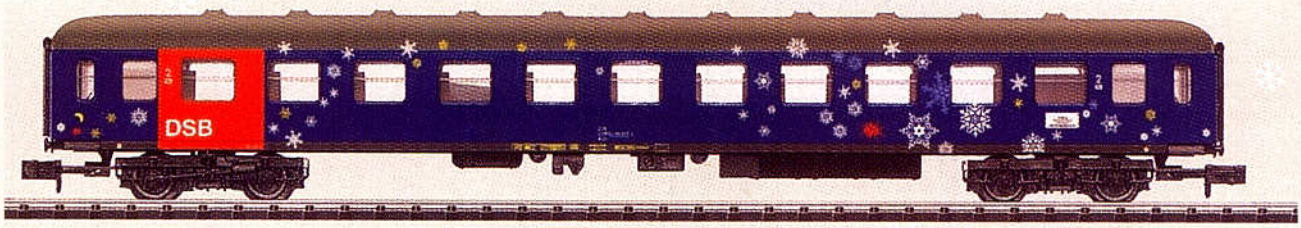
Den grønne lakering er halvmat og matcher fint DSB nr. 2-grøn (RAL 6005), der blev indført i 1951. Traktor nr. 1 blev dog først ommalet i 1955 (og udrangeret 1959).

Trækkraften sker med en traditionel fempolet motor (feltmagnet med anker), og trækket foregår som hos forbilledet via blindaksel.

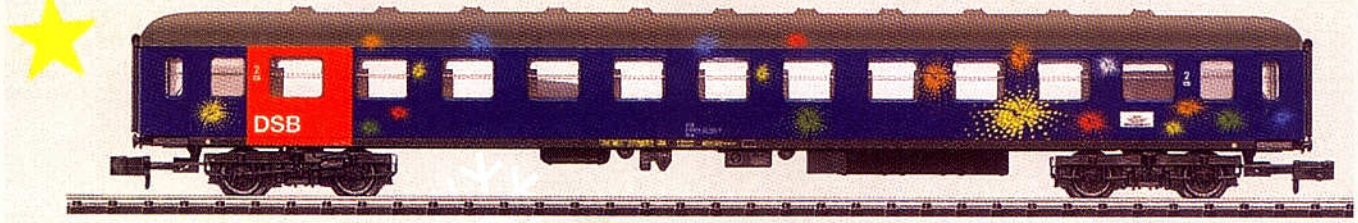
Modellen kan arbejde ved konventionel (analog) vekselstrømdrift, Märklin Delta, Märklin Digital og Märklin Systems. Driftarten registreres automatisk af den ilagte dekoder. Starthastighed, nedbremsning og maksimal hastighed kan meget enkelt indstilles manuelt via to indkodningskontakter (potientometre) på den elektroniske printplade, mens lokomotivadresse indkodes via 8-cifret 'klaviatur' på samme printplade. Brugsanvisningen forklarer fint, hvordan dette gøres.

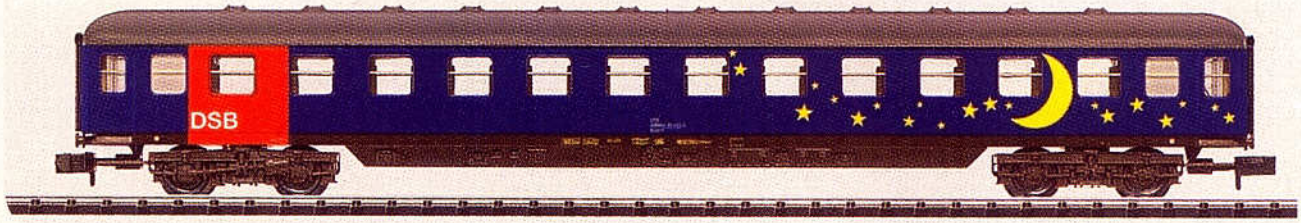
Modellen er udstyret med NEM-skakt med Märklin kortkoblinger. Driftsikkerheden er som sædvanlig meget sikker og uden problemer.





b. 1:1, Handmuster





TRIX

1:160

Sæt med DSB liggevogne

Epoke IV; skala 1:160
Kat.-nr. 15 911:
DSB Bcm 51 86 51-40 421-3 (snekrystal)
DSB Bcm 51 86 51-40 428-8 (fyrværkeri)
DSB Bcm 51 86 51-40 412-3 ('bananen')

TRIX har i september 2004 udsendt et superflot sæt med tre af DSBs liggevogne litra Bcm. De foreligger i den kendte natblå farve med rød lodret stribe og forskellige mønstre akkurat som hos forbilledet, d.v.s. med mønstre af snekrystaller, fyrværkeri og gul halvmåne (kaldet 'Bananen').

Modellerne er i nøjagtig skala 1:160, og derfor i korrekt længde med rigtige antal vinduer. Hver vogn måler ca. 165 mm over puffer, og oprangeret fylder de tre vogne 50 cm på sporet.

Vognene er baseret på tyske grundmodeller, hvilket er helt korrekt, idet DSB i 1980'erne købte 26 meter vognene som brugt hos DB, istandsatte og ommalede dem, hvorefter de sattes i drift i liggetogene mellem landsdelene, bl.a. i Natteravnen.

TRIX har også taget højde for at den ene af vognene - Bananen - havde skørt, mens de øvrige er med "flad bund",

Farver og mønstre er - så vidt vi kan dømme - ramt nøjagtigt. Påskrifterne er yderst præcise i snit og størrelse, og meget tydelige, og selv de meget små revisionsdatoer kan læses (med lup). Det er utrolig flot!

Vognene er udstyret med NEM-skakt og kinematik for kortkobling, og der er mulighed for belysning af vognene, både slutlys og indvendigt. Disse belysningsæt skal anskaffes særskilt.

Til sidst: Sættet udgives kun i dette efterår, så køb det, mens det er til at få.

DWA-Hobby

1:87

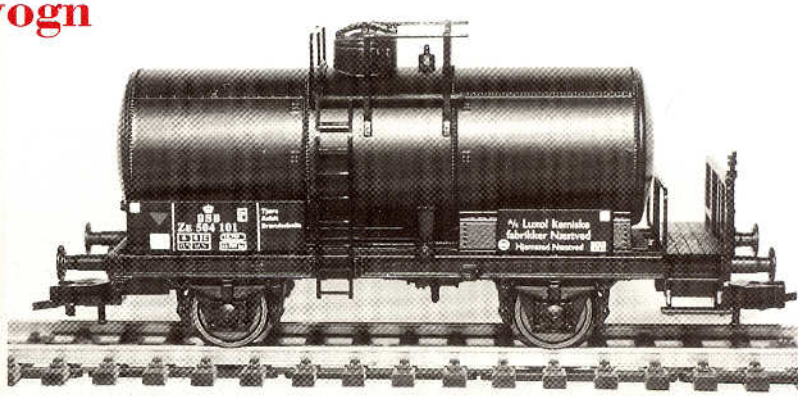
... endnu en sort beholdervogn

På Jernbanemuseets GM-arrangement medio august 2004 præsenterede DWA sit nyeste projekt, nemlig en sort beholdervogn fra Næstved-virksomheden LUXOL.

Modellen er igen baseret på en Fleischmann beholdervogn, som har en god lighed med forbilledet. Der er dog et par forskelle, bl.a. skal vognen kun have stige i den ene side og lidt forlænget løbebro på den anden side af domen. Det skulle være nemt at ændre. Ellers må man leve med modellen som den er.

Ellers er der ikke så meget at sige ud over at den igen følger sit forbillede med hensyn til påskrifter m.v. Vi kunne dog godt have tænkt os at der også havde været tekniske påskrifter på vangerne.

Forbilledet ZE 504 101 blev oprindelig i 1947 anskaffet til I/S LUXOL (fra 1953 LUXOL A/S). Den var i drift indtil slutningen af 1960'erne, hvor den måtte udrangeres på grund af manglende rullelejer. Vognen måtte transportere tjære, asfalt og brændselsolie.



team HELJAN

POSTVOGN

5017 - LITRA DH 5301 - KR. 398,00
5018 - LITRA DH 5306 - KR. 398,00
5019 - LITRA DH 5315 - KR. 398,00

HELJAN A/S . REBSLAGERVEJ 6 . 5471 SØNDERSØ . TLF. 64 89 11 88
www.heljan.dk . heljan@heljan.dk

ROCO PROFESSIONEL

DSB diesellokomotiv MY 1124

skala 1:87
Epoke Va (IVb)
Kat.-nr. 63 960 DC
med NEM-stik u/dekoder
69 960 AC
med lastafhængig dekoder
63 961 DCC
med lastafhængig dekoder

I september dukkede ROCOs anden udgave af DSB litra MY op i handelen, denne gang i rød/sort liberi og med ændrede detaljer. Nummeret var forud annonceret til MY 1124, og dette nummer har maskinen også, skønt der står MY 1125 på emballagen. Det skal man altså ikke lade sig narre af.

Modellen er generelt en supermodel. Grundmodellen er den samme som til den vinrøde MY 1116, hvilket betyder at visse af detaljefejlene går igen. Tagdetaljerne er dog ændret således at disse nu fremtræder med de oprindelige - korrekte - ovale udstødninger, ligesom der er tilføjet radioantenner... men togfløjten mangler stadig.

Modellen er som nævnt i rød/sort design, i øvrigt med den korrekte tidlige DSB-røde (RAL 3002), og påskrifterne er bare kvalitetsmæssigt i top. Man har også fået navnet JYTTE med, hvilket indikerer at ROCO har tænkt modellen som en epoke Va-model, d.v.s. efter 1991. Efter vor mening skulle man have udeladt pigenavnet, idet modellen bedre passer til epoke IVb. Hvorfor? Fordi pigenavnet blev påmalet ved renoveringerne i 1994, hvor maskinerne ved samme lejlighed fik monteret rangerplatforme. Navnet er dog en detalje, man kan leve med, hvis man vil køre epoke IVb.

Vigtige detaljer er de underhængte plove, der er helt korrekte til både epoke IVb og Va. Det samme gælder ekstra håndbøjler på fronter m.v. En spidsfindig detalje som ROCO har husket - og gjort sig ulejlighed med at udføre - er at de rød/sorte MY kun havde to sandkasser mod oprindelig fire. Flot! Når alt er så detaljemæssigt gennemført, så er det en skam, at man har glemt de gule klarmeldingslamper ved dørene. Never mind! Øvrige detaljer er ligeledes i top.

Maskinen er lige til at sætte på sporet og køre med, idet alle dele som håndbøjler, vinduesviskere m.v. er monteret fra fabrikkens side. Ønsker man en hel plov uden udskæringer for koblinger, fx som vitrinemodel, så er disse - og diverse trykluftslanger - vedlagt i sættet. Men hvem nænner dog at sætte så smuk en model i vitrinen?

DSB-logo på fronter (4,2 mm høje) og sider (5,5 mm høje), litrering og tekniske påskrifter er helt korrekte i snit og størrelse. NOHAB-skiltet er i øvrigt superflot påtrykt i metal med næsten læsbar gengivelse af navn, nummer o.s.v. Det kan trykmæssigt ikke gøres bedre.

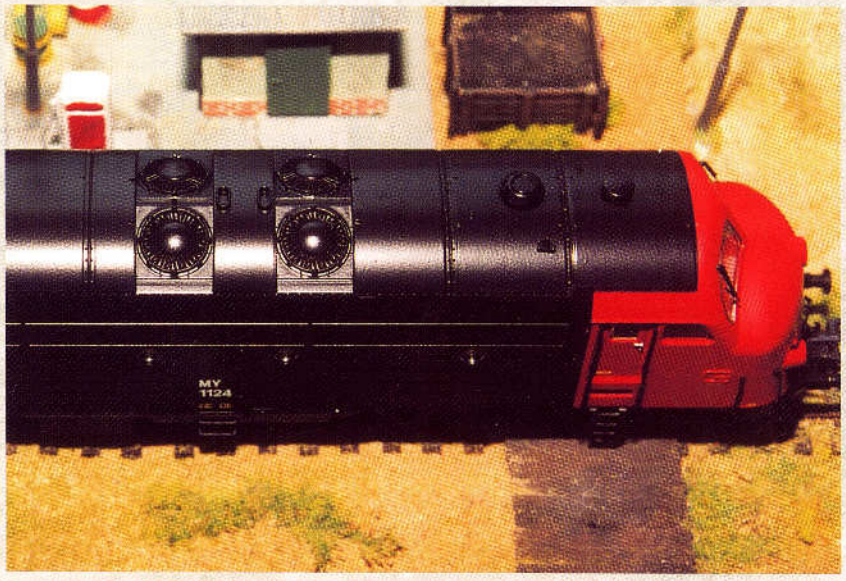
Maskinen er formonteret med ROCOs kortkoblinger, men ønsker man andre typer, så er disse vedlagt som løsdele, dog kun ROCOs egne fabrikater.

MY 1124 til DCC: Modellen er udstyret med ESU dekoder efter NMRA-format og lyddekoder med GM-lyd. Denne er autentisk i lyd, men ligesom med den vinrøde MY 1116, har den tyfon i stedet for lokomotivfløjte. Desværre tabes lyden i visse skifter, hvis maskinen kører langsomt, men kan hurtigt genetableres med tryk på 'soundtasten'. Modellen er forudindstillet til kaldenummer 03, og køretrin m.v. er til Lokmaus2 sat til 28 køretrin.

MY 1124 til AC-lyd: Modellen er forsynet med ESU dekoder og loksound (Motorola-format), forudindstillet til kaldenummer 03. Her er lyden intakt under hele driften.

Kørslen er som sædvanlig i top, se anmeldelse af grundmodellen i LOKOMOTIVET nr. 74, side 33 og nr. 76 side 9.

Kort om forbilledet MY 1124: Maskinen blev leveret fra NOHAB-GM i 1956, ommalet 1978; underhængte plove monteredes i 1980, fra 1994 fik den rangerplatform og navn (Jytte), udr. fra DSB i 1998, solgt til Privatbanen Sønderjylland - PBS. I årene 1980-1986 var MY 1124 stationeret i Øst (Sjælland), resten af tiden i Vest (Jylland/Fyn).



JTB KØREPLAN

Nem køreplan til modeljernbanen

Lav det hele på din PC:
- tjenestekøreplan
- grafisk køreplan
- maskinløb
- tildel lokofører/cab

Se mere og bestil eksemplar på

WWW.JTB-KPLAN.DK

(brugervejledning, eksempler og skærmbilleder)

Download gratis demoversion

Passer til alle modeljernbaner uanset skala

DUUS HOBBY

Rødovre StationsCenter
2610 Rødovre
Tlf.: 3672 0136

BACHMANN - LGB - LIMA
FLEISCHMANN - MÄRKLÍN

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

GLÆDELIG JUL

ROCO NYHEDER: Nyeste fra ROCO International Collection er **dobbeltdækkepersonvognene fra SBB** som DSB lejede inden de nuværende vogne blev indsat. To forskellige sæt, ét med styrevogn og 2. klasse og ét sæt med en 1. klasse og en 2. klasse vogn.
MY 1124 i rød/sort bemaling. DC-version med original GM-lyd. AC-version med Andi-dekoder. **Gastankvogn fra BP Gas**, 4-akslet, epoke IV, indsat hos DSB. Sort tankvogn ESSO/DDPA fra DSB, 2- akslet, epoke III. DSB litra MA lyntog, 2. del med bistrovogn i DC-version med og uden lyd. I AC-version med lyd. Alle er udkommet.

Store Q-vogne. Hobby Trade fremstiller en hel række QH/QR i forskellige bemalinger og varianter: Sæt til epoke III, fire brune vogne. Sæt til epoke II, tre hvide vogne. Der ud over ikke mindre end ni varianter med håndbremse, bremseplatform eller bremsehus. En rigtig "folkevogn" til epoke II- og III- anlægget.
Små Q-vogne: Intet mindre end 24 varianter er annonceret fra Hobby Trade. Kom ind og reservér nu!

EKSKLUSIVE TRINBRÆT-MODELLER:

Færgen KRONBORG som byggesæt i styrenplade. TRINBRÆTTET Århus har fremstiller et byggesæt i fræset styrenplade med en bund i fræset MDF-plade. Modellen kan rumme fire B-vogne. Et oplagt "diskussions-stykke" til modeljernbanen, og en prototypisk måde at få udenlandske vogne til at køre på anlægget. Kom ind og se vor prototype. Prisen er **2750,- kr.** for styrensættet. Man kan hertil vælge mellem to **fittingsæt**, et **basissæt** til **378,- kr.** og et **udvidet sæt** til **898,- kr.** Alt i alt den første mulighed for at få en rigtig flot færge til prisen for et stort damplokomotiv.
DSB kulkran og tilhørende **kulvogne** med hjul, der blev hejst op og bundtømt i tenderen. Kranen stod i sin tid stort set ved alle større stationers maskindepoter, og står enkelte steder endnu. Epoke II-IV (til museumstog). Byggesættet er udført i fræset polystyren. Kranen sælges for **150,- kr.**, og et sæt med to kulvogne sælges for **80,- kr.**
Den lille **perrontraktor**, der kørte i brun bemaling under DSB og i gul bemaling hos postvæsenet i epoke III-IV. Sæt med traktor sælges til **80,- kr.** og anhænger til **70,- kr.** Hertil har vi i øvrigt danske **postsække** til vognene til **58,- kr.**
Her ud over har vi stadig byggesæt til DSB rejsegodsvogn litra **ECO**, bureauvogne litra **DJ** og **DP** - og som nyhed den gamle DSB motorvogn litra **MR.**

SPOR N NYHED: Rød/sort MY fra TRIX. Specialversion, der kun produceres i en serie i 2004. Reservér nu. Lokomotivet er forberedt for Selectrix dekoder. Hertil sæt af tre stk. DSB liggevogne med hver sin bemaling. Vognene er med KK-mekanisme. Laves også kun som engangserie i 2004. Er kommet.

DSB rangerlokomotiv litra MH. MG-Togmodelle har varslet en hel serie MH i epokerne III, IV og V, både i rød/sort og grøn bemaling. Reservér nu.

Specialfremstillet for TRINBRÆTTET ÅRHUS:
DSB hjælpevogn nr. 11. Fantastisk flot håndbygget vogn, færdigbygget med helt ny støbt vognkasse. Alt er udført i samme topkvalitet som OHJ-motorvognene. Fås både i brun og gul bemaling. Modellen hører til i ethvert hjælpetog epoke III og IV. Kom ind og se den.

Brekina VW Pick-Up fra De Danske Sprit Fabrikker. I lyseblå bemaling med DDSF-logo plus Cloc, gin, whisky, vodka og likører påtrykt siden. **Pris 99,- kr.**

Grimstrup Film er kommer med videoen fra **GM-træf** i august 04 i Odense. Pris VHS og DVD **185,- kr.** Desuden er **Strejftog X** lige på trapperne. Den indeholder bl.a. glimt fra Flintholm station, sporlægning på Skagensbanen, Dronningens salonvogn i Aabenraa og Haderslev. Pris VHS og DVD **250,- kr.**

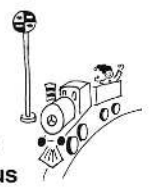
Det nye NYHEDSBREV er kommet. Kig ind i butikken og hent det. Har du mail-adresse, så meld dig til, så får du løbende tilsendt nyhedsbreve og brugtlister. Nyhedsbrevet følger med i alle forsendelser.

Vi ønsker alle en god jul og et godt nytår. Susanne og Henrik.

Har du mail-adresse, så meld dig til – så får du løbende tilsendt NYHEDSBREVE- og BRUGTLISTER.

Aktuelt nyhedsbrev medfølger alle forsendelser.
Meget mere kan ses i butikken og i nyhedsbrevene.

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



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

Er der travlt tager telefonsvarer, fax og E-mail mod 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

HOBBY TRADE

De store Q-vogne DSB litra QH og QR

Skala 1:87; epoke II/III

Lidt forsinket kom de store Q-vogne i handelen, hvilket bl.a. skyldtes at Hobby Trade først - meget prisværdigt - ønskede at ændre nogle detaljefejl. Disse fejl er nu rettet, og vognene fremtræder herefter i superdetaljerede versioner.

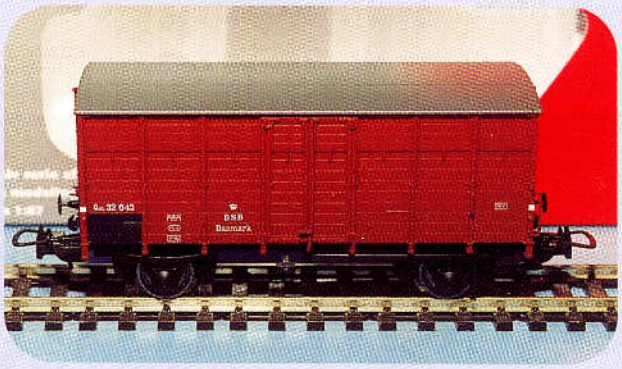
Men grundet monteringsfejl fra fabrikkens side på vogne med bremseplatform, har man beklageligvis måttet returnere disse vogne for ommontering. For at løse problemet sendte man sin danske konstruktur til Kina medio november. Vogne med fejl omfatter kat.-nr. 2300-2003, -2004, -2010 og sættet - 2011, som derfor udsendes senere. Det er forhåbentlig allerede sket, når dette blad læses.

Det betyder desværre at vi må vente med en uddybende anmeldelse indtil vi har alle vogne til rådighed, d.v.s. i blad nr. 81.

Vi kan dog kort fortælle at modellerne er meget tro mod forbilledet med de ændrede detaljer, bl.a. nyt tag med markering af tagpapbaner, ændringer ved bremseplatformen (for modeller med dette udstyr), nye seddelholdere, detaljerede håndbremser og korrekte håndbøjler.

De aktuelle numre for litra QR og QH fremgår af LOKOMOTIVET nr. 79.

Billedet viser kat.-nr. 2300-2001: DSB litra QHL 32 643 - nu med tagpapmarkering.



KM-Text

Fortsat stort program af litreringer

Ønsker man korrekte påskrifter, d.v.s. litreringer og tekniske angivelser på sit rullende materiel, så er der ingen vej uden om KM-Text. Firmaet, der er et samarbejde mellem Klaus Kongsted og Søren Monies, kan tilbyde alverdens danske påskrifter (vådtransfers) i et stort udvalg, og nye kommer stadig til for både DSB- og privatbanemateriel.

Alt er præcist gengivet i størrelse og snit, og der fås påskrifter til alle epoker: Den ældre antikva, DIN 1451 og Helvetica.

En god ide i KM-Texts katalog, der i øjeblikket (november 2004) omfatter fem A4-sider for skala 1:87, er forslag til, på hvilket industrimateriel el.lign påskrifterne kan bruges, fx Fleischmann 'det-og-det' eller HELJAN 'det-og-det', så man ikke er tvivl om, hvordan litreringerne evt. kan benyttes.

Hvert litra (sæt) indeholder flere numre. En lille anke er, at de enkelte litra og numre ofte står meget tæt, og man skal skære yderst forsigtigt for at frigøre delene...og have gode øjne. Men ellers er litreringerne tip-top, og der medfølger brugsanvisning for hvert sæt, så man ikke er tvivl om, hvor påskrifterne skal placeres.

Også den aktuelle epoke er angivet, d.v.s. om påskrifterne tilhører epoke II, III, IV o.s.v., endda med periode underinddeling. Her burde KM-Text i øvrigt nok anføre, hvilke år, der dækker de enkelte perioder.

Pas i øvrigt på med evt. lak på transferne, idet nogle lakker opløser dem, det gælder bl.a. Humbrol mat lak. Brug helst vandbaseret lak.

Billedet viser Fleischmann 5915 (eller 5715) med påskrifter til DSB litra PT 9470 fra KM-Text. Presenningen er i øvrigt en vakuumpresset plastoverdel fra PÅ SPORET.

I nr. 79 omtalte vi kort HELJANs nyeste samlesæt, et banearbejderhus. Her er en lidt dybere beskrivelse af sættet.

Som allerede nævnt i nr. 78, så markedsfører HELJAN sættet som både kolonnehus og ledvogterhus, men det er ingen af delene. Det er derimod et typisk DSB banearbejderhus med forbillede i flere af slagsen hos DSB, her specielt på Nordbanen (Allerød).

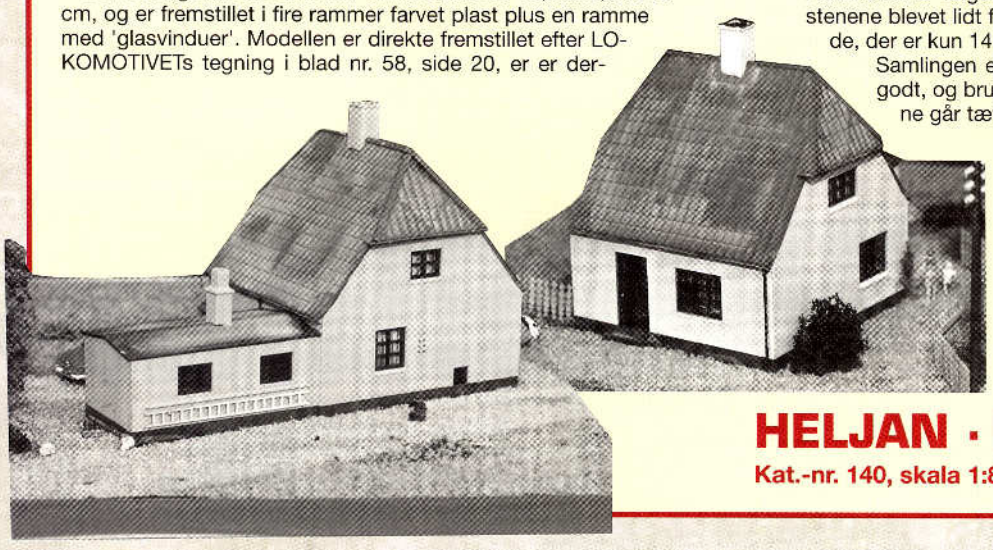
Der færdigsamlede sæt har dimensionerne 15,5 x 8,5 x 10 cm, og er fremstillet i fire rammer farvet plast plus en ramme med 'glasvinduer'. Modellen er direkte fremstillet efter LOKOMOTIVETs tegning i blad nr. 58, side 20, er er dermed det tredje danske tilbehørsæt fra HELJAN, som er skala-korrekt (det første var Holme-Olstrup station, det andet pølsevognen).

Sættet er i samme farve som det færdige hus skal være, dog ikke rammen med døre og vinduer, idet disse skal være røde eller grønne. Selv om sættet foreligger i de rigtige kulører, så anbefales det at male huset i matte farver.

Forbilledet er fulgt hundrede procent, men uheldigvis er tagstenene blevet lidt for store. Der skal være 19 sten i en taghøjde, der er kun 14 (det kan vist kaldes tagsten-nitteri).

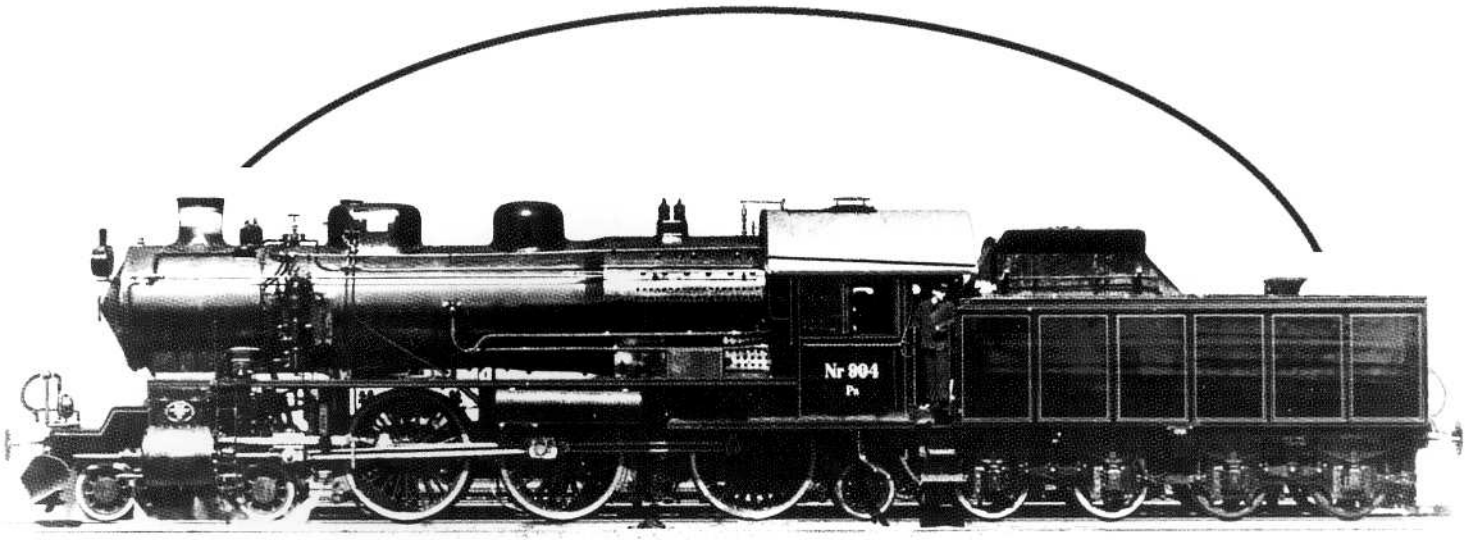
Samlingen er ukompliceret. Man skal huske at afgrate godt, og brug helst en flydende lim til samling. Vinduerne går tæt i fyldningen, så pas på at limen ikke flyder ud og ødelægger 'glasset'.

For ommaling kan benyttes følgende Humbrol-enamel: Fundament 27-grå, mure 24-gul mixet med lidt 63-sand, tag 73-rød, døre og vinduer 76-grøn eller 70-rød, tagrender og nedløbsrør 64-grå eller 76-grøn. Ønsker man huse i andre murfarver kan disse selvfølgelig benyttes.



HELJAN · Banearbejderhus

Kat.-nr. 140, skala 1:87 · Epoke II/III/IV



Litra PR 904 efter ombygningen i 1943. Maskinen blev den eneste med komplet olielanterne-belysning og vakuumbremse. Foto: DSB.

Modeller og forbilleder:

DSB litra PR

... DSBs eneste hybridmaskine

I løbet af december måned - eller senest ved udgangen af 1. kvartal 2005 - udsender HELJAN sin model i skala 1:87 af det specielle og spændende damplokomotiv fra DSB, litra PR. Lad os derfor se lidt på forbilledet.

I begyndelsen af 1940'erne var DSB i den situation at man havde brug for en kraftig maskine på nogle strækninger, der ikke kunne bære R- eller H-maskiner. Samtidig havde man overskud af P-maskiner, bl.a. fordi man anskaffede E-maskiner og indførte lyntog i 1930'erne, og P-maskinerne indsattes derefter i standsende persontog, hvilket de ikke var egende til. Derfor var der mening i at ombygge nogle P-lokomotiver til en maskine, der kunne befare strækninger med 37 kg/m skinner, og med en trafik som K- og D-maskiner havde besvær med at bestride.

Det var DSBs maskinchef Hedegaard-Christensen, der i begyndelsen af besættelsesårene overvejede denne ombygning af maskinerne, og opstillede nogle grundlæggende krav for evt. ombygning af litra P til en ny maskine.

Krav til litra PR

Disse krav var bl.a. at maskinerne skulle være i stand til at fremføre alle togarter som hurtig- og persontog, gennemkørende og standsende godstog med en togvægt på 450 tons (hurtigt persontog) og 600 tons (godstog). Endvidere skulle maksimalhastigheden være 100 km/timen, og akseltryk skulle maksimalt være på 16 tons.

Grundet materialemanglen skulle man genanvende flest mulige dele fra P-maskinen og allerede eksisterende reservedele på lager. Sluttelig var det et krav at maskinerne skulle sættes i drift så drift hurtigt muligt.

Efter beregninger og overvejelser kom man frem til tre muligheder, der opfyldte kravene mere eller mindre:

1) En 1-C-1 maskine med P-maskine kedel og fyrkasse.
2) En 2-C maskine med P-maskine kedel, men smal fyrkasse som litra H og R.
3) En 2-C-1 maskine med P-maskine kedel og fyrkasse som litra H og R.

Umiddelbart var løsning 1) den nemmeste, da der tilsyneladende kun skulle fjernes maskinbogie og indsættes et ekstra driv- og kobbelhjul samt en et-hjulet bogie foran. Men imod dette talte, at maskinen skulle have en hel ny ramme. Det ville give problemer med cylinderblokkens placering, og at den gamle bagkedel med fyrkasse skulle bruges.

Den anden mulighed kunne accepteres, men her ville akseltrykket blive for stort, og det var jo netop et de store maskiners problemer.

Den tredie løsning ville opfylde alle krav med hensyn til genanvendelse af så mange dele som muligt, og ved at vælge P-maskiner med en dårlig fyrkasse, kunne man påbygge en bedre bagkedel fra litra R, og overholde det tilladte akseltryk på 37 kg/m.

Derfor bestemtes det i august 1942 at vælge option nr. 3 for DSBs "nye" damplokomotiv. Centralværkstedet i København blev derefter pålagt inden for en periode af fire til seks måneder at bygge det nye lokomotiv, der skulle have litra PR med samme numre.

Afdelingsingeniør V. Voldmester fra maskinafdelingens tegnestue gik i gang med opgaven. Et teknisk problem var bl.a. overgangen mellem P-maskinernes kedel, den ny smalle bagkedel og fyrkasse fra litra R, hvilket Voldmester løste ved at bolte de to rammer sammen, samt at udforme en konisk overgangskegle mellem rundkedel og bagkedel, hvilket blev et karakteristisk træk for litra PR. Ligesom litra H og E bygget under krigen, fik PR-maskinerne en damptørredom.

Til drivhjulstørrelse valgtes 1730 mm ø, der også anvendtes af litra S og O. Denne størrelse ansås for at være ideel for en universalmaskine. Som bogie- og efterløberhjul tog man hjulringe fra udrangerede A-maskiner, men benyttede maskinebogieaksler m.v. fra P-maskinen.

Alle maskiner fik trykluftbremse på maskine og tender, hvilket de arvede fra litra P, der kort forinden havde fået monteret udstyret.

Frontbelysningen var oprindelig oliebelysning på PR 904, mens de øvrige fik

Litra PR var mest tiltænkt brug i godstog, men fremførte i tidens løb alligevel mange person- og posttog, bl.a. som afløser for MO-vogne. PR 905 eller 908 med tog 384 ved Kolding på vej til Esbjerg, 1962. Foto: OWL/HGC.

AGA gasbelysning. Litra PR 930, der efterfulgte 904, leveredes dog både med olie- og gasbelsyning. Efter besættelsen fik maskinerne monteret elektrisk belysning ved lysturbine. Sidstnævnte monteredes på fodpladen i venstre side.

P-maskiner, som blev udvalgt til ombygning, var maskiner, der stod for at skulle til S-revision. Denne kunne foregå enten på Centralværkstedet i Århus eller i København. Men ombygningen af maskinerne kom Centralværkstedet i København til at for, bl.a. fordi faciliteterne var større, og projektering og planlægning foregik hos Maskinafdelingen i København.

Ombygning til litra PR blev påbegyndt på P 904 den 15. marts 1943, og afsluttedes allerede den 26. juni samme år, d.v.s. at ombygningen kun varede godt tre måender som kravet lød.

Tenderen

Man genbrugte de fireakslede tenderne fra litra P, men øgede vandrummet ved at ændre loftet. Desuden blev opbygget en ny forhøjet stålkasse med påsvejste stivere, og lodretstående buet skærm foran selve den forhøjede kulkasse. Denne ydede lidt vindbeskyttelse for lokomotivpersonalet.

To maskiner PR 905 og 908 fik en lidt anderledes kulkasseopbygning, idet den forhøjede kulkasse blev lukket næsten helt bagtil med skrå skærme, der blev påsvejst i begge sider. Skærmere var en anelse lavere end selve kulkassen.

Efter omdannelse kunne tenderen rumme 23 m3 vand og 6 tons kul, hvilket var lidt mere end for litra P.

Problemer

I dagene 29. og 30. juni 1943 blev foretaget fire prøvekørsler af PR 904 mellem København H og Korsør, og resultaterne viste, at Voldmesters ombygning var en særdeles god investering for DSB. Det besluttedes derfor at fortsætte ombygningsprogrammet, hvor P 930 blev den næste i rækken. Denne ombygning påbegyndtes den 1. januar 1944 og stod på til 14. april 1944, altså ligeledes godt 3 måneder. De følgende maskiner byggedes om i tiden efter.

Desværre opstod der undervejs nogle vanskeligheder med maskinernes evne til at levere damp til cylinderne, hvilket gjorde, at maskinerne blev upopulære hos en del førere og personalet. Det var dog ikke alle maskiner, som voldte lige mange kvaler. Værst var det for PR 901 og 908, mens der tilsyneladende ikke var problemer med PR 904 og 905.

Ved et brev fra maskinafdelingen i juni 1946, blev Voldmester gjort opmærksom på vanskelighederne, hvorefter han tog affære og gik i gang med at løse problemerne. Disse skyldtes en kombination af dårlige kul, for kort skorsten og mangelfuld eller dårlig fyrbehandling af maskinerne. PR-maskinerne kunne være vanskelige at fyre i, specielt når der skulle ydes meget, og derfor var sammenblandingen af dårlige kul og mangelfuldt uddannede fyrbødere uheldig.

Efter at have løst problemerne på forskellig vis, var der ingen vanskeligheder med PR-maskinerne, og de løb, trak og dampede fuldt ud tilfredsstillende resten af deres levetid.

Oliefyringsforsøg

I efterkrigstiden gennemførte DSB forsøg med oliefyrede damplokomotiver for at

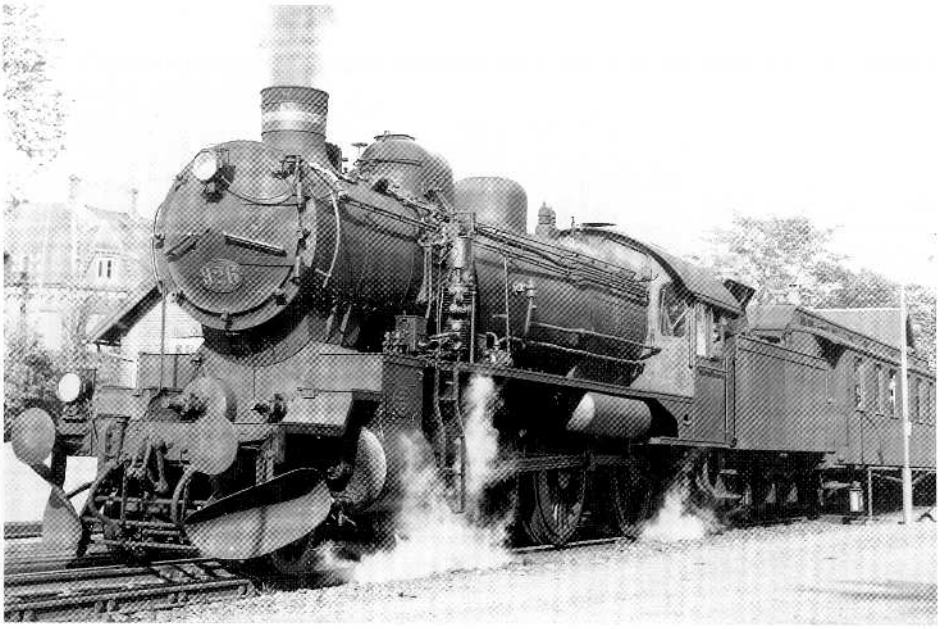
PR 905 ankommer til Brande med brunkultog fra Fasterholt, marts 1961. I toget er - foruden de åbne vogne - også en togførervogn litra ECO. På billedet ses tydeligt den karakteristiske tenderoverbygning for PR 905 og 908. Foto: HGC.

Type: Eksprestoglokomotiv

Bygget (som litra P):
PR 901, Hannover 1907
PR 904, 905 og 908, Hannover 1908
PR 921, 926 og 930, Schwartzkopff 1910

Ombyg.:	1943 (PR 904), 1944 (PR 930), 1945 (PR 901, 905), 1946 (PR 908), 1949 (PR 926), 1954 (PR 921)
Kedeltryk:	13 kg/cm2
Antal cylindre:	PR 904: 2 indv. (højtryk) 340x600 mm, øvrige: 360x640 mm PR 904: 2 udv. (lavtryk) 570x600 mm, øvrige: 600x640 mm
Tomvægt:	72,3-73,3 tons
Tjenestevægt:	77,6-78,6 tons
Vand:	23 tons
Kul:	6 tons
Drivhjuldiameter:	1730 mm
Adhæsionsvægt:	48 tons
Hjulstilling:	2'C1'-T4
Maks. akseltryk:	16 tons
Længde o. puffer:	19 515 mm
Hastighed:	100 km/t
Trækkraft:	PR 904: 7325 kg, øvrige: 8655 kg
Togvægt:	Hurtigt persontog 450 tons Godstog 600 tons

PR 926 blev den eneste PR-maskine udstyret med røgkammerdør i stålgods med vridere i stedet for stålplade med håndhjul. Her er den med persontog i Gørding 1954. Foto: OWL/HGC.



undgå dyre og billige kul, og litra PR 904 blev i 1947 udstyret med olietank i tenderens kulkasse og andet udstyr for fyringsforsøget. Disse forsøg foregik et års tid, hvorefter man vendte tilbage til kulfyring i 1948, da kulforsyningen atter blev rimelig normal.

Nye maskiner

I 1949 ombyggedes endnu en P til PR-maskine, nemlig PR 926. Denne maskine fik - som den eneste PR - ny røgkammerdør i stålgods med vridere i stedet for den normale i stålplade med håndhjul. Maskinen beholdt dørtypen til udrangering.

PR 904 kom den 2. november 1951 ud for en tragisk ulykke, idet den stødte sammen med R 946 ved Brørup, og den måtte erstattes med en ny, idet PR 904 var blevet så beskadiget, at den ikke kunne sættes i stand igen. Den udrangeredes, og som erstatning ombyggedes P 921 til PR 921 i 1953-1954.

Den daglige drift

PR-maskinerne var som allerede nævnt tiltænkt at kunne bruges på "sekundære baner", hvor akseltrykket ikke måtte overskride 16 tons, d.v.s. med en overbygning med 37 kg/m skinner.

I 1940'erne lige efter krigen var maskinerne ligeligt fordelt mellem 1. og 2. Distrikt (Sjælland og Jylland/Fyn). Således var PR 904, 905 og 908 stationeret ved maskindepotet på Godsbanegården i København. Maskinerne kørte ofte nogle P-maskine ture, bl.a. tog 25 København-Korsør, ligesom de indsattes på Nordvestbanen mellem Roskilde og Kalundborg.

Maskinen passede fint i alle tog, ikke mindst i turene til Kalundborg. Her kørte hovedsagelig persontog, der havde mange stop undervejs. Det var ikke store tog, men stammer med op til fem til seks bogievogne, primært oprangeret af litra CO, CP og CM.

De resterende PR-maskiner blev stationeret i Nyborg, hvor de fremførte ekspres-, il- og persontog på strækningen Odense-Fredericia. Her viste maskinerne også, at de kunne klare næsten alle togarter. De helt store eksprestog blev dog fortsat kørt af enten litra E eller R, hovedsageligt det sidste.

I slutningen af 1940'erne blev alle PR-maskiner fast stationeret i Esbjerg, bl.a. fordi det var muligt at løfte maskinerne ved reparationer, hjuleftersyn o.lign. Det var tanken at nogle skulle stationeres i Struer, men her havde man ikke de krævede løftefaciliter for hjuleftersyn m.v.

Maskinerne erstattede især litra PI (de 'små' P-maskiner) og litra K og D, hvor litra K efterhånden var blevet henvist til drift på sidebanerne.

I 2. Distrikt var det tilladt PR-maskinerne, foruden på hovedstrækningerne, at befare følgende:

- Esbjerg-Struer med 100 km/t, Esbjerg-Skjern dog med 90 km/t.
- Tønder H-Sønderborg med 75 km/t.
- Bramminge-Funder-Silkeborg ('den skæve bane') med 75 km/t
- Skjern-Silkeborg-Skanderborg med 90 km/t.
- Viborg-Ålestrup med 75 km/t.

I praksis kørte maskinerne dog mest på strækningerne Nyborg-Fredericia-Esbjerg-Struer, Viborg-Langå og Struer-Thisted.

Maskinerne fremførte i begyndelsen af 1950'erne en hel del persontog. I sommerperioden 1953 bl.a. tog 19 på lørdage mellem Nyborg og Århus, og sågalt også i forspand med tog 58 mellem Århus-Nyborg på mandag-fredage (450 tons). Men da indførelsen af litra MO i 1800-serien i løbet af 1950'erne accelererede, blev nogle af persontogene overtaget af disse... men litra PR indsattes dog ofte som reserve i MO-løb, og det var muligt langt op i 1950'erne muligt at se PR-maskiner trække af med et par bogiepersonvogne på både hoved- og sidebanerne. Men hovedsageligt var det i godstogene, at litra PR gjorde sin nytte.

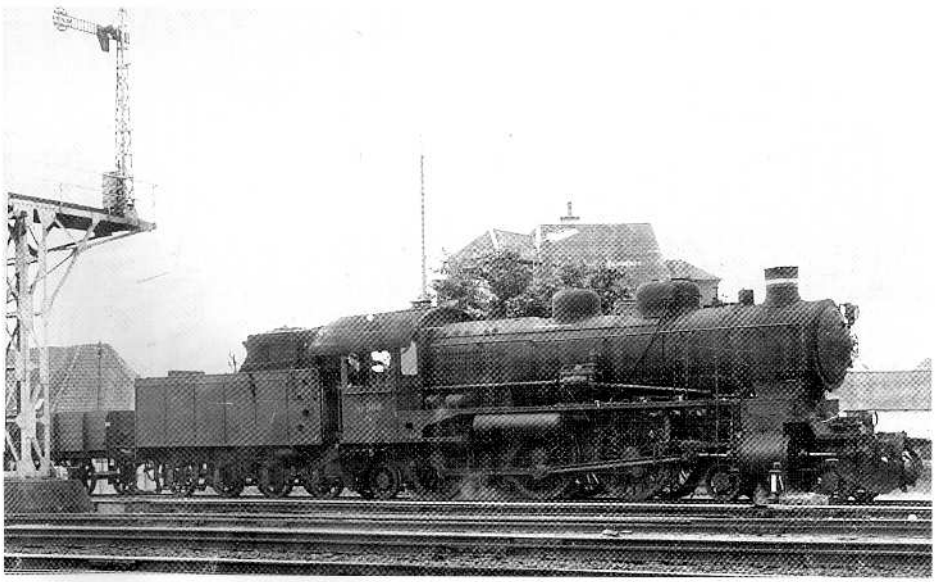
Af vinterkøreplanen for 1957 fremgår det tydeligt at de få maskiner af litra PR i drift havde travlt. De kørte bl.a. mellem Langå-Viborg-Struer med godstogene 2309, 2353, 2358 og med persontog på strækningen Langå-Viborg-Struer.

Mellem Struer-Holstebro-Skjern-Esbjerg fremførte maskinerne godstogene 3301, 2301, 2364 og 2394 samt persontog 1361 mellem Ringkøbing-Esbjerg. Endelig kørte de persontog 327 og returløb med gods-og persontog mellem Esbjerg og Fredericia.

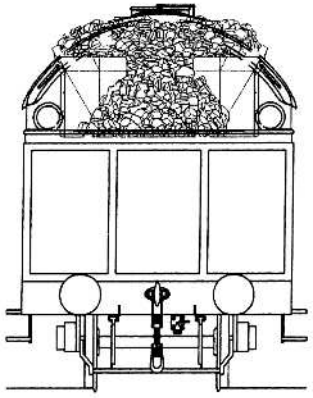
Alle maskiner var i fast tur, og kun ophold på Centralværkstedet i Århus for eftersyn m.v. gjorde at de stod stille.

PR-maskinerne er dog nok mest kendt for arbejdet på "den skæve bane", hvor de fremførte brunkultog til Esbjerg, hvor "Vestkraft" var placeret. I nordøstgående retning var det som regel litra N, der fremførte togene til bl.a. "Midtkraft" i Århus.

I 'brunkultoget' til Esbjerg var det almindeligvis en af Esbjergs PR-maskiner, der klarede transporterne, der i øvrigt. for PR-maskinens vedkommende startede ret sent, nemlig i slutningen af 1950'erne. Transporten for PR sluttede allerede i be-



PR-maskinen var en hyppig gæst i Bramming(e). PR 908 med godstog ved den karakteristiske signalbro. Foto fra 1961. AK/OMJK.

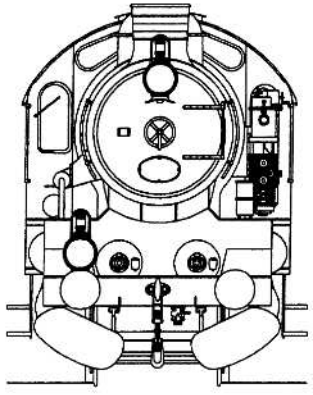


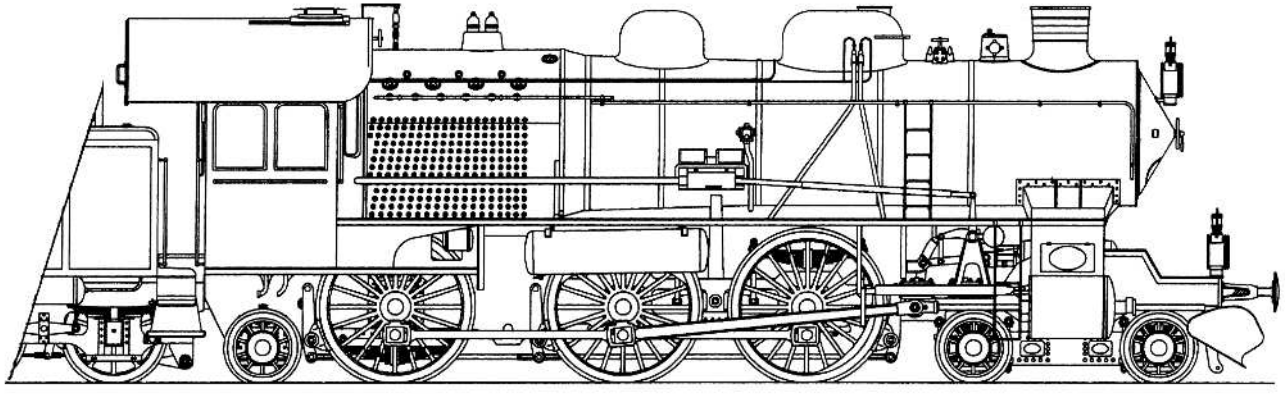
DSB litra PR 905 og 908

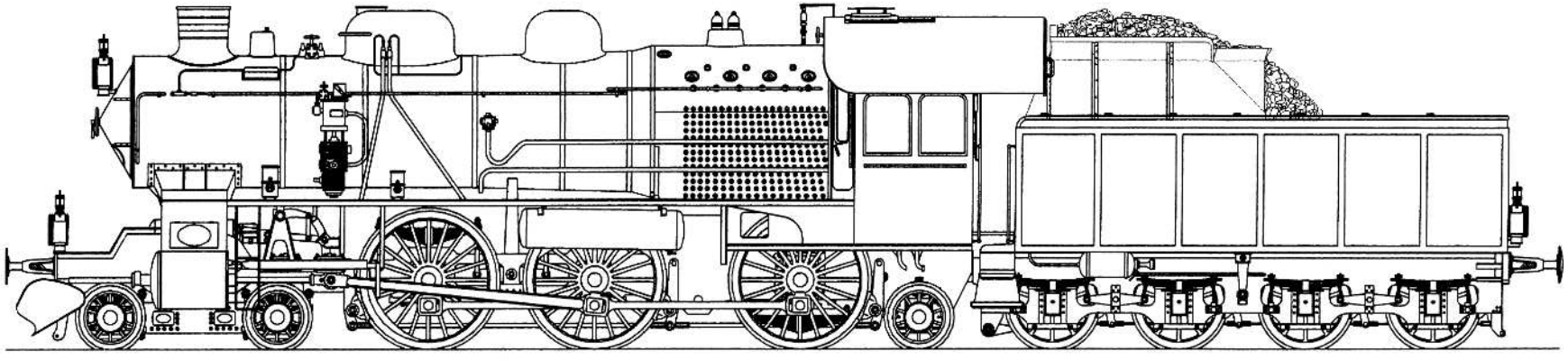
Ombygget på CvK fra litra P 905 og 908
i 1945 hhv. 1946.
Bemærk: Maskinerne havde ikke olielanterner som vist,
kun gasbelysning, senere elektrisk belysning.

Skala 1:87
Tegning: HELJAN, 2004

Hoveddata:
Længde over puffer ..... 19 515 mm
Største akselafstand ..... 16 700 mm
Højde (over skorstenen) .... 4 300 mm
Drivhjuldiameter ..... 1 730 mm

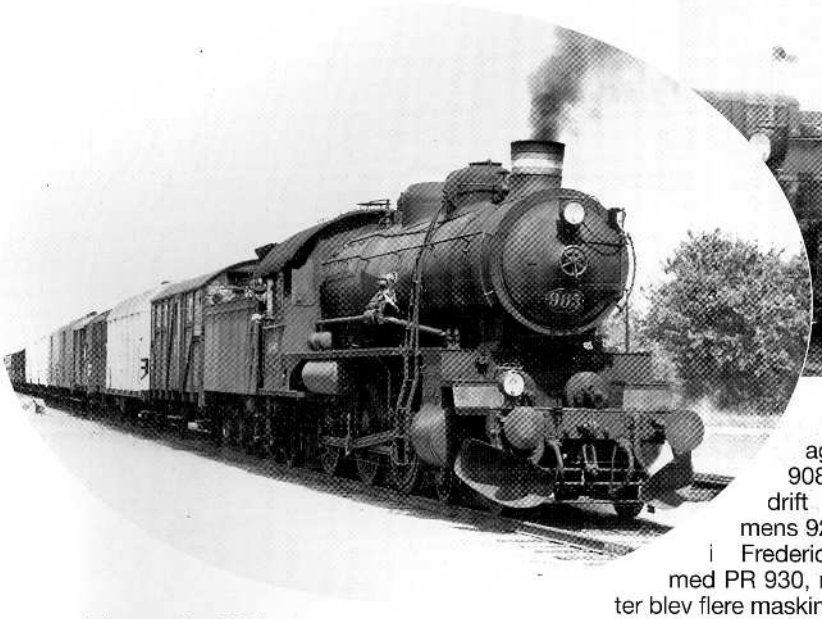


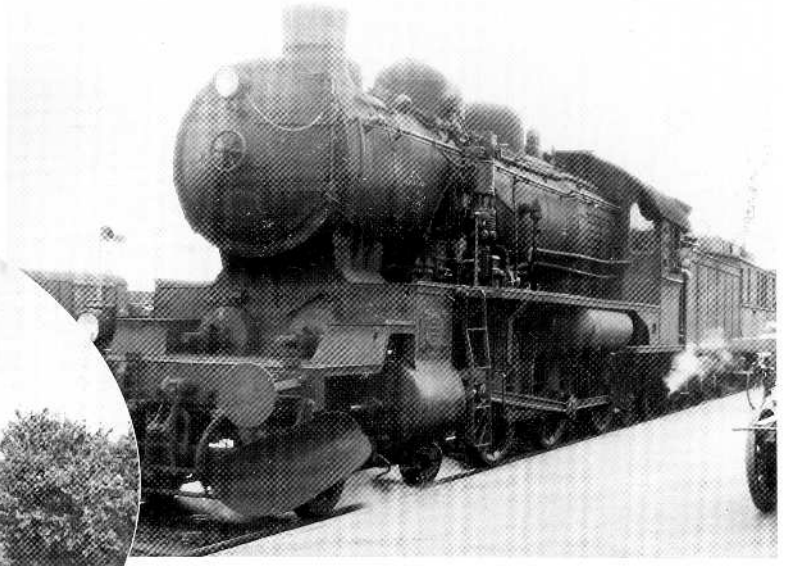




PR 930 blev den anden ombyggede PR-maskine. Den ses her med bureauførende tog (posttog) i Esbjerg, 1956. Foto: Aunskjær/Gulbæk.

Litra E og PR blev de eneste maskiner med skifteskrue, der her ses på PR 905s højre kedelside. Foto fra Agerbæk, maj 1960, hvor der er gjort holdt med godstog for krydsning på "den skæve bane". Foto. JGC/JMJK.





gyndelsen af 1960'-erne, da diesellokomotiverne litra MX sattes i drift og overtog opgaven.

De første PR-maskiner blev hensat i slutningen af 1950'erne, overflødiggjort især af de førnævnte MO-vogne. I sommeren 1961 var status at PR 901 stod i Skanderborg efter sammenstød ved Guldager, PR 905, 908 og 921 var i drift i Esbjerg, mens 926 var hensat i Fredericia sammen med PR 930, men snart efter blev flere maskiner hensat.

PR 908 holdt lidt længere i aktiv tjeneste den de øvrige, nemlig helt til 1964, hvor den så blev henstillet og udrangeret. PR 908 undgik ophugning, idet den blev forbeholdt Jernbanemuseet. I begyndelsen af 1980'erne blev maskinen overført til DSB Damp - det nuværende DSB Museumstog - og ført til dampremisen i Roskilde. Her gennemgik maskinen i løbet af 1990'erne en omfattende renovering og gjort driftklar, og kørte sin første officielle tur ved DSBs 150 års jubilæum i 1997.

Maskinen er stadig driftklar hos Danmarks Jernbanemuseum, og benyttedes bl.a. på HELJANs tur København-Køge-Næstved den 3. oktober 2004, hvor firmaet præsenterede sin model af litra PR.

For yderligere uddybning af maskintypen henvises til hæftet "...fra Atlantic til Pacific" af Steffen Dresler, udgivet på LOKOMOTIVETs forlag 1991. Nærværende tekst er et uddrag herfra.

■

Skæbne for de enkelte maskiner

PR 901
Ombygget i perioden 22. august 1945 til 14. december 1945
Stationeret Sjælland december 1945 til februar 1948.
Stationeret Jylland/Fyn februar 1948 til september 1957.
Hensat i Esbjerg den 23. september 1957, senere flyttet til Skanderborg
Udrangeret 1. august 1961.
Solgt og oph. hos Sønderbro Produktkompagni, Horsens 1962.

PR 904
Ombygget i perioden 15. marts 1943 til 26. juni 1943.
Stationeret Fyn/Jylland fra juli 1943 til april 1944.
Stationeret på Sjælland fra maj 1944 til juli 1948.
Ombygget til oliefyring vinter 1946-47, tilbageført til kulfyring juli 1948.
Stationeret i Jylland/Fyn fra juli 1948.
Involveret i Brørup-ulykken den 2. november 1951.
Hensat på CvK 16. november 1951.
Udrangeret 5. februar 1952, og ophugget på Cvk.

PR 905
Ombygget i perioden 14. april 1945 til 17. august 1945.
Stationeret Sjælland august 1945 til juni 1948.
Stationeret Jylland/Fyn juni 1948 til november 1962.
Hensat Esbjerg 31. oktober 1962.
Udrangeret 3. februar 1962.
Solgt til ophug uden tender til fa. J. Levin, Horsens, 1964.

PR 908
Ombygget i perioden 19. december 1945 til 29. maj 1946.
Stationeret Sjælland juni 1946 til april 1948.
Stationeret Jylland/Fyn april 1948 til april 1964.
Hensat i Esbjerg april 1964.
Udrangeret 8. maj 1964.
Overført til Jernbanemuseet, derefter til DSB Museumstog, istandsat i 1990'-erne, i drift 1997.
Stationeret hos Danmarks Jernbanemuseum, køreklar.

PR 921
Ombygget i perioden 16. oktober 1953 til 1. juni 1954.
Stationeret i Jylland/Fyn juni 1954 til november 1961.
Hensat i Esbjerg 20. november 1961.
Udrangeret den 14. marts 1963.
Solgt uden tender til fa. Chr. Løgstrup, Strømmen, Randers, 1963, og ophugget samme år.

PR 926
Ombygget i perioden 18. maj 1949 til 21. december 1949.
Stationeret Jylland/Fyn december 1949 til februar 1958.
Hensat Esbjerg 28. februar 1958.
Udrangeret 1. august 1961, solgt og ophugget hos Sønderbro Produktkompagni, Horsens, 1962.

PR 930
Ombygget i perioden 1. januar 1944 til 14. april 1944.
Stationeret Jylland/Fyn 1. maj 1944 til 1. januar 1958.
Hensat i Esbjerg 1. januar 1958.
Udrangeret 1. august 1961, solgt og ophugget hos Sønderbro Produktkompagni, Horsens, 1962.

Roco Professional

Kultlokomotivet over dem alle ...

... kort sagt, MY'en er atter på banen – nu i den flotte designudgave med de klare signalfarver. Struttende af selvtillid, udstyret med masser af fine detaljer såsom rangergreb på fronten, tagantenner, sirlige vinduesviskere, utallige mikroskopiske påskrifter på vognkassen, med den originale, ovale udstødning – og ikke mindst den ægte, uforfalskede GM-sound – en veritabel ørehænger. Giv den gas, mand!

MY 1124, 'Jytte', er klar til de mange forskellige opgaver på anlægget: IC-tog, RE-tog, lokalgodstog – eller hvorfor ikke blot solokørende på vej til og fra et job? En perfekt figur.

Vælg mellem 2-skinne jævnstrøm, 2-skinne jævnstrøm digital med originallyd eller 3-skinne vekselstrømsmodel.

Art.-Nr.: 63960
Art.-Nr.: 63961
Art.-Nr.: 69960

Modeljernbane med begejstring

www.roco.cc