JERNBANEHISTORISK TIDSSKRIFT OM
DANSKE JERNBANER I VIRKELIGHED OG MODEL

LOKO MOTIVET

- Skanderborg
  Model Jernbane Klub

83

- Frichs E-maskine fra HELJAN
- Noget om DSBs personvogne litra CC
- Privatbanens drift- og trafikanlæg

SEPTEMBER 2005
21. ÅRGANG

ISSN 0108-9307
9 770108 930004

Løssalgspris kr. 95,- inkl. moms

Årets største ønske opfyldes

MZ fra Hobby trade

MZ I og II i vinrød bemaling følger lige efter MZ IV

MZ 1401 - DSB **MZ 1405 - DSB**
MZ 1412 - DSB

MZ IV er på trapperne og kommer i løbet af efteråret i følgende tre udgaver:

MZ 1448 - DSB **MZ 1459 - DSB** **MZ 1460 - Railion**

Introduktionstilbud

Køb en kvægfold sammen med en ny stor Q-vogn med bremseplatform (QR 36061) **348.-**

Du sparer 58.- Gælder så længe lager haves!

Kig forbi din hobbyforrretning og se IB-vognene og den nye kvægfold

hobby trade

Hobbytrade · Tværvej 1 · DK-7000 Fredericia
Telefon 22 61 94 73 · Telefax 75 94 01 06
www.hobbytrade.dk · info@hobbytrade.dk

Indhold

Skanderborg Model Jernbane Klub
Besøg hos en af Danmarks meget aktive mj-klubber, hvor anlæg, materiel, drift og elektronik går op i en højere enhed **5**

HELJAN litra P 917 med DDC-dekoder
Montering af Uhlenbrock-dekoder i HELJANs model **12**

Patienring af godsvogne
Hvordan man får sit rullende materiel til at ligne forbilledet ved hjælp af patinering **14**

Privatbanens drift- og trafikanlæg
Første del om model af drift- og godsfaciliteter m.v. hos de danske privatbaner **19**

Apropos Hobby Trades model:
DSB kølevogn litra IB **24**

OHJ C 218, 219 og HTJ C 34
Vi prøvebygger KM Texts byggesæt af OHJs lange bogiepersonvogne **26**

DSB litra CC
Noget om forbilledets litra CC og forskelle i disse. Med tegning af CC 1149-1168 i skala 1:87 **28**

Sporskiftet
Læsernes breve, e-mail m.v. med spørgsmål om indlæg i vort blad - foruden rettelser og meget andet **34**

Toakslede tagrytter-postvogne
Vi prøvebygger "Banetjenestens" postvogne litra DP, DO og DQ. **37**

HØRT & SET
Sommerens danske nyheder i rullende materiel, tilbehør og andet godt fra fabrikanterne. **40**

Forside: MX med persontog ved perron på Skanderborg station. Vi har besøgt det spændende og flotte anlæg hos Skanderborg Model Jernbane klub, læs side 5

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
BG-Bank Reg.nr. 1551
Giro-nr. 3 38 55 07
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
Jens Bruun-Petersen
P.C. Johansen
E.V. Pedersen
Torben Bejerholm
Erling Nederland
H.W. Karlsson

Sats, montage og repro:
Grafikom A/S
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. 380,- helårlig = 4 numre på giro 338 55 07 eller check til ovennævnte adresse.
Udlandet: kr. 480,- helårlig = 4 numre incl. gebyrer på dansk check til ovennævnte adresse.

KUPÉsnak

Nyt blad ...næsten

■ Goddag og velkommen til 21. årgang af LOKOMOTIVET nr. 83-86, der nu fremtræder i helt nyt design. Men selv om designet er helt nyt, så bliver indholdet det samme som hidtil, altså med tekster omkring de danske jernbaner i virkelighed og model med masser af modelbyg, tegninger, jernbanehistorie, danske nyheder o.s.v. Årsagen til det nye design er selvfølgelig ønsket om at give bladet et moderne og spændende look, hvilket vi kan gøre, da vi nu har fået rimelig økonomisk mulighed for at trykke 4-farve på alle sider. Det skyldes bl.a. stigende annoncemængder og øget antal abonnenter. Vi håber at læserne kan lide det nye blad, ellers er man som sædvanlig velkommen med at sende os ros og kritik.

Når vi skriver mulighed for at trykke 4-farve på alle sider, så betyder det ikke, at alle billeder bliver i farve, idet mange gamle fotos primært er optaget i sort-hvid, og det kan vi jo ikke ændre.

Med det nydesignede blad har vi foreløbig nået toppen med hensyn til, hvad der kan præsteres af moderne bladdesign. Vi startede i 1983 med det lille A-format i sort-hvid, senere gik vi over til A4, ligeledes i sort-hvid, medio 1990'erne begyndte vi at trykke halvdelen af bladet i 4-farve – og nu får alle 48 sider mulighed for at få lidt kulør. Det skal i øvrigt ikke være nogen hemmelighed, at vi i design har skelet en del til udenlandske blade, især til ROCO Report, der efter vor mening har et enkelt og flot design.

Vi vil her til næstsidst byde en ny fast medarbejder velkommen. Det er P.C. Johansen, der gennem et helt liv har været - og stadig er - ansat hos DSB Teknik som specialkonsulent med hensyn til anskaffelse af godsvogne m.v. Poul har nok landets største viden om de nævnte godsvogne hos DSB såvel som de private, og vil øse af sin viden til gavn for LOKOMOTIVETs læsere. På egne og læsernes vegne siger vi 'hjertelig velkommen, Poul'.

Til allersidst gør vi opmærksom på at bog nr. 2 i vor bogserie 'Dansk Jernbanehistorie' nu kan bestilles. Se annoncen herunder. Bemærk, at bogen igen kun trykkes i det antal forudbestilte eksemplarer, og at bog nr. 1 er udsolgt fra forlaget.

Slut for nu. Vi ses til december, når mørket atter har sænket sig over landet. Hav det godt så længe, allesammen.

Redaktionen.

■

DANSK JERNBANEHISTORIE (2)

Så er det igen tid til at hyggelæse og få mere at vide om de danske jernbaner i den fjerne og nære fortid.
Dansk Jernbanehistore nr. 1 udkom i december 2004, og den næste i rækken - nr. 2 - bliver indholds- og designmæssigt over samme læst, bl.a. med skalategninger og mange spændende, hidtil usete fotos.

Bog nr. 2 vil omhandle følgende emner:

* **DSB damplokomotiver 1893-1972**
  Anden og sidste del om DSBs damplokomotiver med mange facts og fotos: Rangerlokomotiverne litra HS, FII, FIII og Q gennem tiden.

* **DSB litra MO**
  Den komplette historie om DSBs MO-vogne i 500- og 1800-serien fra levering til udrangering. De solide motorvogne hjalp DSB gennem de svære tider før og efter 2. Verdenskrig, men blev på mange måder ildeset af både publikum og personalet.

* **Post på skinner 1893-1939**
  2. del om bureauvogne (postvogne) på DSBs spor med datatabeller, skitser af de fleste typer, dækkende årene 1893-1939, tegninger og sjældne fotos.

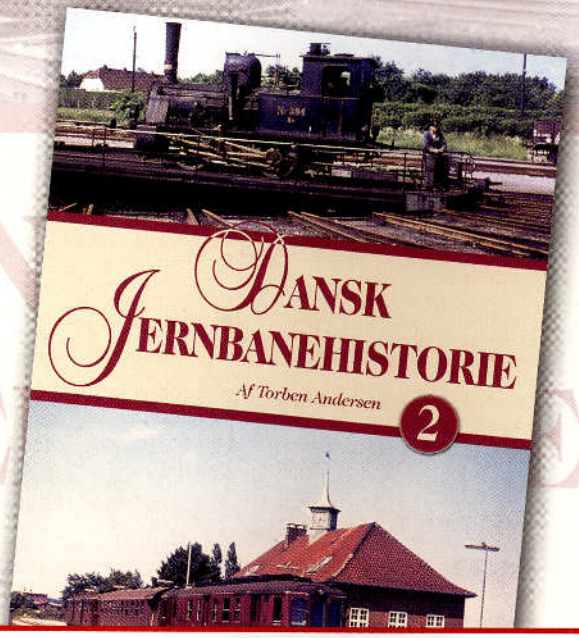
* **TUBORGs ølvogne gennem tiden**
  Den første uddybende tekst om TUBORGs kendte ølvogne, der allerede fra 1888 bragte øl ud til de tørstige danskere, og de forblev på sporene til 1982. Med fotos og nogle fabrikstegninger af enkelte vogntyper.

Boghæftet bliver som sædvanlig i LOKOMOTIVETs format A4 på i alt 80 sider, og som tillæg medfølger rettelsesblad til DJH 1.

Bestilling:
Danmark: Fås ved at indsætte kr. 250,00 vedlagte girokort eller indsende check på beløbet til bank/giro. Beløbet er incl forsendelse. Se adresse, konto-nummer på bank m.v. på side 3.

Udlandet (herunder Sverige og Norge): Kr. 290,00 incl. porto.

Bogen kan forudbestilles til og med 20. oktober 2005. Bestillinger modtaget efter denne dato kan vi ikke love at effektuere, da tryk-oplaget retter sig efter forudbestillingerne. Bogen påregnes udsendt primo november 2005.



Skanderborg stationsbygning på Skanderborg Model Jernbane Klubs anlæg. Modellen er en tro kopi i skala 1:87 af den nu nedrevne stationsbygning. Flaget er hejst - det var nemlig Dronning Margrethes 65. års fødselsdag den dag, vi besøgte klubben (16. april 2005).

Skanderborg Model Jernbane Klub

...det kører bare på skinner

Skanderborg Modeljernbane Klub (forkortet SdMJK) er verdensberømt i Danmark for sit smukke og detaljerede anlæg, hvis forbilleder bymæssigt er koncentreret omkring Århus, Hinnerup, Skanderborg og den lokale privatbane HHJ (Hou). Hovedvægten af driften er lagt på epoke IV, d.v.s. 1974-1990, hvor de røde IC-tog dominerer trafikken.

■ Torben Andersen

I 1995 besøgte vi klubben første gang, og bragte en reportage i LOKOMOTIVET nr. 43, side 22, men siden da er der sket meget, og den 16. april 2005 - på Dronning Margrethes fødselsdag - besøgte vi klubben for ved selvsyn at se udviklingen og bringe en opdatering af klubben og dens aktiviteter. Netop denne dag afviklede man en eftermiddag med køreplankørsel, hvilket vi omtaler lidt senere.

Generelt om klubben

Klubben blev grundlagt i 1983, og der er i dag 15 aktive medlemmer hos SdMJK, som alle deler den fælles interesse at køre og bygge dansk modeljernbane i skala 1:87 (H0).

I alt har klubben ca. 80 m² til rådighed, og det godt 50 m2 store anlæg, der er placeret i et L-formet lokale, fylder altså godt op. Resten af pladsen benyttes til gangarealer og byggerum m.v.

Anlægget, der omfatter mere end 450 meter spor, 200 sporskifter og godt 75 signaler af både arm- og daglystypen, benytter alle optiske og praktiske tricks for at få et så optimalt anlæg som muligt. Det er driftmæssigt bl.a. gjort med skjulte banegårde, optisk med tilpassede for- og baggrundskulisser, udnyttede hjørner o.s.v.

Under anlægget findes som nævnt en række skjulte banegårde og strækninger, hvilket hjælper med at skaffe plads til opstilling af materiel, og øge længden af de egentlige kørestrækninger. For at

GM-trækkraft på sporene ved maskindepotet i Århus. De synlige maskiner MY 1155, MY 1124, MY 1104 og de bagved stående maskiner er alle af fabrikat HELJAN, der er klubbens foretrukne fabrikat for GM-trækkraft. I baggrunden ses den tresporede lyntogremise, som for nylig er opstillet for at huse MA-lyntog. Bagrundskulisserne er her fra firmaet MZZ.

Skanderborg Modeljernbane Klub

kunne holde øje med driften på de længste skjulte strækninger, er der indbygget små glughuller i anlæggets sider, og installeret TV-monitorer, så strækningerne kan overvåges på de enkelte stationer. Glughullerne er dækket med vippebare vinduer i acrylplast, så man kan række hånden ind, og få fat i evt. nødstedte tog. Vinduerne forhindrer støv m.v. fra gangenes gående trafik i at lægge sig på sporene.

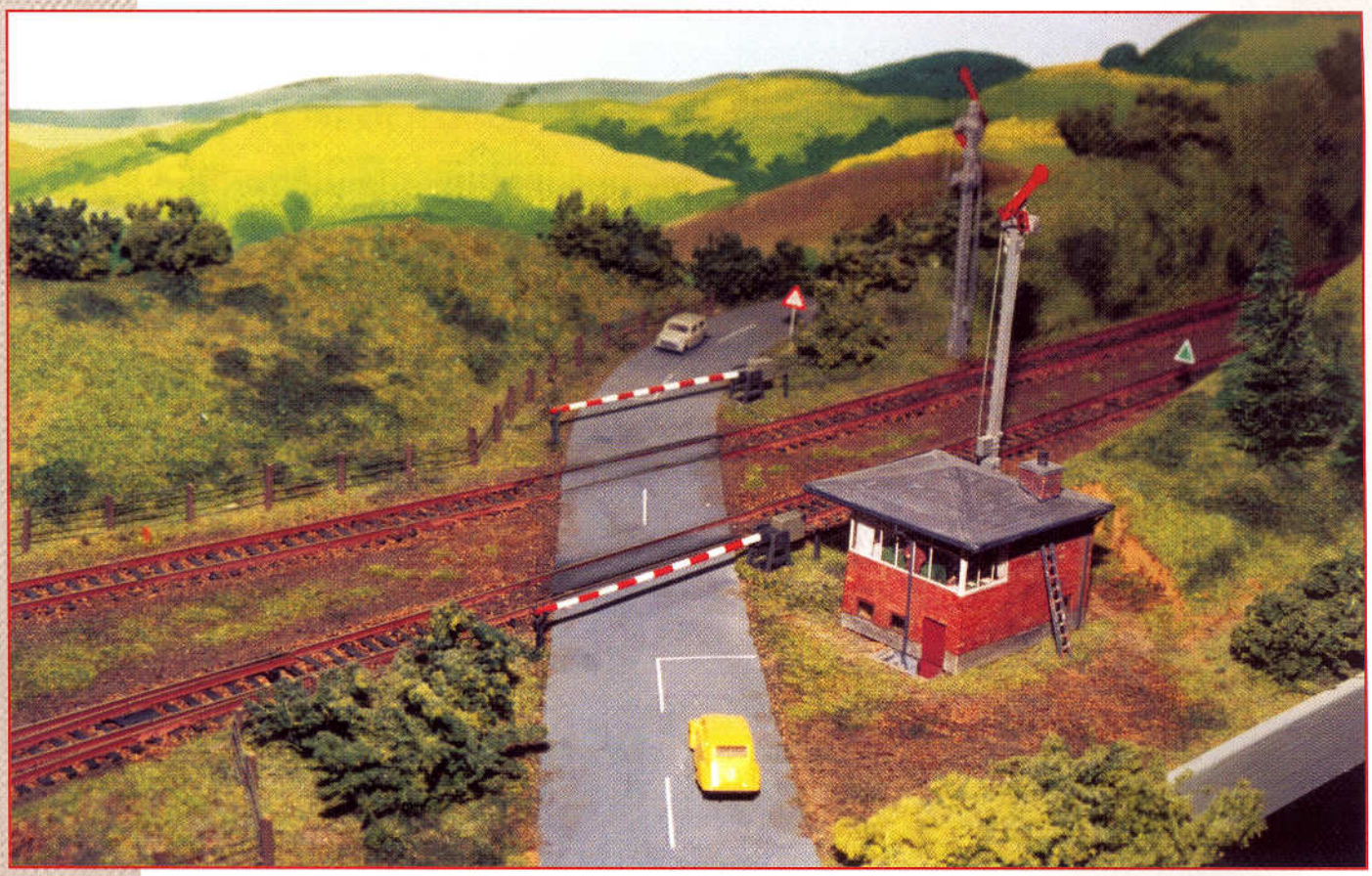
Da de skjulte banegårde og strækninger befinder sig i mørke under anlægget, så er opstillingspor, visse strækninger m.v. på forskellig vis belyst.

Selve anlæggets DSB-spor er lagt med ROCO code 100-skinner, mens privatbanen har mindre sporcode. Begge baner anvender sporskifter fra ROCO.

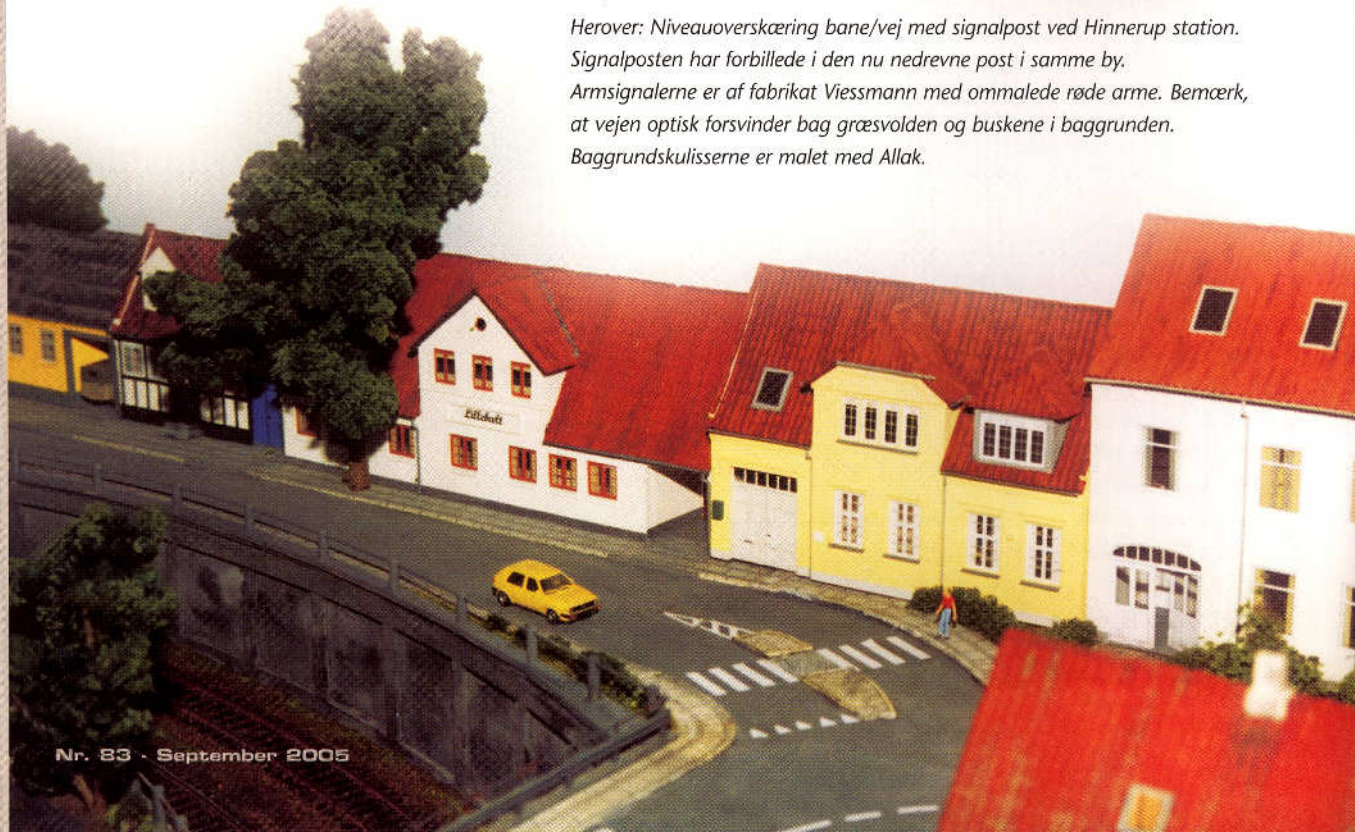
Strækningerne

Strækningen udgår fra hovedstationen Århus, der er opbygget som en sækstation med lille vedhæng som havnestation. Dette område vil klubben senere udbygge til en (formindsket) model af Århus havnestation.

Fra 'havnestationen' fører sporene ind til selve Århus H, idet de passerer et større industrikompleks med fabrikker, banetjenestens remise med troljer m.v., og postekspedition med spor for opstilling af postvogne...og sovevogne. Efter passage under Bruunsbro, fører sporene



Herover: Niveauoverskæring bane/vej med signalpost ved Hinnerup station. Signalposten har forbillede i den nu nedrevne post i samme by. Armsignalerne er af fabrikat Viessmann med ommalede røde arme. Bemærk, at vejen optisk forsvinder bag græsvolden og buskene i baggrunden. Baggrundskulisserne er malet med Allak.



Reliefbaggrund af en hel husgade i Skanderborg danner baggrund for Skanderborg maskindepot. Alle husene har forbilleder i virkeligheden, ja, de står såmænd også i viste rækkefølge.

til perronerne på personbanegården med Århus H stationsbygning. Århus personbanegård kurver derefter let forbi selve maskindepotet, og fortsætter dels gennem Århus godsbanegård, dels ud på strækningen via flere bropartier til Hinnerup og Skanderborg. Selve sporarealet på Århus station og godsbanegård optager alene godt og vel en fjerdedel af anlæggets fulde størrelse.

Fra Århus går strækningen til Hinnerup. Sidstnævnte er spormæssigt opbygget næsten som den oprindelig så ud, hvilket også gælder selve stationsbygningen. På området findes flere spor, bl.a. godsareal med læssevej, enderampe, læssekran o.s.v.

Fra Hinnerup fører sporene 'ad kringlede spor' til Skanderborg station, som klubben helt har færdiggjort siden vi sidst var på besøg for ca. ti år siden. Mens Århus H og Århus godsbanegård ikke har ret meget til fælles med forbilledet, så er Skanderborg station en (meget formindsket) kopi af Skanderborg station som den så ud før den radikale ombygning i 1979-80 med perroner, signalposter, varehus, maskindepot m.v.

Der arbejdes i øjeblikket på at færdiggøre privatbanen, der har forbillede i strækningen Odder-Hou på HHJ. Her har man færdiggjort Ørting stationsbygning, mens selve omgivelserne endnu er under opbygning. Det samme gælder Hou station, hvor der i øvrigt også anlægges et færgeleje m.v. De sidstnævnte stationer er også tillempede med hensyn til sporarealer, mens man prøver at efterligne de faste anlæg, altså bygninger m.v. så godt som muligt.

Landskabet

Det smukke landskab skyldes bl.a. formandens ihærdige arbejde og - ikke mindst - sans for detaljer. Det er følgelig det karakteristiske jyske bakkede landskab, han sammen med hjælpere har efterlignet med mange gennemskæringer, hvor landevejene over sporene primært føres over brobygninger i forskellige arkitektoniske udformninger. Nogle få steder ses også niveauoverskæringer sikret med bomme.

Flere græsmarker er fremstillet med almindelige græsmåtter, der

Et typisk epoke IV containertræk forspændt MY 1155 og MY 1146 (HELJAN) på vej fra Padborg til Skanderborg. Foruden indhegning ses også visse steder langs strækningen telegrafpæle (stangrækker).

på forskellig vis er kantet eller nuanceret med "tossegræs" m.v. Andre græsområder er fremstillet som grønmalet bund, hvorpå der 'malet' med hvid lim, og til sidst ældtet masser af "tossegræs" over arealerne. Det gør bl.a. at græshøjde og ujævnheder, fx græsvolde kan modelleres som i virkeligheden. Efter tørring suges det overskydende græs væk med en støvsuger (med ny pose), hvorefter græsset kan "genbruges".

Buske og træer er bl.a. fremstillet i sisalreb hhv. kviste fra rigtige træer. Rebene er trevlet op i "grene", og derefter har fået en gang grøn bejdse. Til sidst dyppes buske og træer i fortyndet hvid lim, og løs selvfremstillet bladgrønt drysses på grenene.

Sporballasten er kork, der er findelt i en kaffekværn med skarpslebet rotor.

Asfaltveje er bl.a. fremstillet i pap, og malet mørkegrå; brostensbelægninger ved varehuse m.v. er fortrykte plader fra Faller, Kibri m.v. sammensat i varierende mønstre og nuancer.

Langs med næsten alle strækninger finder man den traditionelle DSB-indhegning med fire stålwirer, signaler og blokhytter, nogle steder også telegrafmaster og sluttelig masser af faste mærker.

Baggrundskulisser

Baggrundskulisserne er noget helt for sig, og ses her i landet næppe bedre. De er en kombination af de kendte MZZ-kulisser, som er klippet til, og monteret på blå himmelbaggrund. Det gælder især kulisser

Lokoførerne på Århus H er dybt koncentreret omkring togenes løb. Hver lokofører har sine tjenestekøreplaner at holde sig til. På væggene over anlægget ses forskellige sportavler. I forgrunden ved postbanegården anes betjeningspulten for sporskifter, signaler m.v.

omkring Århus station, hvor de danner en fin ramme med byhuse m.v.

På "landet" har man benyttet samme tricks, men her ud over er de suppleret med egne kulisser, der på kunstnerisk vis er malet i akvarel (Allak), så de falder ind med det øvrige landskab, farve- såvel som perspektivmæssigt. Det gælder især de landlige kulisser med bakker, skov o.s.v. Disse kulisser har Poul Mathiassen selv designet.

Bygninger

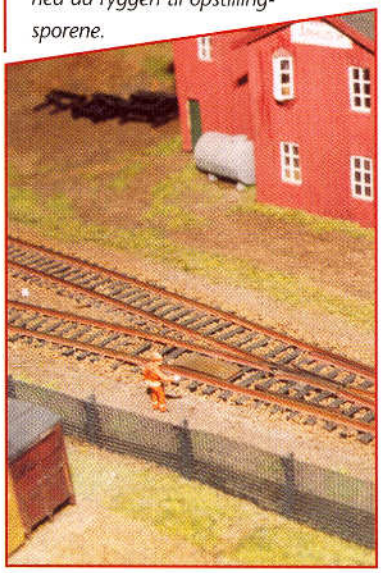
Mens man i Skanderborg Model Jernbane Klub generelt ikke gør så meget ud af selvbyg af det rullende materiel - der kommer jo så mange industrimodeller til epoke IV - så er næsten alle faste anlæg (stationsbygninger, signalposter m.v.) selvbygget i pap og papir af klubbens formand Poul Mathiassen. Kun meget få bygninger er industrifremstillet.

De selvbyggede huse har alle et forbillede et eller andet sted i det lokale område. Ja, man har også en hel gade som baggrund i halvrelief forestillende gamle huse fra Skanderborg by, endda i den rigtige husrækkefølge som i virkelighedens gade. De danner i øvrigt baggrund for det flotte Skanderborg maskindepot.

Desuden har man en nøjagtig model af den tidligere Skanderborg stationsbygning foruden stationens 'tilbehør', altså maskindepot, hestestald, signalposter, rejsegodsekspedition, ende- og sideramper m.v.

Personvognsdepotet på Skanderborg station. Bag bygningen holder MO 1847 med Bhs styrevogn, og på samme spor står en Bgh. På sporet ved siden af venter MX 1033 på at komme i drift. Bemærk detaljer som lygtepæle, apparatkasse ved huset, olietromler bag samme... og gule gasflasker ved skiftet i baggrunden.

Den 'automatiske' afkobler på rangerryggen på Århus rangerbanegård (lige ud for portøren). Afkobleren ses som en firkantet plade midt i sporet. Ved aktivering hæves pladen let, og afkobler vognen, som derpå løber ned ad ryggen til opstillingsporene.



Maskindepotet er en (næsten) nøjagtig efterligning af Skanderborgs hedengangne storhedstid som dampdepot med vandtårn og rundremise, kulforsyning m.v., dog har remisebygningen i model af pladshensyn kun halvdelen af de oprindelige staldpladser.

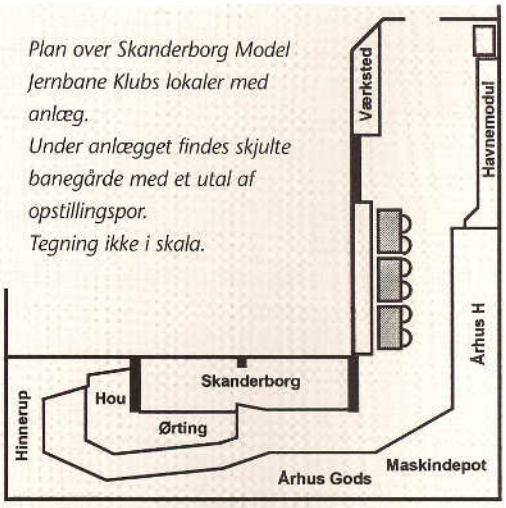
På Århus station og godsbanegård har man opstillet modeller af samtlige fem signalposter foruden den store røde kommandopost i træ, der i sin tid styrede virkelighedens toggang i Århus. Alle er nøjagtige efterligninger af posterne, og er igen bygget i klubbens foretrukne materiale til bygninger, nemlig pap med selvfremstillet mustenpapir.

Alle bygninger er i nøjagtig skala 1:87, og daterer sig tidsmæssigt til årene ca. 1960-80.

Rangerryg

Et sjovt islæt er klubbens opbygning af rangerryggen på Århus godsbanegård. Den er bygget med stigning, d.v.s. som ægte rangerryg, så den fungerer som i virkeligheden med afkobling af vogne, og nedløb til de enkelte sporgrupper. Via et udtrækspor hiver MT-lokomotivet stammen af godsvogne op på rangerryggen. Under returkørslen passeres en afkobler i sporet,

Plan over Skanderborg Model Jernbane Klubs lokaler med anlæg.
Under anlægget findes skjulte banegårde med et utal af opstillingspor.
Tegning ikke i skala.



således at vognen afkobles. Dernæst triller den ved hjælp af tyngdekraften ned i de respektive spor på godsristen via et centralskifte. Dette lægges efter, hvilket spor vognen skal køre til. Afkobleren i sporet håndbetjenes via mekanik fra anlæggets side.

Systemet fungerer perfekt, og vognene løber fint ned til de enkelte godsstammer, der snart efter hentes af togmaskiner.

Det rullende materiel

Mens anlægget ejes af klubben, så tilhører det rullende materiel klubmedlemmerne. Kun lidt trækkraft og vogne er klubbens ejendom. Trækkraften er rigt repræsenteret med typisk epoke IV-materiel: Togmaskiner litra MY, MX, MZ i

Persontog med vinrød MX på Hinnerup station passerer MT med rangertræk. Den synlige del af toget er oprangeret af litra Bgh 114, vinrød B-vogn og rød A-vogn, alt fra HELJAN. Bemærk baggrunden, der består af malede kulisser bag landevejen til venstre..

både vinrød og rød-sort design, ME i rød/sort og rangerlokomotiver litra MT, MH og køf- traktorer samt et par privatbanedieseler fra VLTJ. Til at klare trafikken indgår også MA-lyntog i rød hhv. sølv fra ROCO, og selvfølgelig er der også styrevognstog med MO-vogne. MA-sættet i sølv er selvmalet af klubbens medlemmer.

For rangering har man MH og MT (overdel fra Tikøb med motorunderdel fra ROCO) på Århus H og Århus godsstation, mens der i Skanderborg er stationeret et par MH. I Hinnerup har en grøn køf (Trinbrættet Teknik) til huse for at klare rangeropgaver. Ved maskindepotet i Skanderborg stod i øvrigt denne dag et par veteran-F-maskiner, men de blev ikke benyttet.

Vognmateriellet er følgelig tilpasset epoke IV, nærmere bestemt 1974-1990, og IC-persontogene køres med røde eller vinrøde A- og B-vogne, mens regionaltrafikken bl.a. køres med nærtrafikvogne litra Bn m.fl. I de mere specielle tog som nattoget "Natteravnen" m.fl. rumler de karakteristiske blå vogne med måner, stjerner og konfetti m.v.

Hovedparten af vognmateriellet er i rød lakering med stort DSB-logo, men der benyttes også enkelte vinrøde B-vogne med overgangslitrering. Det meste er materiel fra HELJAN, men der benyttes også nærtrafikvogne fra TOGMODELLE.

På sporene ses også udenlandske gods- og personvogne, der svarer til tiden i farve og type, akkurat som hos forbilledet i de i 'glade fattig-80'ere'. De åbne godsvogne blev lastet med forskelligt "grej", lige fra overdækkede maskiner til biltransporter.

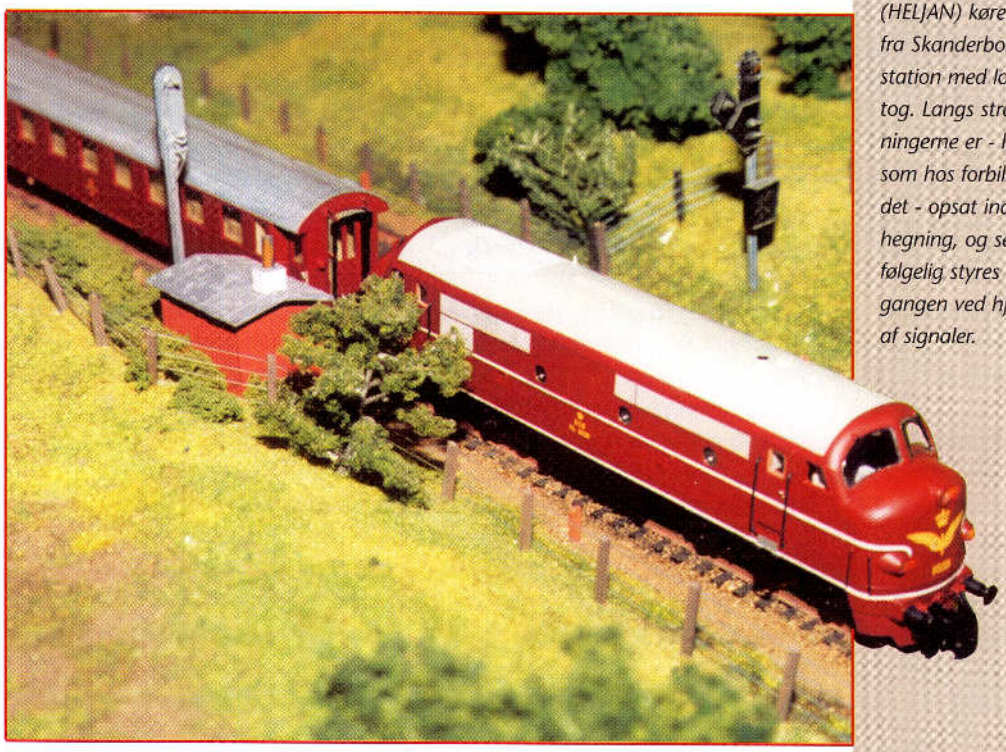
HELJANs modeller af GM-maskiner litra MY og MX er de foretrukne trækkraftenheder hos Skanderborgfolkene. Det samme gælder HELJANs MO-vogn. HOBBY TRADEs dieselmaskine litra ME er også en god trækkraft i klubben, men er ikke så stærkt repræsenteret som de øvrige.

DSBs motorvognsæt litra MR i rød og dieselmaskinen litra MZ fra LIMA bruges også i en del, men disse er alle ombygget, dels med nye undervogne, dels med nye motorer, så de lever op til tidens krav om problemfri kørsel, selvfølgelig med LENZ-dekoder installeret. Der sås også en enkelt vinrød MY 1116 fra ROCO, men denne maskine er man ikke så begejstret for grundet stivheden, svigtende strømoptag m.v. Derimod er man glad for ROCOs MA-lyntogsæt, der kører perfekt, også sammenkoblede i otte-vognsæt - et ganske imponerende syn, når de ruller gennem det grønne landskab.

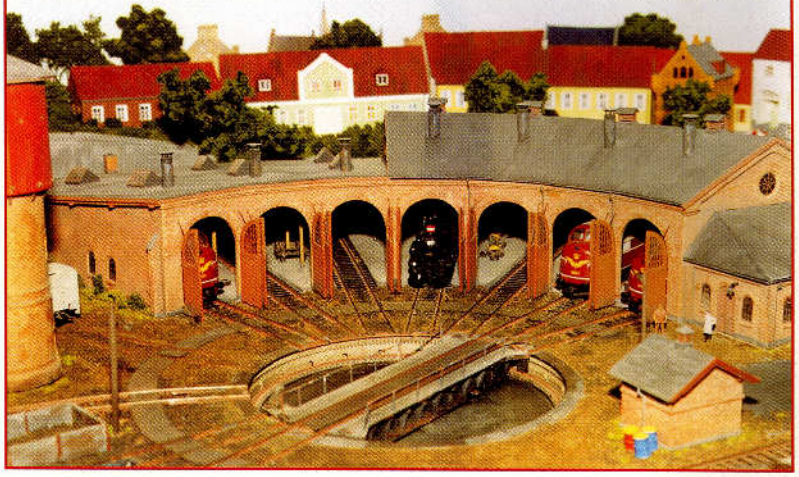
Finesser

Klubben rummer mange talenter på hver sit felt. En af klubbens medlemmer har således indbygget ekstra elektronik i noget af det rullende materiel, således at det virker som forbillederne.

Det gælder i øvrigt ikke alene vogne og trækkraft, men også rent landskabmæssigt, idet medlemmet har indbygget mange finurligheder rundt omkring i landskabet, bl.a. en



Vinrød MX 1039 (HELJAN) kører ud fra Skanderborg station med lokaltog. Langs strækningerne er - ligesom hos forbilledet - opsat indhegning, og selvfølgelig styres toggangen ved hjælp af signaler.



Den smukke model af Skanderborg maskindepot er en næsten nøjagtig gengivelse af forbilledet, dog er antallet af remisespor reduceret af hensyn til pladsen.

vejbelysning - på en model af Bruunsbro - med lysstofrør, hvor det ene lys står og blinker uregelmæssigt defekt som i virkeligheden! Og i den høje TV-sendemast, som er indbygget i baggrunden ved Århus maskindepot, blinker lyset regelmæssigt med de kendte advarsellys for lavtgående fly.

Med hensyn til det rullende materiel sås også virkende slutlygter på godsvogne, et EG-lokomotiv med gnistudladning ved pantografen, og den vinrøde MY 1119 fra HELJAN er stoppet med elektronik, der gør det muligt at sætte samtlige kendingsignaler, lige fra triangellys til signal for kørsel på venstrespor.

Figurer og biler

Alle steder vrimler det med 'småfolk', der haster afsted på veje, perroner eller er i gang med et arbejde. De alle er 'klædt' (malet) i tidens mode 1974-85, bl.a. har flere piger lårkort (havde man det i 1974?), og jernbanens ansatte bærer periodens typiske brune uniformer med hvid selvlysende stribe over lænden.

Også de enkelte biltyper er så vidt muligt af aktuel årgang og bemaling, bl.a. politibiler i sort/hvid, røde tjenestebiler med hvidt logo fra DSB, redningskøretøjer fra FALCK o.s.v.

Styring af driften

Til driften benyttes LENZ digital plus. Man droppede det oprindelige analoge system (Fleischmann) i 1996, og investerede i LENZ version 1.0. Siden da har man benyttet dette system med opdateringer til nye versioner med de forbedringer, der er indeholdt i disse. Systemet har altid fungeret upåklageligt. I begyndelsen, da man indførte LENZ første versioner, havde man lidt problemer med trækkraft, der kørte i forspand, men med de senere versioner er dette problem helt elimineret.

Man anvender LENZ håndterminaler for styring af de enkelte lokomotiver/tog. Rundt omkring på anlægget sider er monteret stik for håndterminalerne, så disse let kan flyttes i takt med togets kørsel, d.v.s. at man kan følge dette rundt på anlægget, hvor end det befinder sig.

Håndterminalerne kan vise fire digitale cifre i displayet, således at hele kaldenummeret på trækkraften kan vises. Al trækkraft er derfor individuelt nummereret som hos forbillederne, d.v.s. 1403, 1408, 1412, 1116, 1119, 1039 o.s.v. Da materiellet er industrielt fremstillet kan der følgelig opstå nummersammenstød, da udvalget af numre er begrænsede, men det klares ved at omnummerere trækkraften med bl.a. transfers.

Anlægget er delt i sektioner, der drives af sammenlagt fem kraftige boostere. Al trækkraft har følgelig dekoder installeret, dels de ældre LENZ 1024, dels de helt moderne typer. Nogle få maskiner har ældre ROCO-dekodere, der kun kan vise to cifre, og har begrænset informationsmængde, men disse benyttes primært i trækkraft fra privatbanen, hvor de individuelle numre alligevel kun omfatter to cifre, fx VLTJ 25.
Der benyttes et - set med øjne udefra - et kompliceret elektronisk forbundet netværk til selve driften, men det er i princippet ganske enkelt designet af medlemmer med elektronisk snilde.

For at lette overblikket og styre toggangen, findes rundt omkring over anlægget tavler med planer over stationernes sporanlæg. Disse er anbragt oppe på væggene, så stationsbestyrerne har et godt overblik over togveje m.v. På sportavlerne er alle togveje markedet med blinkende eller faste signallys m.v. for den aktuelle station.

Sporskift, signalgiving, lyssætning m.v. sker fra særligt indrettede styretavler med farvede trykkontakter, markeret med sporskifte- og signalnummer m.v. Styretavlerne er følgelig anbragt i umiddelbar nærhed af stationsbestyrerens plads.

Langs strækningerne styres trafikken af opstillede signaler af både daglys- og armsignaler. Signalerne skiftes automatisk ved passage af tog, idet infrarøde følere indbygget langs sporene registrerer de enkelte togbevægelser. Et grønt signal sættes manuelt fra stationens signaltavle, men når et tog passerer, skiftes automatisk til rød eller rød/gul ved hjælp af de førnævnte følere.

På selve Århus station er signalgivningen forbilledmæssigt styret af dværgsignaler.

Af hensyn til køreplankørsel, d.v.s. beregning af hastighed og køretid, er der langs strækningerne opsat små kilometermærker med angivelse af afstanden i virkelige meter (01, 02, 03 m o.s.v).

... og vi takker af her med at sige tak for en god modtagelse og oplevelse, og regner med ved en senere lejlighed igen at besøge klubben ... og vi lover at der ikke går ti år!

Interesseret i besøg?

Er man interesseret i at besøge klubben på Niels Ebbesen Skolen, Højvangens Torv 4, 8660 Skanderborg, så kan det ske ved henvendelse til formanden Poul Mathiassen, Ottestoften 30, 8660 Skanderborg, tlf. 86 52 15 12 eller via e-mail: pmath@post.tele.dk. Der er åbent i klubben tirsdag og torsdag kl. 19,00 til ca. 23,00. ■

Fakta omkring
Skanderborg Model Jernbane Klub

Oprettet:	11. april 1983
Antal medlemmer:	25, heraf ca. 12 aktive
Skala:	1:87
Styresystem:	LENZ digital Plus, vers. 3.0
Anlægstype:	L-formet, gå-omkring m/skjulte banegårde
Hovedepoke:	IV (1974-1990)
Sporlængde:	Ca. 450 m
Sportype:	Hovedsagelig ROCO code 100 og code 85
Sporskifter:	Ca. 200
Signaler:	Ca. 75 (arm- og daglyssignaler)

Køreplans-kørsel

Et par gange om året afvikler Skanderborg Model Jernbane Klub en dag med køreplanskørsel, hvilket også var 'tilfældet' den 16. april, hvor LOKOMOTIVETs udsendte deltog som 'trainspotter'.

Klubben havde indbudt en række gæster, som deltog i arrangementet. Deltagerne kom især fra storebror-klubben JMJK i Århus, som man har et glimrende samarbejde med. Mange af JMJKs medlemmer har deres daglige virke som lokomotivførere, så det var ikke uvant for dem at sætte sig ind i problematikken med køreplaner. Der deltog dog også andre ude fra kommende gæster, bl.a. Henrik fra Trinbrættet i Århus, der deltog som 'lokofører'.

Klubbens egne medlemmer blev primært sat til at fungere som stationsbestyrere. I alt inddrog køreplanen ikke mindre end 14 lokomotivførere, hver med sin egen håndterminal og 6 stationsbestyrere... foruden klubbens køreplansleder Søren Bendtsen, der også havde udarbejdet køreplan, oprangering m.v.

Man kan således forstå at der var trængsel i de smalle gange, men alt forløb forbløffende nemt og gnidningsløst.

Som grundlag for køreplanen benytter man det for nyligt udsendte fine PC-køreplansprogram fra JTB, omtalt her i bladet i nr. 81. Programmet fungerer perfekt, og klubbens medlemmer er meget begejstrede for systemet. Det benyttes helt og holdent i den foreliggende udgave med nogle ganske få justeringer.

Køreplanen blev afviklet over ca. fem timer, der afspejlede et døgn hos forbilledet fra kl. 3,00 morgen til 24.00 nat. Tiden blev sat til at gå 5 gange hurtigere (forkortelsesfaktor 5), og klokkeslættet blev vist på et digitaliseret - centralt placeret - ur. Dette blev styret via PC, hvorfra man også kunne sætte hastigheden på tiden op eller ned... eller helt stoppe den, hvis dette blev nødvendigt. Det sker bl.a. ved pauser, når man er nået ca. halvt igennem en køreplan.

På vægtavler opsættes plancher med grafiske køreplaner, togarter og turlister m.v., således at alle umiddelbart kan få et overblik over trafikken, og hvilke tog, man skal betjene.

Desuden har hver lokomotivfører en tjenestekøreplan, mens stationsbestyrerne har planer for trafikkens afvikling på de enkelte stationer. På de sidstnævnte planer er de enkelte ankomst- og afgangstider markeret med farver i felterne, således:

Grøn:	Toget udgår fra denne station
Orange:	Toget ender på denne station
Blå:	Toget er gennemkørende
Hvid:	Toget fortsætter efter et ophold

Endvidere er togarten, fx P for persontog, RE for regionaltog, IC for IC-tog o.s.v. markeret sammen med afgangs- og ankomstdestinationer. Hertil er der bemærkninger om togets placering på stationer m.v. På denne måde får de involverede et hurtigt overblik over, hvordan et tog skal ekspederes.

Og ligesom i virkeligheden har man reservemaskiner stående ved maskindepotet, hvis der skulle forekomme nedbrud el.lign. Der er tænkt på alt.

Køreplanen startede let ud med nogle morgentog, d.v.s. bureauførende tog og nattog med sovevogne... og denne dag også et imponerende kultog med sytten Fals og en MX i hver ende, men efterhånden øgedes trafikken med regionaltog litra MR og MO-Bhs, lokale persontog med MX og IC-tog foruden internationale tog som Kattegat-Express med MZ o.s.v. Også et ottevogns MA-lyntog blev sat ind i køreplanen. Der var nok at se til, for undervejs skulle også rangeres med MH og MT på de enkelte stationer.

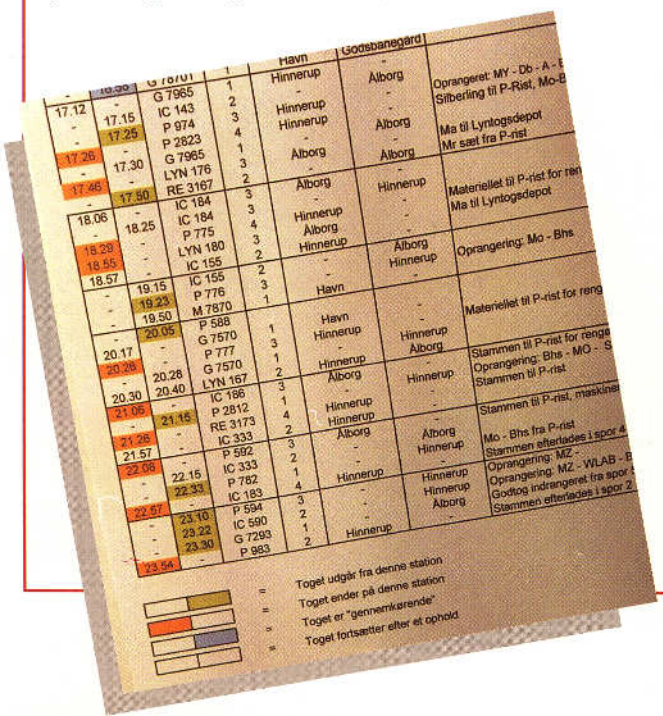
Efterhånden som tiden nærmede sig aften og nat, så ebbede antal af tog ud, og til sidst blev der kun kørt et par enkelte nattog.

I øvrigt har klubben planer om at kunne lyssætte tiden som nat og dag, d.v.s. at starte køreplanen i halvmørke, og derefter opgraduere lyset til daglys, og sluttelig igen dæmpe lyset for aften og nat. Men disse planer ligger ude i fremtiden.

Alle deltagere kunne afslutte en glad eftermiddag/aften hos Skanderborg Model Jernbane Klub...men der kommer flere dage af samme slags.

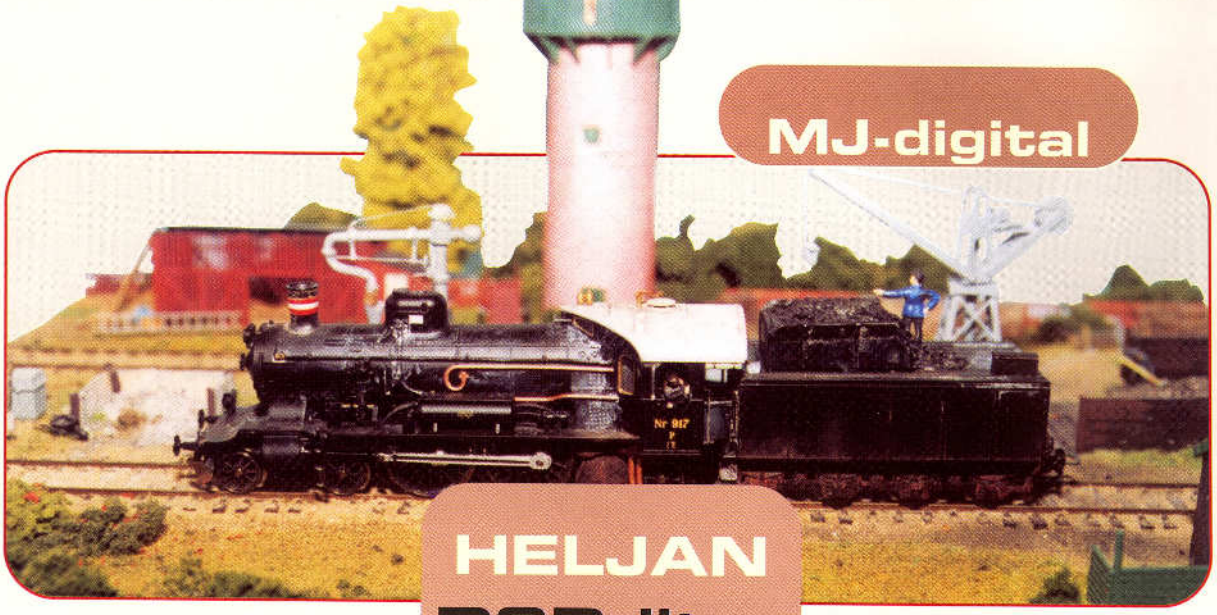
■

Der var også tid til lidt afslapning under køreplanskørslen, her på Skanderborg station, hvor stationsbestyreren hygger sig med en lokofører.



Udsnit af den store tavle med oversigter over de enkelte togs ankomst- og afgangstidspunkter, sporbenyttelse m.v.

MJ-digital



HELJAN P 917 forsynes med kul. Maskinen er blevet pulverpatineret på maskine og tender, dels med hvid (kalk) og dels med rustrød og brun (bremsestøv og jord).

HELJAN DSB litra P 917 med DCC-dekoder

Det har længe ærgret os, at P-maskinen fra HELJAN kun kan køre DC, altså analog kørsel. Fra HELJANs side er modellen udstyret med NEM-stik for digital kørsel, men der er ikke umiddelbart plads i kulkassen til en LENZ-dekoder.

Ved ombygning af kulkassen på P 917, så denne blev korrekt til den sjællandske type, så viste det sig, at der blev lidt mere plads. Herved opstod tanken, at det måske alligevel kunne lade sig gøre at sætte en dekoder i maskinen.

Ny kulkasse

HELJANs originale kulkasse på P 917 blev taget af, og en ny korrekt for P 917 opbygget i plastcard fra TIKØB. Her fås den færdigudfræset, lige til at lime sammen med flydende lim. For at få plads til dekoderen, blev bunden af kulkassen udeladt, d.v.s. at kun sider og gavle samledes. Efter tørring blev kassen malet matsort med Humbrol 33.

En prøveanbringelse af en dekoder LENZ 1035 viste sig at være umulig, idet ledninger mellem stik og dekoder er for kraftige og lange.

Dekodertype

I stedet blev andre typer dekodere afprøvet, og det viste sig at Uhlenbrocks DCC-dekoder kat.-nr. 74 420 har så små dimensioner og tynde/korte ledninger, at den lige akkurat kan klemmes inden for i kulkassens rammer. Ledningerne skal blot snos, og lægges oven på dekoderen.

Ulempen ved Uhlenbrock dekoderen er prisen, som er temmelig høj i forhold til andre typer, men skal man kun bruge en enkelt eller to i særlige tilfælde, så kan det vel gå an?

Dekoderen sættes fast med den vedlagte dobbeltklæbende tape. Den skal sidde helt tæt på NEM-stikket.

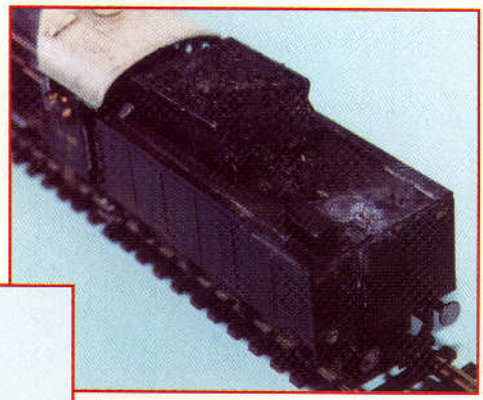
Bemærk, at dekoderen kun har mulighed for én placering i kulkassen, d.v.s. med tilslutning af ledninger til stik vendt mod hækken af tenderen. Den er heldigvis korrekt med hensyn til køreretning, altså frem og bak.

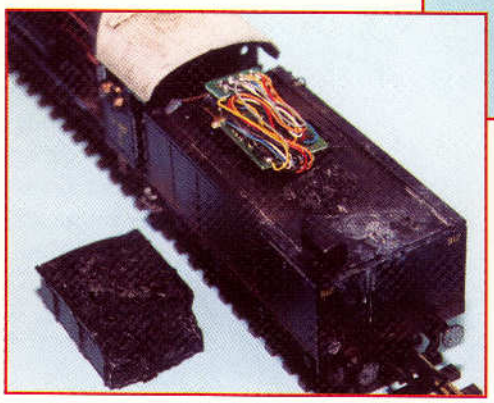
Kul

Et stykke karton klippes til med kulkassens indvendige dimensioner. Det limes fast til kulkassen, lidt skrånende oven på stik og ledninger, så kulkassen kan fyldes op med kul (Woodland). For at give lidt ekstra vægt på kulkassen, limes en lille klump bly fast på kartonpladen. Sluttelig drysses lidt modelkul på. Kullet limes med hvid fortyndet lim, mens kassen er fjernet fra tenderen. Mens kulkassen tørrer, så skæres de to stålprofiler i siderne på tenderen ud for kulkassen forsigtigt væk med en skarp kniv. Derefter slibes pænt til med sandpapir og dækkes ud med 33- sort. Efter tørring kan kulkasse anbringes på tenderen, og lokomotiv og tender kobles sammen.

Maskinen programmeres til sidst med sin digitale adresse. Den blev i dette tilfælde nr. 17, programmeret via ROCO Lokmaus2. Den kører fint på ROCOs spor såvel som på de 'store spor' hos NMJK, selv om den vugger lidt - men det gjorde forbilledet også.

NB: Det viser sig at den pågældende dekoder 74 420 fra Uhlenbrock også kan benyttes i HELJANs model af litra P 931. Ledningerne skal blot snoes godt rundt, og klemmes ind oven på dekoderen. ■





Tender på litra P 917: Til venstre med dekoder fra Uhlenbrock, til højre med ny færdig kulkasse.

FELDERBANEN

Nye danske stykgodsvogne litra HJ/Gklm fra HOBBYTRADE

Leveres i sæt med 4 HJ-vogne, sæt med 4 Gklm-vogne, sæt med 3 Gklm-vogne m/FAF-logo eller sæt med 3 Gklm-vogne med Tuborg- logo.
Enkeltvogne: LJ HJ 127, HP Q 90 og grå specialvogn fra DSB.

Bestil dem nu og få nyhedsrabat.

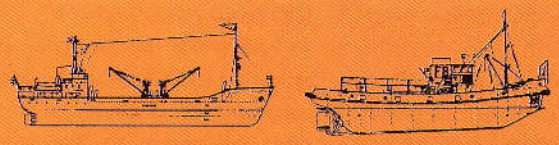
Nye bøger og DVD

På togtur i Nordjylland	kr.	268,-
Med gods på krogen og andre jernbanemotiver	kr.	225,-
Lokomotivfabrikken FRICHS	kr.	375,-
Jernbanehistorisk Årbog '05	kr.	165,-
Traumhefte Modellbahnn Anlagen/MIBA	kr.	128,-
Eisenbahnn Journal NOHAB, special-udgave	kr.	98,-
Strejftog XI: DVD eller video	kr.	250,-

Brekina: Opel Blitz postbil er på lager

Märklin NYHED
DSB køf, en rigtig digital rangertraktor; har tidligere kørt hos Lollandsbanen.

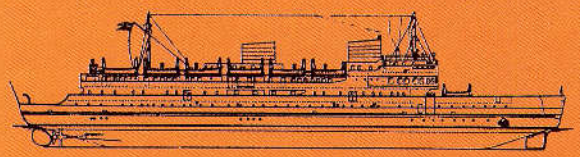
FELDERBANEN
v/Helle og Jan Møller Holm
Vejlevej 349 . Bramdrupdam . DK-6000 Kolding
Tlf. 74 56 08 08 . Fax 74 56 02 01
www.felderbanen.dk . e-mail info@felderbanen.dk
mandag lukket, tirsdag-torsdag 10.00-17.30
fredag 10.00-18.00, lørdag 9.00-13.00



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 · LGB · 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.

En hvidmalet IAL med let patinering. Sort fortyndet enamel er vasket over vognkassen (fagligt kaldet for lavering = italiensk for vask), så farvepartiklerne har lagt sig i brædderillerne, og derved fremhæver disse med dybdevirkning.

Patinering af GODSVOGNE

■ Torben Andersen

Industrien kan tilbyde mange forskellige danske og udenlandske modeller af rullende materiel. Fælles for dem alle er, at de leveres som forbillederne ser ud, når disse sættes i drift, d.v.s. helt nylakerede og rene. Men efter kort tid på sporene begynder naturen at tage fat. Regn, sol og vind slider på malingen, mens støv fra bremseklodser, sand og jord indhyller køretøjerne, og lægger sig i hjørner og revner.

Godsmateriellet må køre i lang tid uden at blive vasket for snavs m.v., og ofte klares småreparationer fx udskiftninger af brædder med pletmalinger.

En del godsvogne holdes dog ikke rene, men repareres kun kørselsmæssigt. Det gælder alle slags vogne, ikke mindst beholdervogne til transport af kemikalier, olie, benzin m.v.

Derimod køres personvogne og togsæt m.v. oftere gennem vaskeanlæg end tidligere, hvilket gør dette materiel generelt er mere vedligeholdt, når man ser bort fra grafitti. Slid, afskalninger m.v. kan man dog ikke umiddelbart gøre noget ved, bortset fra at give vognene en gang pletmaling.

Patinering (wheathering)

Mange mj-ere foretrækker stadig at køre med industrimodellerne direkte hentet ud fra æsken, men tendensen går dog i retning af at de 'rigtige mj-ere' patinerer al slags materiel, ikke mindst i klubberne. Nogle mj-ere synes, det er synd at "svine" modellerne til, bl.a. fordi ikke man mener at kunne opnå den rigtige effekt. Men man behøver jo ikke eksperimentere sig frem med den dyreste model; en sekundamodel, som alligevel aldrig vil blive sat i drift, kan være en god begyndelse.

På engelsk kaldes patinering i øvrigt for "wheathering", og i de engelsktalende lande er patinering meget udbredt.

Ser vi på de rigtige baner, så er det sjældent at se helt nye vogne eller lokomotiver på sporene. Når en vogn leveres - som fx da litra Hbis sattes i drift omkring 1970'erne - optrådte den med meget fine blanke aluminiumsider, men blot efter nogle år i drift var væggene helt mørkebrune af slid, støv m.v.

Patinering på modeller giver i øvrigt en større variation i vognparken, idet der i virkeligheden sjældent optræder to ens vogne i samme tilsmudsningsgrad.

Der er flere måder at patinere på. Den mest benyttede metode er at benytte pulverfarve og pensel, men i vise tilfælde er det også virksomt at bruge almindelige vandfarver (akvarel) og pensel, fx ved patinering af beholdervogne, især olie- og benzinvogne.

Pulverfarver

Den mest benyttede metode er som allerede nævnt brugen af patineringspulver, der sælges hos mj-forhandlerne, hos farvehandlerne eller i supermarkederne, fx i små dåser til farvning af tøj. Det er finkornet farvepulver, revet i særlige forrivningsmaskiner uden at bruge opløsnings- og bindemiddel, og kaldes derfor tørfarver.

Tørfarverne bruges til at efterligne snavs efter pulvertransporter, fx korn, kalk, gødning, træflis, rester af kul og tørv, smuld fra jernskrot m.v. Samme pulverfarver benyttes til at

eftergøre røg på vogne fra damplokomotiver, bremsestøv m.v. Man kan fx bruge:
- okkergul til korn og rester af træ
- brun til almindelig støv
- sort til kulstøv
- rustrød til rust og bremsestøv
- hvid til kalk

Tørfarverne børstes på vognen med en stiv pensel. Lad være med at gnide alt for meget, hvis det er en industrimodel, for det kan ødelægge evt. lakering. Farverne giver et mat udseende, som virker meget realistisk.

Da farverne kun giver en tynd støvflade, kan det i nogle tilfælde være en fordel at give modellen en mat afslutningslak, således at patineringen ikke slides af ved berøring. Pas på! Lakken må ikke opløse pulveret, så tjek pulvertype, d.v.s. brug vandbaseret lak på terpentinopløselige pulverfarver og omvendt.

Pas på, hvis der bruges pensel til efterbehandling med klarlak. Man kan derved komme til at tvære tørfarverne ud, idet de kan spredes, og danne mørke klumper, hvilket ødelægger effekten. Det er bedst at bruge at mat spraylak på dåse fx fra Humbrol for at undgå udtværing. Brug lakken yderst forsigtigt og sparsomt, se dåsens brugsanvisning.

Pulverfarver til tørbørstning set fra venstre mod højre: Sort til kulstøv, rødbrun til bremsestøv, hvid til kalkaflejringer og slid, okker til korn- og træflistransporter m.v. og jordbrun til støv og jord på vognkasse m.v. I baggrunden en litra E og Gs under patinering.

Patinering med enamel

En del snavs kan ikke efterlignes ved hjælp af pulverfarve, det gælder især patinering, der skal forestille rester efter flydende væsker som syre, olie, benzin, regn m.v., så derfor benyttes enamel (plasticfarve) eller akvarel (vandfarve). Der skal bruges:
- blank sort til oliespild
- mat sort til indtørret regnvand (fx pletter og striber)
- mat hvid til aflejringer af kalk
- grå eller khaki til slid på kanter
- hvid til kalkslam
- aluminium eller metal til slid på kanter
- mørkerød til pletmaling

Farverne behøver ikke nødvendigvis at være terpentinopløselig enamel. Vand- eller plakatfarve er også udmærket, bortset fra aluminium- og metalfarve, der kun fås som enamel.

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

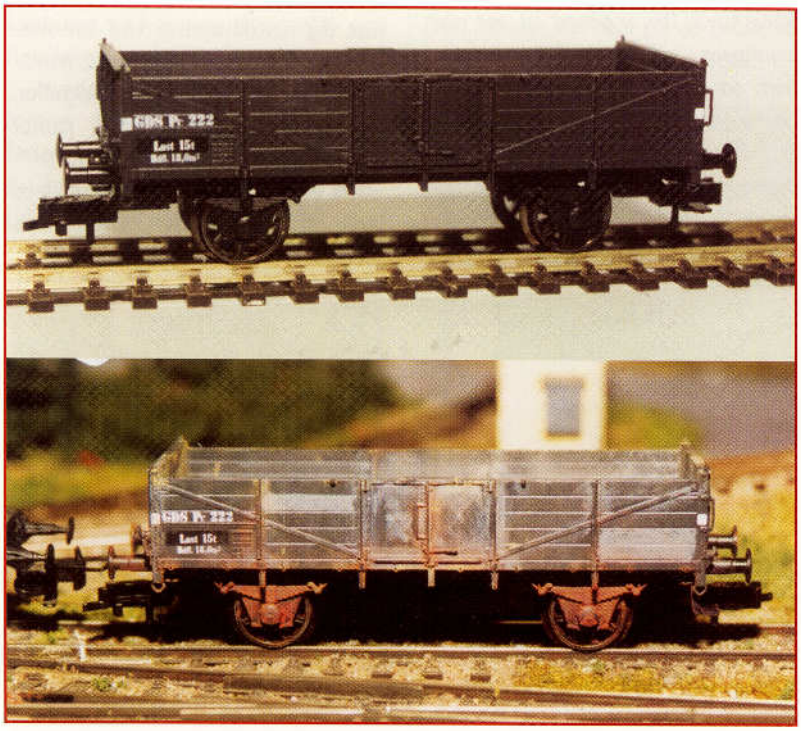
Bruger man plakatfarve, skal man være opmærksom på, at den skal fortyndes godt med vand for ikke at ødelægge modellens detaljer.

Til pletmaling af vognkasser benyttes også enamel. Pletmalingerne foretages som regel med mørkerød maling eller mønje.

Tørbørstning

En særlig patineringsteknik med enamel kaldes for tørbørstning. Det er en metode til fremhævelse af detaljer på køretøjerne, fx kanter, nitter, hjørner m.v., altså som slid. Som slidmaling til tørbørstning kan benyttes:
- aluminium eller metal på stålvogne (nitter, beslag, kanter m.v.)
- lys brun på trævogne (kanter, brædder, beslag m.v.)
- lys grå på både træ-og stålvogne

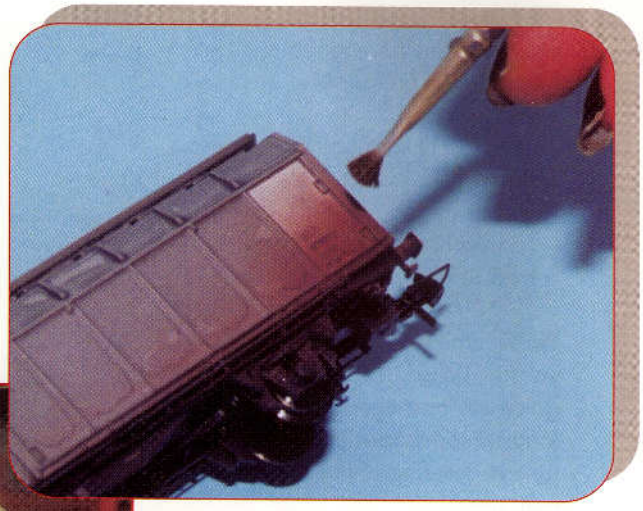
Til opgaven skal man bruge en bred pensel, hvis hår klippes meget korte til omkring 3-4 mm lange, så der fås en relativ stiv 'børste'.



Åben vogn fra Gribskovbanen før og efter patinering. Vognkassen er pletmalet med Humbrol 27-grå. Sluttelig er undervognen tørbørstet med rødbrun farvepulver, mens vognkassen er børstet med lidt okker pulverfarve (grustransport). Den viste patinering syner lidt overdrevet på billedet, men virker helt realistisk 'in natura'.

Patinering af godsvogne med "aluminiumsider"

Moderne DSB litra Hbbillns med let pulverpatinering (rødbrun) i hjørner og på undervogn. Der benyttes en korthåret pensel til tørbørstningen, der starter med et højt og tykt lag i enderne, og derefter gradvis bliver mindre og tyndere langs vognsiden. En meget fortyndet sort enamel vaskes over vognsiderne fra taget, så farven løber ned af siderne, og lægger sig i bunden som 'regnkanter'. Det skal her tilføjes at NOCH her i sommer har udsendt et patineringsæt med bl.a. fire pulverfarver foruden diverse andre hjælpemidler.



Denne dyppes i den ønskede "slidmaling", og overskydende maling på penslen tørres af på en klud eller på kanten af en underkop, så der kun forbliver lidt maling tilbage. Derefter børstes malingen på vognen i korte bevægelser, hvorved kanter, hjørner m.v. tager imod malingen, mens den øvrige vognkasse ikke vil blive berørt.

Effekten bliver meget virkelighedstro med slidte hjørner og kanter som på forbilledet.

Den bedste maling til tørbørstning til fx trævogne fås ved at bruge en lysegrå eller lys khaki, fx Humbrol 64-grå eller 83- okker. For at lysne malingen kan man komme lidt Humbrol 34-hvid i den.

Dybdemaling

Denne metode er det modsatte af tørbørstning. Når en vogn hos forbilledet har været i drift et stykke tid, så lægger snavset sig i riller, mellem brædder i hjørner m.v. på fx brunmalede og hvidmalede vogne, og denne effekt opnås ved dybdemaling.

Til brug for dybdemaling bør man bruge vandfarve (akvarel) eller Allak plakatfarve, men det er ingen regel. Sort fortyndet enamel (Humbrol 33) kan også anvendes.

Den benyttede farve skal være sort, og den skal under alle omstændigheder - hvad enten det er vandfarve eller terpentinopløselig farve - fortyndes kraftigt til en næsten vandig opløsning.

Med en bred pensel vaskes opløsningen på vognen, hvorefter vandfarven automatisk vil sive ned ad siderne, og lægge sig i rillerne, og på denne måde give dybdeeffekt. Derefter tørres vognsiden ren med en klud eller et stykke sugende papir, fx fra en køkkenrulle.

Metoden kan benyttes i kombination med tørbørstning, hvorved man får en model med både skygge og højlys som i virkeligheden. Husk, at dybdemalingen i så fald skal udføres først.

Dybdemaling kaldes også lavering, der sprogligt stammer fra det italienske ord 'lavare' = vaske.

Grusvogn fra Banestyrelsen/Banedanmark (model fra ROCO) i let patinering i lyse brune farver, der er børstet let ned over vognkassen. Inden denne patinering er gjort, så er lidt sort meget fortyndet maling duppet i dråber øverst på vognkassen, således at den ved hjælp af tyngdekraften er løbet ned ad siden og dermed har skabt en effekt af indtørrede regnvandpletter.

Lukkede og åbne godsvogne

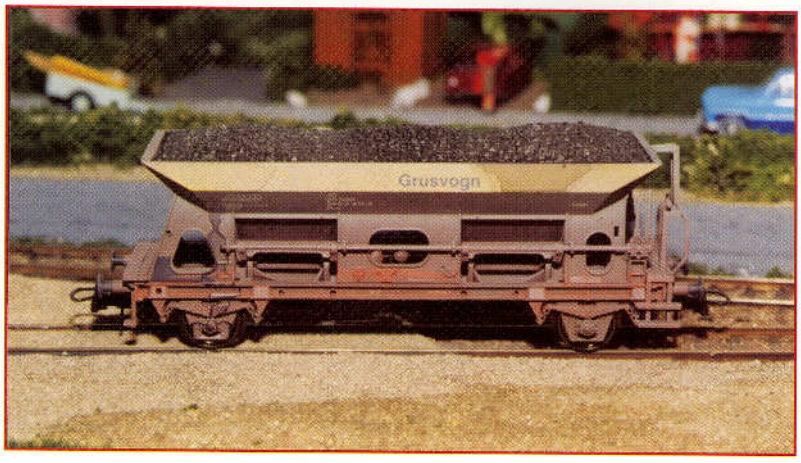
Den øverste del af de lukkede vognes gavle er snavsede på grund af sod fra damplokomotiver eller dieselos, d.v.s. at de her skal patineres med matsort pulverfarve.

Tagene er for det meste sorte eller mørkegrå, evt. med lapninger og pletmalinger, især på ældre vogne med tagpap.

Angreb af rust forekommer i sammensvejsninger i vognkassen, ved skråstivere og stolper m.m., specielt i delene ved vognbunden. I undervognen er der afsætning af rust og rustdannelser ved bremseklodserne, trækstænger, hjul, m.v.

Olie forekommer ved akselgafler, alle låsebeslag, dørskinner, puffer og ved trækstænger (koblinger).

På åbne vogne er vognbundens farve afhængig af den seneste last,



Litra Gs som tjenestevogn

Efter udrangering blev mange Gs overført til brug som tjenestevogne for baneafdelingen m.v., og disse vogne bar præg af et langt liv i tro tjeneste.

Den brune farve falmede, vognkassen fik pletmalinger, metalforstærkninger blev sømmet på brædder efter skader o.s.v., hvilket alt sammen er nemt at eftergøre i model.

En meget almindelig Gs hos forbilledet var en vogn, der fungerede som lager med gasflasker for forsyning af gas ved sporskifter. Sådan en vogn til epoke IV er nem at patinere. Vognkassen patineres først ved at give den en gang sort vandfarve, der lægger sig i brædderillerne, dernæst tørbørstes underdelen, d.v.s hjul og akselkasser m.v. med Humbrol 85, der illuderer sort olie, og oven på denne patineres let med rustfarve (pulver).

Vognkassens brædder lappes med pletmalinger i diverse brune og rustrøde farver, og bl.a. bør en eller to jalousier have en afvigende lys brun farve, idet forbilledet ofte blev pletmalet med den farve, mandskabet nu lige havde ved hånden.

Til slut anbringes på døren en gul advarselstrekant, der udskæres i selvklæbende tape, enten i gul eller hvid label, der males med gul overstregningspen inden udskæring.

Hvis det skal være rigtigt fornemt kan anbringes en lille trappe ved døren. Den selvbygges i plastcard el. lign.

Prøv selv at eksperimentere videre, og gør modeljernbanen mere virkelighedstro. ■

men ellers veksler bunden mellem sort og grå, brun og lysebrun til næsten hvid.

Lave åbne vogne og tømmervogne er som regel snavset lysebrun til gråbrun. Husk, at bunden på åbne vogne, fx E-vogne skal males i mat trægrå eller mellembrun.

Litra Tdgs, der kører flyveaske eller kornprodukter er hvidgule på siderne, og det samme gælder sliskerne. Sidstnævnte er også slidte i kanterne, så her benyttes metal- og rustfarve.

Hvide vogne holdes så vidt muligt rene, da de transporterer fødevarer, men alligevel satte snavs sig hurtigt i brædderiller, ved låsetøj, bag profiljern o.s.v.

De moderne vogne med blanke aluminiumsider, fx litra Hbikks-tt og Hbbillns kan være besværlige at patinere for at se naturlige ud. Regnvand glider let ned ad siderne, og lægger sig i bunden på de enkelte fag. Det kan efterlignes med sort vandfarve, der børstes på i buede strøg.

Olie- og benzinvogne

På olietankvogne kan olien være frisk eller indtørret. Ny olie fremstilles ved hjælp af Humbrol 85-sort, der i dråber placeres omkring domen. Herefter klarer tyngdekraften resten, og får olien til at flyde i striber ned over beholderen. For at give indtryk af frisk olie, kan man komme et par dryp 19-rød og 14-blå i den sorte. Det efterligner lysets spil i olien.

Indtørret olie på beholder, vanger m. v. efterlignes ved at blande lidt mel, talkum el.lign., der ikke opløses i terpentin i Humbrol 85-sort, så farven bliver let grumset. Den børstes derefter på de ønskede steder med en flad, kort pensel.

Kalk- og syrevogne

Beholdervogne, der transporterer syrer eller hydroxider bærer præg af transporten, idet metallet dels ætses (ruster), dels danner et hvidt oxidlag.

Det hvide lag efterlignes med hvid pulverfarve, mens lette angreb af rust illuderes ved at børste tankens pladesamlinger lidt rust pulverfarve. Kalkstøv fremstilles som den hvide nævnt foran, og ses på bl.a. vogne, der transporterer kalkgødning fx litra PTR. ■

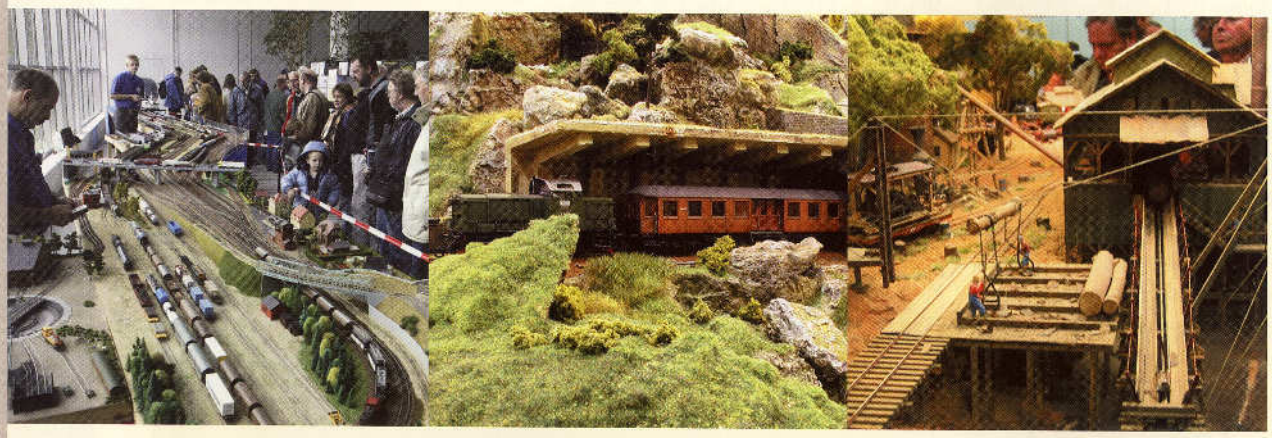
Patinering af åben vogn DSB litra Es. De moderne E- og Es-vogne hos DSB led voldsomt under manglende vedligehold, og havde typisk mange pletmalinger, hvorimod de i epoke III altid var rimelig velholdte uden pletmalinger.
Vognen er først pletmalet med Humbrol 153-rød, dernæst er håndtag, gelænder, slid ved døre (skrotlaster) m.v. malet i 11- sølv. Lidt Humbrol 26-brun er hist og her duppet med en lille pensel på vognkassen.
Til slut er lidt mørkerød vandfarve malet på akselgafler og fjedre. Efter tørring er vognen tørbørstet med rødbrun pulverfarve på undervogn og et lille stykke op ad vognkassen.

Efterårsferie
[17.-23. oktober]

Hver dag (9.30-17): • **Stort damptog kører daglig to ture til Nyborg.** Veterantoget afg. Odense kl. 10.25 og 14.25, Nyborg afg. kl. 11.16 og 15.16. Billet købes i toget eller på museet og gælder også som adgang til museet. Voksne kr. 90, børn kr. 45. Al veterantogskørsel sker med forbehold for ændringer. • **Lille veterantog kører ved museet kl. ca. 11-16.** • **Minitog kl. ca. 11-17 og børneaktiviteter kl. 9.30-17.**

Modelbanetræf
[22.-23. oktober]

Weekenden 22.-23. oktober (9.30-17): • **Sidste weekend i efterårsferien bliver Jernbanemuseet fyldt næsten til bristepunktet af transportable anlæg og materiel fra næsten 25 klubber og privatpersoner.** • **Oplev de mange baner opstillet blandt museets vogne og lokomotiver.** F.eks. Märklin, LGB og hjemmebyg i mange skalaer, moduler og enkeltbaner, forskellige epoker, landskabsopbygning og/eller kørsel, fri fantasi eller tro kopi, færgehavn, analog og digital, arbejdende udstilling. • **Træf ejerne og hør om deres erfaringer.** Udstillere fra Norge, Belgien, England, Holland, Danmark og Tyskland.



DANMARKS JERNBANEMUSEUM

The Danish Railway Museum Das dänische Eisenbahnmuseum

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

48 Kr. 20 Kr.
120 Kr.

Hyggeligt miljø på anlægget:

PRIVATBANENS DRIFT- og TRAFIKANLÆG

■ Torben Andersen

DSB havde på de større stationer adskilte områder for betjening af de rejsende og godset, ligesom man havde særskilte pladser med udstyr for servicering af trækkraft m.v. Hos privatbanerne var drift- og trafikudstyr derimod ofte af en noget sammenbragt karakter, idet man af pladshensyn generelt ikke havde specielt indrettede godsbanegårde med varehuse, læssekraner, maskindepoter med kulforsyning. Man brugte de spor, der var for hånden, og stillede så - lidt firkantet sagt - de enkelte læsseredskaber, bygninger m.v. op, hvor de passede bedst, dog var maskindepotet ofte anbragt et stykke afsides selve områderne for person- og godstransport.

På plantegningen side 20 ses forslag til anbringelse af nogle drift- og trafikfaciliteter på en privatbane. Tegningen viser ikke remiser med kulgårde, olieforsyning m.v. eller selve stationsbygningen med perroner. Disse emner vender vi tilbage til i en kommende artikel.

Vi har i tidligere numre givet forslag til drift- og trafikanlæg hos DSB. Men hvad med privatbanerne? Jo, de havde naturligvis også anlæg for servicering af lokomotiver, varehuse og læssekraner for læsning af gods, perroner m.v. for persontransport o.s.v.
Vi ser her lidt på, hvordan en privatbanes drift- og trafikfaciliteter i sin tid kunne være indrettet. Her skal lige tilføjes, at definitionen på driftfaciliteter er for varetagelse af selve driften, altså kulgårde, vandforsyning, dieselolieanlæg, værksteder, kolonnehuse, bomme med ledvogterhytter o.s.v., mens trafikanlæg omfatter stationsbygninger, perroner, varehuse, læssekraner m.v.

1) Læssekran

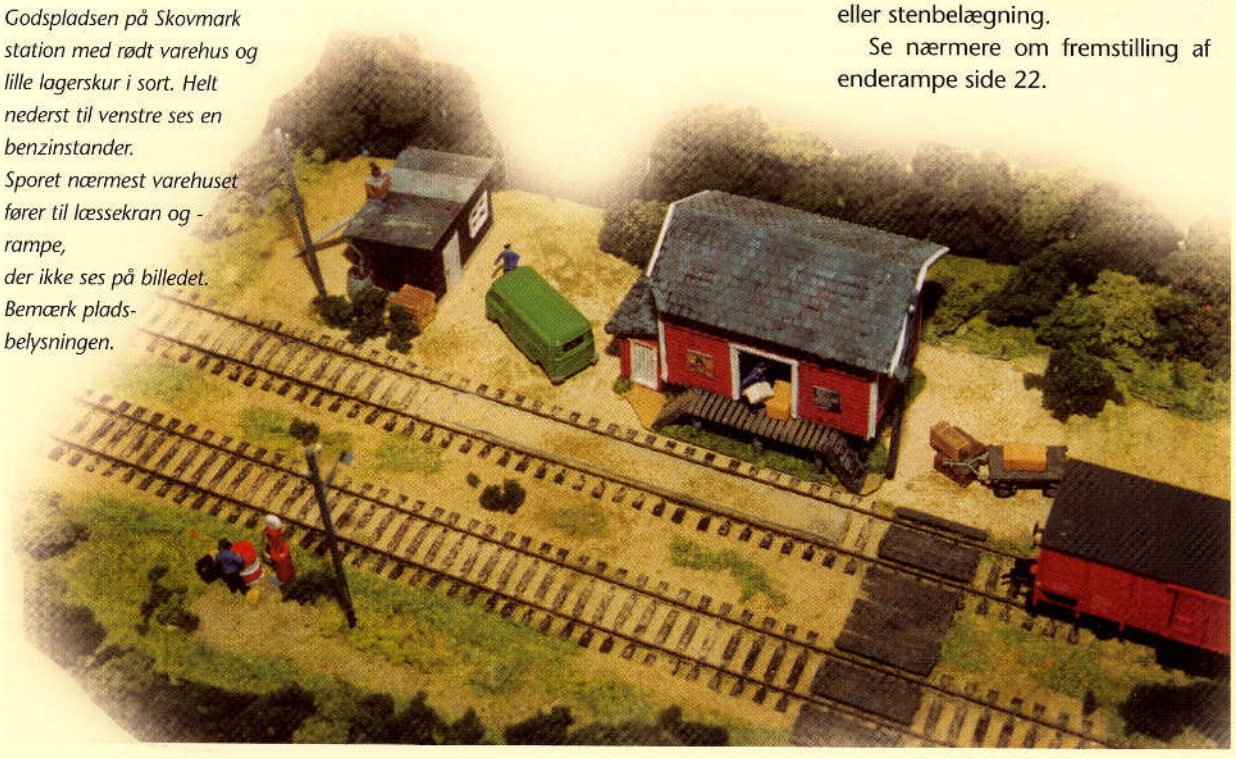
Der fandtes flere forskellige typer læssekraner hos privatbanerne. De større og mere 'avancerede' baner benyttede læssekraner i stål, der skrævede over sporene ligesom hos DSB. Privatbanernes kraner havde dog mindre dimensioner og lidt anderledes udseende end DSBs. Til læsning benyttede kranen en lille løbekat. Med hensyn til sådan et forbillede, så se fx forsiden af LOKOMOTIVET nr. 81. En velegnet model i skala 1:87 er den lille Gantry-kran i Auhagens sæt 42 567, hvor man i tilgift også får to skure, der kan bruges på privatbanens godsplads...eller andre steder. På flere mindre stationer anvendtes mere primitive læssekraner, der i princippet var magen til den tids skibes lossebomme. Disse fandtes også hos andre baner fx NPMB, SFJ, LJ, ØSJS m.fl.

I næste nummer bringer vi tegninger og fotos af læssebom.

2) Enderampe

De fleste større - og nogle mindre - stationer var indrettet ende- eller siderampe for læsning af køretøjer. Opkørslen var belagt med sten/grus, brosten eller planker. Rampens opkørsel havde i nogle tilfælde et trægegn i begge sider. Rampens skrå sider var almindelige jordvolde med græsbevoksning eller stenbelægning.

Se nærmere om fremstilling af enderampe side 22.



Godspladsen på Skovmark station med rødt varehus og lille lagerskur i sort. Helt nederst til venstre ses en benzinstander. Sporet nærmest varehuset fører til læssekran og -rampe, der ikke ses på billedet. Bemærk pladsbelysningen.

Her genfinder vi den lille sorte hytte, som vi fremstillede i LOKO-MOTIVET nr. 81. Den benyttes nu som lager for værktøj m.v. på Skovmark station. Varevognen er en Ford Taunus model 1951.

3) Svine- og kvægfold

En vigtig indretning på godsarealet var svine- og kvægfold for læsning af kreaturer og svin. Disse lå i nærheden af læssevejen, således at man nemt kunne drive dyrene ind i folden for læsning i jernbanevogne ad ramper.

En svinefold følger senere på året i model fra Hobby Trade, så den har vi ikke beskrevet selvbyg af.

4) Vognkasser

På nogle af de større privatbaner anvendte man ligesom hos storebror DSB udslidte vognkasser, godsvogne såvel som personvogne, der fungerede som ekstra lagerskure m.v.

Her kan man bruge en aflagt model fra rodekassen. Den males rødbrun eller hvid, patineres slidt med pulverfarver, evt. rust på beslag, afskallet m.v.

Læg ny tagpap med vandslibepapir, og montér nogle "lapper" i afvigende grå farver eller mal felterne som nylappede eller slidte partier.

Foran vognkasserne kan man lægge sten- og eller grusbunker (grusballast), svellestabler.

5) Læsse/ladeprofil

Læsseprofiler var også nødvendige, men blev kun brugt på større stationer, hvorfra man sendte vognladningsgods. Der benyttedes flere typer. De fleste var som regel meget enkle i konstruktionen, og kan fremstilles i model ved hjælp af plast- eller messingprofiler, messingtråd el.lign. Ellers må man studere tilbehørkatalogerne, hvor der dog ikke umiddelbart er anvendelige typer (men vi kan jo have overset dem?). Læsseprofilerne males lysegrå eller mellemgrønne. Andre farver kunne forekomme.

6) Dræsineskur

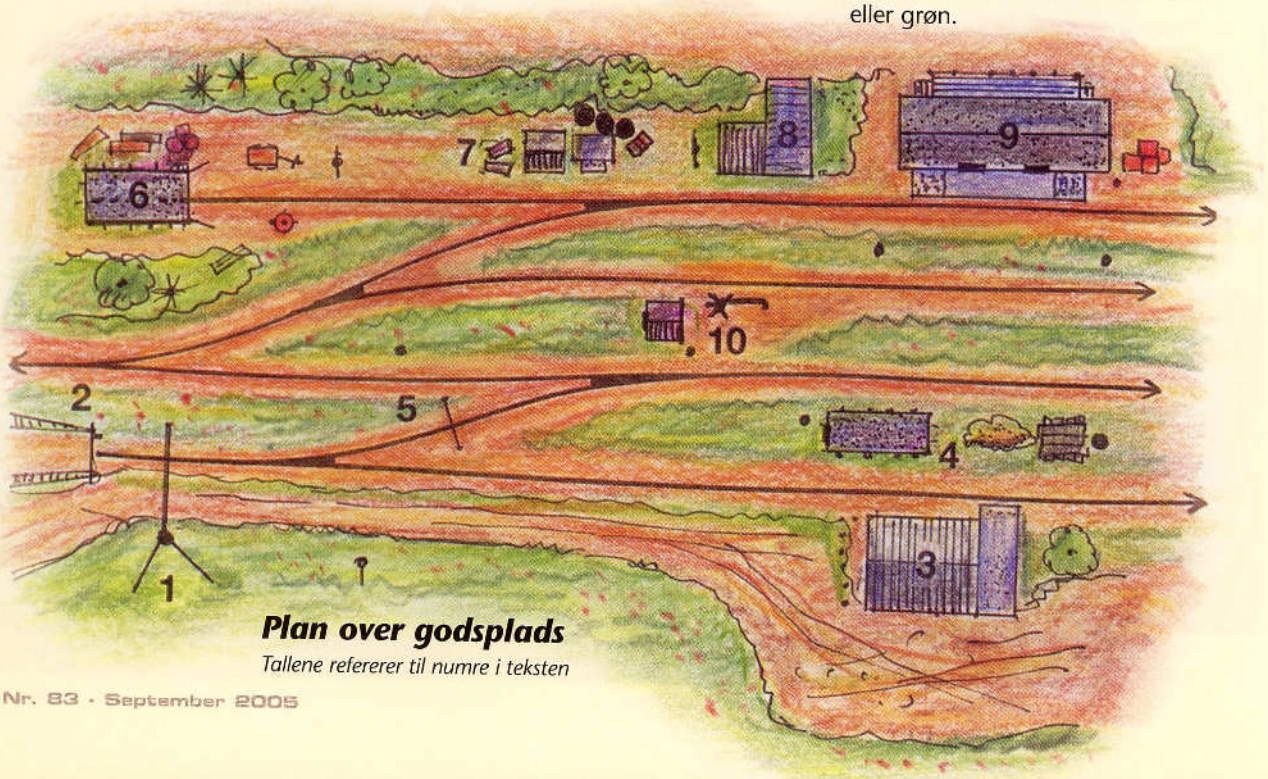
Bygninger/skure til dræsiner, inspektionsvogne m.v. var også nødvendige. Nogle privatbaner brugte gamle vognkasser til husning af dræsiner, fx Ebeltoftbanen. Her benyttede man en udrangeret Q-vogn, som fik lagt en stump spor ind via gavlen. Den oprindelige gavl blev fjernet, og der monteredes fløjdøre. Rundt om skuret lå brædder, tønder, sømkasser, paller, skilte eller der stod en afbrændingstønde til affald m.v.

Foran dræsineskuret kunne stå en gammeldags rødmalet ESSO-benzinpumpe, den slanke type med kraftig slange (markeret på plantegningen med cirkel og prik) for brændstoffyldning af dræsine, traktor el.lign.

Benzinpumpen kunne også stå alene ved et spor som vist på side 21. Den fås i model 1:87 fra bl.a. det engelske Wills (PÅ SPORET). Den aktuelle model er her malet i 60-rød med slange i 63-sandbrun og top i 34-hvid.

7) Småhytter

Mindre faldefærdige hytter til alskens forhåndenværende materiel og materialer, fx oliekander og -dunke, mindre værktøj, reservedele, maling, huggeblokke, ris- og brændekasser til brændsel for opvarmning m.v. stod gerne i nærheden af dræsineskur eller ved maskindepotet. Her kan man benytte Auhagens sæt nr. 42 636, hvor der findes tre herlige træhytter lige til at anbringe på privatbanens arealer. De bør males i slidt sortgrå, mellembrun eller grøn.



Plan over godsplads

Tallene refererer til numre i teksten

Varehus

HELJANs model nr. 1760 (skala 1:87) er et velegnet udgangspunkt for et lille varehus for en privatbane, her på Skovmark station.

Huset er fremstillet i rød plast med grønne vinduer og døre, men for at eliminere det plastagtige udseende er bræddevæggene opmalet i svenskrød med Humbrol 153, ligesom vinduer, hjørnestolper, vindskeder m.v. er ommalet i 34-hvid. På nogle varehuse var hjørnestolper dog ikke malet hvide (svensk stil), men havde samme røde farve som det øvrige hus.

Taget har fået en gang 27-grå med lidt 64-lysegrå. For at give udseende af ældet tag, kan man drysse lidt Woodland græspulver på taget. Det er dog ikke gjort her.

Rampe og trapper er er ligeledes malet i 27-grå med lidt tørbørstning i 63-sand for at give udsende af vejrbidt træ.

Emaljereklamerne på væggen - som man ofte benyttede på mange varehuse, trinbrætter, plankevægge m.v. - er fra EE-litrering, Odense.

Til sidst er pyntet med lidt kasser og en slæbende jernbanearbejder i indgangen ved husets læsserampe.

■

8) Værkstedskur, cykelskur, lokum m.v.

Privatbanerne benyttede ikke kolonnehuse i samme grad og omfang som Statsbanerne. Man anvendte de små skure til mindre reparationer, lager for værktøj, presenninger, cykelskur og lokum, mens egentlige skure for personalets ophold ikke var nødvendig. Et lille læskur/læskærm eller udhus kunne man dog af og til finde i nærheden af vandkran, svinefold m.v.

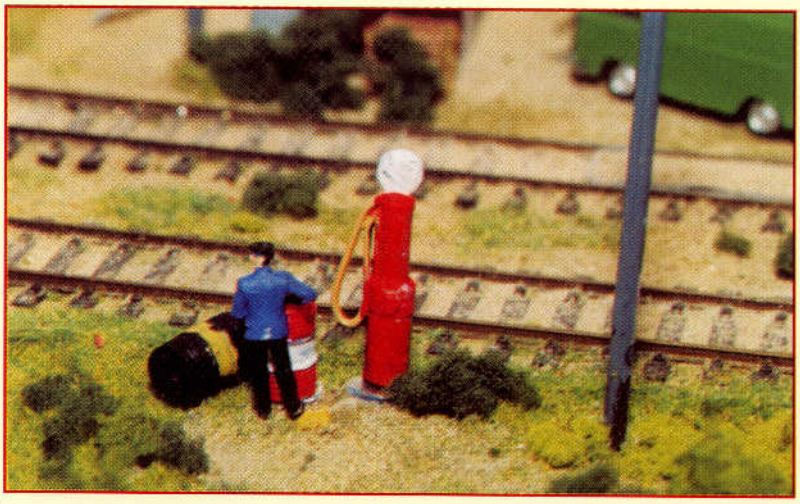
De små skure var ofte opført i grøn, grå eller sorttjæret træ med tjærepaptag. De sås sjældent rødmalede som hos DSB, selv om det kunne forekomme.

Ideer til sådanne mindre skure og hytter har vi bragt i nr. 81, men hertil kan vi tilføje at de to mindste hytter i HELJANs sæt 350 er velegnede til formålet. Det samme gælder HELJANs sæt 1792. Her skal man dog på sidstnævnte lime sandpapir på taget som tjærepap for at skjule tagpladerne.

9) Varehus

Privatbanernes varehuse var generelt bygget som almindelige huse med saddeltag. De var almindeligvis mindre dimensioneret end DSBs, og var ofte opført i træbeklædning i rød eller sort. Taget var for det meste belagt med tjærepap, men skifer og tegl kunne også forekomme. Huset hvilede ofte på et fundament af træpæle, sveller, betonblokke el.lign. På visse baner var varehuset opført i blank mur i samme arkitektur som hovedbygningen.

Ud mod sporet lå en lille læsserampe. Ofte var denne lavet helt i tømmer med trappe i begge sider. Rampen kunne også være i beton med skrånende jordarealer i stedet

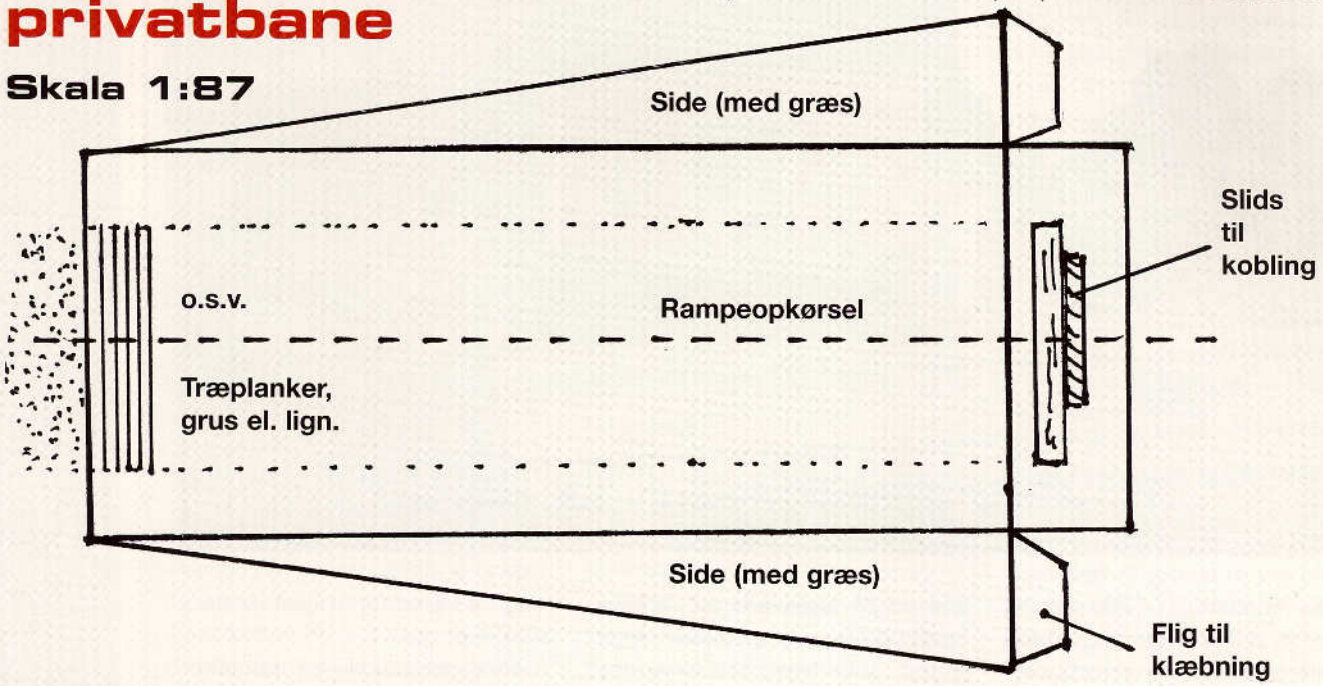


Rød benzinstander på Skovmark station. Modellen er fra Wills tilbehørsæt.

Skabelon til enderampe på privatbane

Skala 1:87

Skabelonen kopieres eller klæbes op på tyk karton. Klippes ud og bukkes i siderne, så rampen skråner; fligene bukkes ind og limes til enderampens 'gavl'. Opkørslen belægges med 'sten', 'planker' eller 'grus' efter ønske. Bredde på opkørsel skal være ca. 32 mm.



Enderampe i model

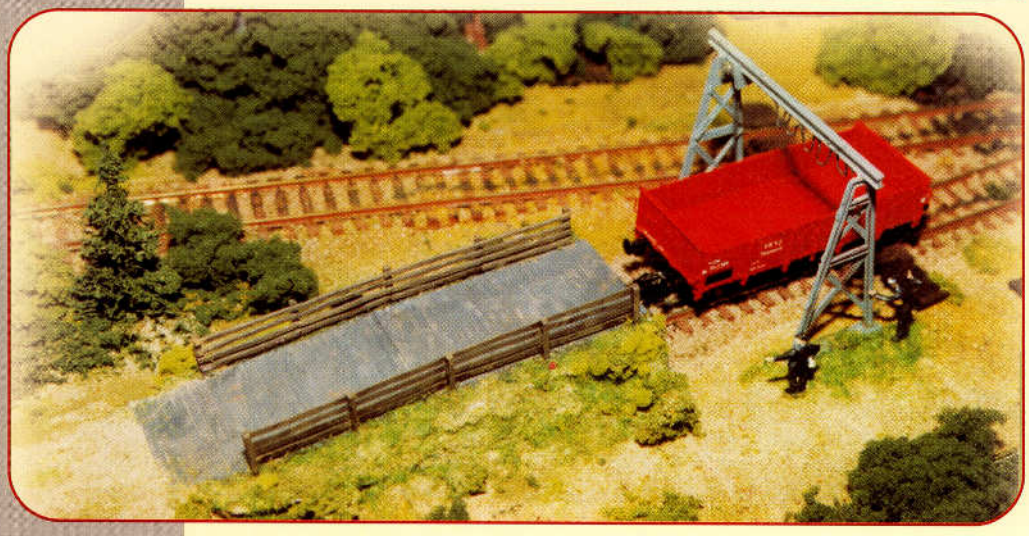
Enderampen kan fremstilles på mange måder: Her på Skovmark station er den fremstillet i tyk karton (postvæsenet måleark for brevformater, der fås gratis på ethvert posthus). Når rampen først er limet sammen, og dækket på opkørsel, græs i siderne, så bliver den rigelig stiv og holdbar til anlægget.

Målene på enderampen fremgår af tegningen herover. Midt på opkørslen er limet plastcard med plankemønster fra Auhagen. Det har en fin struktur. Dimensionerne på 'plankerne' er 32x120 mm. Træhegnene i siderne er ligeledes fra Auhagen, men andre typer og fabrikater hegn kan benyttes.

Opkørslen er malet i slidt trægrå med Humbrol 27, som er mixet med lidt 33-sort og 60-rød. Hegnene er malet med en mørkebrun Humbrol med lidt 63-sand.

Højden på rampen i sporets ende fås ved at stille en åben vogn tæt op til rampen. En pufferplanke anbringes her i vognens pufferhøjde. Husk at lave en slids i rampens ende, så vognens kobling går fri af denne.

Foran enderampen står en lille gantry-kran. Modellen er fra Auhagens sæt 42 567, malet i 87-gråblå. Den er størrelsesmæssigt lige kneben nok til at skræve over sporet og samtidig have plads til en lille lastvogn ved siden af... men det går alligevel.



for en trappe, mens læsserampen ud til vejsiden havde et lille rampe understøttet af træpæle.

Varehuset kan selvbygges efter det ønskede forlæg, men der findes også fine modeller i tilbehørkatalogerne, fx HELJAN 1760, som er meget velegnet til formålet. Se nærmere om bemaling i faktaboks side 21.

10) Vandkran med læskur

Egentlig hører vandkranen ikke med til udstyr på godspladsen, men da den stod 'alle steder', også på godspladser, så medtages den her...og den pynter gevaldigt på anlægget.

Vandkranen fandtes i mange varianter og størrelser, og kunne fx være en 10 cm type i 'primitiv' udførelse i metalrør som kranstamme og -udlægger.

De kunne også være konstrueret mere 'stabile' som 15 cm vandkraner næsten magen til DSBs (se tegning næste side). Ved siden af vandkranen kunne stå et lille læskur, hytte el.lign for personale under arbejdet med vandpåfyldning. Læskuret var dog ikke så almindeligt.

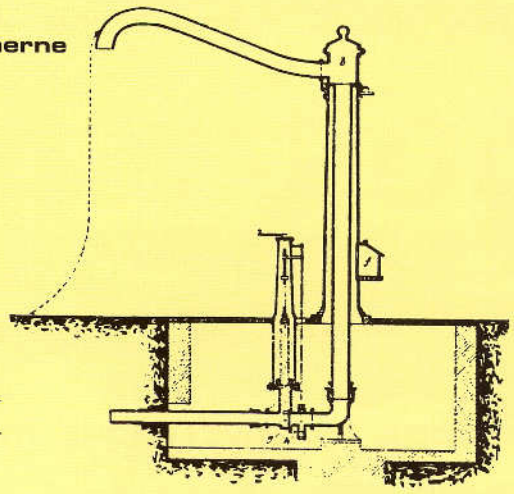
Vandkranen findes ikke som færdigmodel, men 15 cm typen kan

bukkes i 2,5-3,0 mm ø ståltråd (kranudlægger) og kranstamme i 5,0 mm plastrør el.lign. Toppen på kranstammen kan påsættes som et afsavet tyndt rør med en indvendig diameter på 5,0 mm. Kranudlæggeren kan monteres i et boret hul i rørets side.

Den runde top formes med plastfyldning el.lign. Vandhanen, der stod ved siden af, må fremstilles med passende emner som kuglepennepatroner med små søm illuderende håndtag el.lign.

Vandkran hos privatbanerne
Skala 1:87

Tegningen viser en type vandkran, der var almindelig hos de større privatbaner. Men andre mere primitive typer vandkraner i forskellige udformninger blev benytte hos både større og mindre privatbaner.



Tegning fra banernes bygning og udstyrelse.

Sporstoppere, pladsbelysning

Ikke nummereret på tegn. side 20

Privatbanerne brugte mange typer af sporstoppere, men almindeligvis benyttede man sig af simple 'sporstoppere' som en bunke grus med en sporspærre ('hund') på sporet foran. Eller man klarede sig med en svelle, der blev lagt på sporet foran grusbunken.

Pladsbelysningen var af blandet herkomst, og stod ganske spredt over jernbanens arealer og pladser, på tegningen markeret med sorte prikker. Belysningen (lampe med skærm) sad på træstolper, enten på den egentlige lysmast, men ellers på telefon- eller telegrafmaster, placeret under isolatorerne. Der findes mange type af lysmaster i tilbehørkatalogerne, der kan benyttes. Husk og evt. telegrafmaster.

Disse master var ved opsættelsen mørkebrune, da de var vejrbehandlet med bl.a. kresol. Men som tiden gik blev de mere grå, så her kan man benytte en 64- eller 27-grå.

...og til sidst

Husk også figurerne, der skal gøre anlægget levende. Der findes et utal af figurer, som er brugbare til alskens scenerier. Også biler hører til. Husk at finde en årgangsmodel, der passer til det aktuelle anlæg. ■

Lokomotivklubben KLK præsenterer nu

IB 18 915 som H0-model

Lokomotivklubben KLK har i samarbejde med HobbyTrade fremstillet en nøjagtig H0-model af Lokomotivklubbens kølevogn DSB IB 18 915, som den kører i klubbens veteranotog. Modellen passer derfor både til epoke III og V.

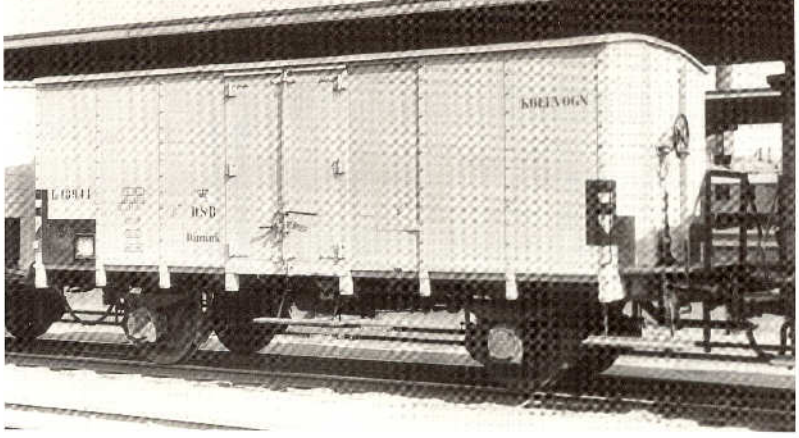
Prisen for den vogn er

225 kr.

pr. stk. inclusive forsendelse.
Overskuddet ved salget går til klubbens arbejde med at restaurere og vedligeholde gammelt jernbanemateriel.

Bestil vognen ved at sende en mail til ib18915@mail.dk eller et brev/postkort til Lokomotivklubben KLK
Bakken 21, 6640 Lunderskov
Modellen sælges kun hos Lokomotivklubben KLK og den forventes klar til levering i september.

www.klk.dk



DSB litra IB 18 944 (serie II) i Odense 1964. Bemærk den vandret liggende brædde-væg i gavlen, de kraftige Isothermoslejer, og lukketøjet på sidedørene, der i princippet er magen til de vogne, de er ombygget fra, litra QR. På højre side ses et lille rødt KØLEVOGN. Foto: AK/OMJK

Apropos Hobby Trades model:

DSB kølevogn litra IB

DSBs hvidmalede kølevogn litra IB var ligesom den ombyggede litra HJ en nødløsning. Da der opstod et stort behov for denne vogntype før og efter krigen måtte DSB ty til ombygninger af ældre vogne. Her måtte de store Q-vogne for første gang - men ikke sidste - holde for.
Det var de stigende eksporter af flæsk og kød til England og Sydeuropa, der krævede et stort antal afkølingsvogne. DSB havde kun et forholdsvis ringe antal hvide vogne med isafkøling litra IKB, IKC, IKD og IKH, der kunne benyttes til kødtransporter. Disse var dog primært indrettet for transport af hele kødkroppe, mens man manglede vogne til udskåret kød (bacon). Hertil havde man - lidt firkantet sagt - kun nogle mindre vogne af litra IS til rådighed. Derfor forsøgte man allerede i begyndelsen af 1930'erne at løse problemet med manglende vogne ved at supplere med en række brune Q-vogne, der blev ommalet til hvide uden andre ændringer, d.v.s. uden montering af iskasser, kødkroge el.lign.

Løsningen var ikke holdbar; der måtte skaffes rigtige kølevogne d.v.s. vogne med isafkøling, og derfor vendte man sig mod gruppen af de store Q-vogne. Her udtog man 50 vogne litra QR fra nummerserien 36 001-36 100, der var udstyret med Hik-G bremse fra fødslen, hvilket på det tidspunkt var ved at blive indført på alle DSBs godsvogne.

De første ombyggedes i 1938, hvor der monteredes dobbelte vægge med isolerende korkmellemlag, og installeredes iskasser, som kunne rumme 300 kg is. Mens siderne fik udvendig lodret brædde-beklædning, så blev de indvendige sider og gavle konstrueret med vandret liggende brædder.

Man beholdt QR-vognenes dimensioner, undervogn og bremsetøj, og derved fik alle IB-vogne højtsiddende tårnbremse med skruebremse. Tårnet fjernedes dog under og efter besættelsen efterhånden som de blev ombygget til at have trykluft- (GP) og lavtsiddende rangerskruebremse. Fløjdørene blev også en gentagelse fra Q-vognene. Da litra IB ikke skulle bruges til transport af hele kødkroppe, så blev de ikke så høje som fx vogne fra IK-klanen, d.v.s. en totalhøjde over taget på 3470 mm mod 3802 mm, og fik dermed næsten samme flade tag som Q-vognene. Litra IB fik heller ikke kødkroge som vogne i IK-klanen.

Da 1938-løsningen var tilfredsstillende, ombyggedes resten af de 50 vogne i 1939 hhv. 1940. Vognene fik som nævnt litra IB med numrene 18 951-19 000. Samtidig ændrede man nogle få IVM mælkevogne til baconvogne.

Selv om DSB i begyndelsen af 1950'erne fik leveret kølevogne med større dimensioner litra IKA, og ombyggede andre vogne til litra IKS m.v., så manglede man stadig vogne til transport af bacon. Man tyede derfor igen til QR-vogne fra samme nummerserie, og ombyggede fra 1954 endnu 50 af dem til litra IB.

Samtidig tog man fat på at ombygge 33 vogne fra nummerserien 35 968-36 000, der sattes i drift mellem 1954-1956 foruden 17 vogne fra QR i nummerserien 36 101-36 267, således at DSB i alt havde 150 litra IB 18 851-19 000 i drift fra 1956. Disse vogne fik øget islast, nemlig 600 kg, men lignede ellers de andre vogne.

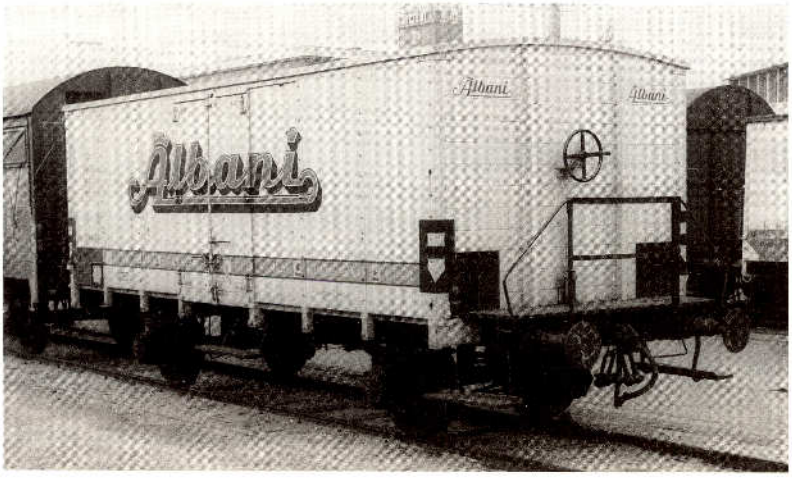
I løbet af 1960'erne forsvandt behovet for kølevogne med is, idet DSB blev medlem af INTERFRIGO. DSB indskød foruden litra IKA også en række IB-vogne i denne pulje, hvor de blev påmalet INTERFRIGO. I løbet af 1960'erne faldt behovet for IB-vogne med iskasser, og man afmonterede iskasserne i de ældste ombyggede IB-vogne, der i stedet fik litra IBU (U = uden iskasser) med numrene 18 951-19 000.

DSB havde i 1965 en beholdning på 96 vogne litra IB i nummerserien 18 851-18 950, mens 41 vogne bar litra IBU 18 951- 19 000.

Fem IB-vogne var på det tidspunkt udlejet til Albani-bryggerierne i Odense, som brugte dem til øltransporter som afløsning for de ældre SFJ-byggede vogne. Her bar de litra ZB med numrene 99 686-99 690, to af dem fra 1966 med UIC-numrene 081 5 686 hhv. 687.

Ingen af IB- eller IBU-vognene havde på det tidspunkt INTERFRIGO-påskrifter, idet de efter 1965 ikke opfyldte de stillede konstruktionskrav for bl.a. hurtigere hastigheder (forældede lejer).

I 1971 havde DSB kun fem IB- og to IBU-vogne optaget i vognparken.



Til højre: Ølvogn litra ZB 99 689 fra Albani på Frederiksberg, 1965. Påskriften er i Albanis husfarver rød/sort, men frisen nederst på vognkassen med den gentagne påskrift GI' ØL GIRAF ØL er i rødbrun, grøn og hvid. Vognens hjemsted er - som de øvrige Albani-vogne - Odense. Foto: KEJ.

EFTERÅR 2005

MY TJENESTE BLÅ

44121 MY 1135 - Tjeneste blå - DC **1350,-**
44122 MY 1135 - Tjeneste blå - AC **1650,-**
Udkommer ca. 01.10.05

IC-3 DSB - H.C.A.

60671 IC-3 DSB - H.C.A. - DC **1850,-**
60672 IC-3 DSB - H.C.A. - AC **2150,-**
60681 IC-3 DSB - Non Operating Model .. **995,-**
Udkommer ca. 15.10.05

IC-3 DSB BLÅ

60651 IC-3 DSB - DC **1850,-**
60652 IC-3 DSB - AC **2150,-**
Udkommer ca. 15.10.05

DSB VOGNE

6030 BD 51 86 82-84 007-0 ..... **349,-**
6031 BD 50 86 82-83 005-5 ..... **349,-**
6036 BD 51 86 82-84 000-5 ..... **349,-**
6037 BD 51 86 82-83 019-7 ..... **349,-**
6032 Bk 50 86 85-83 027-7 ..... **349,-**
6033 Bk 50 86 85-83 024-4 ..... **349,-**
6034 Bc-t 30 311-9 ..... **349,-**
6035 Bc-t 30 319-2 ..... **349,-**
6050 AB 51 86 39-80 017-7 ..... **349,-**
6051 AB 51 86 39-80 004-5 ..... **349,-**
6052 AB 51 86 39-80 008-6 ..... **349,-**
6053 AB 51 86 39-80 010-2 ..... **349,-**
Udkommer ca. 01.10.05

Udkommer ca. 01.10.05

PR 905 - 908

43851 PR 908 - DC **2250,-**
43852 PR 908 - AC **2550,-**
43861 PR 905 - DC **2250,-**
43862 PR 905 - AC **2550,-**

De viste modeller kan købes hos din forhandler eller direkte hos:

HELJAN A/S . REBSLAGERVEJ 6
5471 SØNDERSØ . TLF. 64 89 11 88
MAIL: HELJAN@HELJAN.DK

WWW.HELJAN.DK

team HELJAN

OHJ C 218, 219 og HTJ C 34

Vi prøvebygger KM Text byggesæt i skala 1:87 epoke II/III

Privatbanen OHJ er en af vore mest populære jernbaner at dyrke i model, hvad enten det gælder epoke II/III eller IV. Indtil nu har man kun kunnet få rullende materiel til epoke IV, d.v.s. MX og nærtrafikvogne. Men nu er der kommet en model til epoke III (og II) fra KM-Text, nemlig de røde bogiepersonvogne fra OHJ.

Modellen leveres som byggesæt med vognkasse (sider og tag) i resinplast, vinduer, undervogn med bogier, ætsedele i nysølv til endeplatform og Symoba koblingsholdere, A-koblinger og transfers.

Bogier og vinduer er identiske med HELJANs CP-modeller, hvorfor der ikke er helt overensstemmelse mellem forbillede og model. Vinduerne er således blevet lidt anderledes dimensioneret, hvilket for nogle mj-ere ikke er acceptabelt, mens andre godt kan leve med det. Uanset hvilken gruppe, man tilhører, så er man nu orienteret om, at der er forskel, d.v.s. at de er for store. Årsagen til at man har valgt HELJANs dele, er naturligvis at billiggøre modellen.

Med hensyn til bygning, så kan den være lidt besværlig og kringlet, ikke mindst på grund af lidt mangelfuld byggevejledning.

Man starter med at rense vognkassen for grater. Dernæst bores huller til tagventiler op med 1,4 mm ø bor. Håndbøjler monteres med 0,4 m ø nysølvtråd efter sædvanlig metode, d.v.s bukning i U-facon omkring et stykke plast.

Der er generelt ingen problemer ved samling af undervogn, men sprængværket er lidt besværligt. Hvis dette ikke var en opgave i prøvebyg, så havde jeg i stedet brugt fire små splitter og noget tynd nysølvtråd. Der er i øvrigt ikke plads til batterikassen i de fire huller, så den har jeg flyttet lidt til siden. Bremsebukken mangler i sættet, så den anbefaler KM Text at man selvbygger. Det er dog ikke gjort her.

Ætsearket er utroligt flot, men man skal være forsigtig, når delene klippes fri. Brug gerne fotodokumentation, når fx trinene monteres. Det anbefales først at lime det store trin til bundpladen med 10-sek lim, og dernæst de små trin med samme lim. Sluttelig sikres delene med tokomponent lim, Araldit eller UHU 5 minutters Quick-Set. Også pufferplankerne sikres med tokomponent-lim.

Endeplatformen med låger o.s.v. er fremstillet efter den medfølgende byggevejledning, som desværre er lidt mangelfuld. Husk de lodrette tagstøtter, der klippes ud i den medfølgende messingtråd, og loddes på plads i de fire riller på indersiden af platformen. Lågerne har i øvrigt en tilbøjelighed til at falde af, og bør sikres til bundpladen med 10-sek-lim.

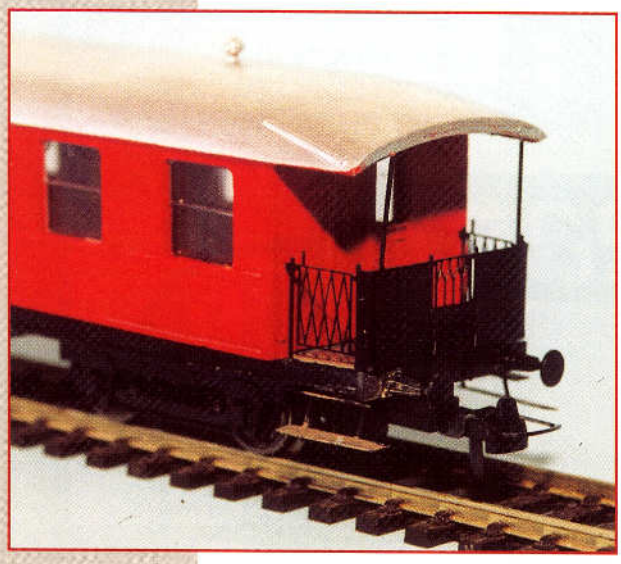
Efter prøvemontering af vognkasse på undervogn, afklippes tagstøtter i højden og tapper på låger, så de passer i længden.

Til sidst monteres overgangsplader med 10-sek lim, og vognen males. Her er benyttet Humbrol 174-satinrød til vognkasse, 11- sølv til tag og 33-sort til undervogn, mens trinene og brædderne på endeperronen er malet med en blanding af 64-grå og 62-brun.

Derpå monteres vinduer, der skæres ud enkeltvis fra det vedlagte sæt. Husk, da vognkassen er fremstillet i resin, at almindelig plastlim ikke kan bruges til fastlimning. Her benyttes i stedet kontaktlim eller 5 min. epoxy.

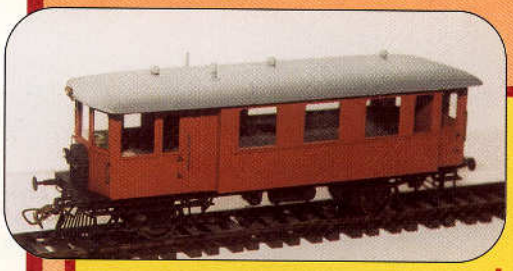
Bemærk, at toiletvinduet ikke er helt ensartet. Den nederste del er hvidmalet, mens øverste del kun er matteret. I model males nederste halvdel med hvid, mens den øverste slibes let ru med fint sandpapir. Efter montage af transfers, er vognen lakeret med vandbaseret mat lak fra Model Color Vallejo, idet Humbrols lak kan opløse transferne. Det er en sød lille vogn til modeljernbanen, men den er desværre ikke helt korrekt grundet de store vinduer.

Claus



Modellen har flotte filigrane detaljer i ætset nysølv på endeperronerne

Nyt fra OKT 2005



DSB litra ME Triangel motorvogn
med åben endeperron
Byggesæt i ætset nysølv **3375,-**

Færdigbygget model til DC **5375,-**

Ombygningssæt med tagkølere kan inden længe leveres.

Vi kan også levere Triangelvognen ombygget til AC-drift (Märklin) med dekoder. Prisen er som for DC-udgaven med et tillæg på kr. **100,-**

Vore 'flagskibe':
Triangel motorvogn
fra Bryrup-Vrads banen
Byggesæt i ætset nysølv **3350,-**

Færdigsamlet model til DC **5150,-**

DSB beholdervogn fra Standard Oil (DDPA)
Gråmalet med bremsehus, autentiske påskrifter, epoke II-IV
Nu på lager **200,-**

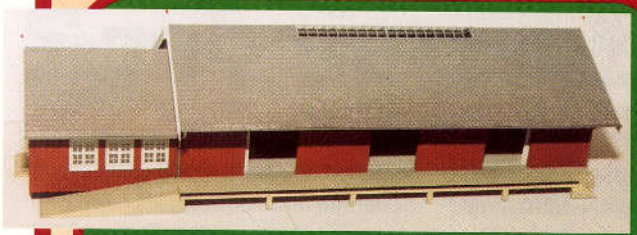
Diverse
Sæt fra TIKØB til ombygning af Fleischmanns 'Sorte Anna' til DSB litra HS **485,-**

'Sorte Anna' er på lager. Køber du både 'Sorte Anna' og ombygningssættet, får du en specialpris.

Dekodere til superpriser
Lyddekoder til DSB damploko litra N **775,-**
ESU 52 600 multidekoder **225,-**
ESU 52 601 DCC dekoder **185,-**

Ætsede skilte
til DSB litra ME Triangel motorvogn **38,-**

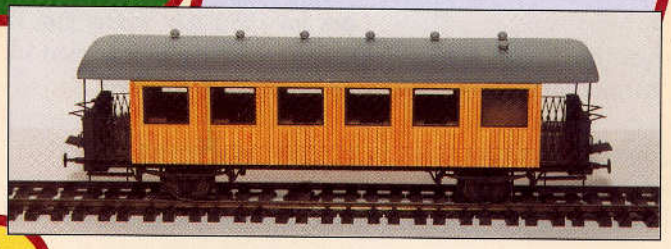
Ombygningssæt til Triangel motorvogn
for AC-drift (Märklin).
incl. slæbesko **355,-**



ASSENS PAKHUS
Flot model, byggesæt i resin **790,-**

SCANDIA
standardpersonvogn til privatbaner
Færdigbygget med indretning **3550,-**
Bemærk, byggesæt er ***UDSOLGT!***

PÅ LAGER
Alle norske MY fra HELJAN og HOBBY TRADE DI4, både AC og DC, en meget flot model.
Ring og få yderligere oplysninger om pris.



PATINERING
af diesellokomotiver litra MY og MX udføres. Leveringstid ca. 3-4 uger **275,-**

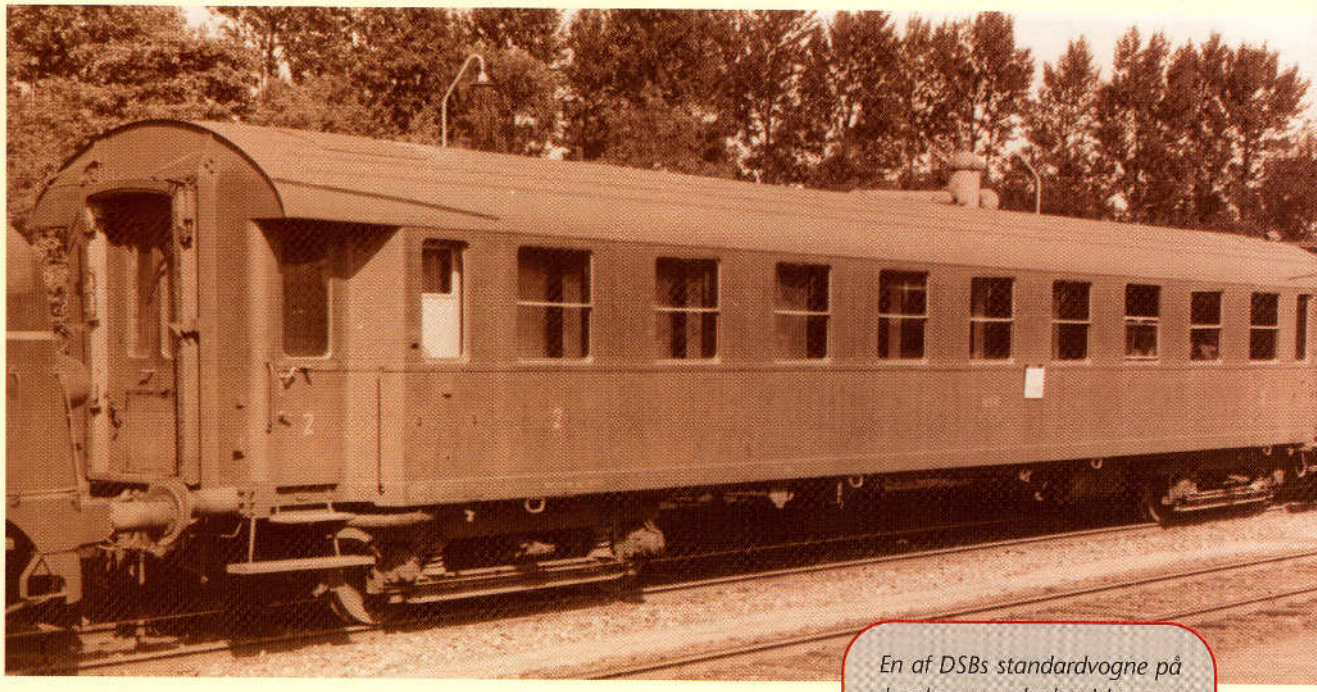
Vi ses i Fredericia!

OKT SIGNALER
som byggesæt
Trinbrætsignal **75,-**
Signal med én arm **115,-**
Signal med to arme **195,-**

OKT Model Import

Ericavej 141 – DK-2820 Gentofte
E-mail: OKT@get2net.dk – Tlf./fax: 0045 39 65 34 62
Hjemmeside: http://hjem.get2net.dk/okt

Velkommen i kælderen hver torsdag kl. 16.00-20.00



DSB litra CC 1143 i Fredericia på vej til Nyborg, 1959. Vognen er set fra gangsiden, og RIC-mærkningen kan anes på vangen. Bemærk 2-taller på dør og vognside. Taget er mørkegråt. Foto: HT.

DSB litra CC ...kun for nørder?

En af DSBs standardvogne på danske og udenlandske spor gennem mange år var den helsvejste stålvogn litra CC, der fra 1950 til 1964 leveredes fra Scandia i et antal på 140 eksemplarer. Hertil kom forgængerne litra CB fra 1939 (8 stk.) og søsterudgaven CD

Torben Andersen

Lidt historie

Den 21 720 mm lange vogn litra CC kunne rumme 72 siddende passagerer fordelt i ni kupeer. Hver kupe var 1790 mm lang, hvilket var ca. 50 mm mindre plads sammenlignet med de ældre CA-vogne, der havde meget store kupeer (1848 mm). Alle vogne havde G-P-R-bremse, og måtte køre max. 140 km/t.

Dørpartierne på CC-klanen var indsnævrede, og havde hængslede døre med forniklede håndtag af den såkaldte kiekerttype. Næsten alle vinduer på CC havde afrundende hjørner og var delte, også toiletvinduerne var delte og hvidmatterede. Men de to små vinduer i sidegangen ud for toiletterne var udelte.

Gavlene var "flade" med hængslede døre, harmonika og stålpladeovergang. Taget var forstærket med sikker og udstyret med kuck-kuck-ventiler, bortset fra litra CB 1101-1108, der havde glat tag og wendlerventiler.

CC-vognen var - som øvrige vogne - forsynet med alle datidens tænkelige finesser, der kunne behageliggøre rejsen med dem, bl.a. bedre toiletforhold, regulerbar dampvarme og kraftige glødelamper. I sidegangen var indrettet klapsæder, så pladsen kunne udnyttes fuldt ud ved højtider m.v.

I alt leveredes i 1950 seks vogne, startende med CC 1109, og i 1952 fulgtes serien op med otte vogne CC 1115-1122, der alle var RIC-mærkede til brug for udenrigsløb.

I 1953 kom en større serie litra CC. Det var CC 1123-1148. Fire af disse (CC 1145-1148) blev ikke RIC-mærket, men fik styreledning A+B til fremførsel i motortog, bl.a. "Englænderen" (brummerledning og højttalerstik).

Samtidig med litra CC, så leveredes fra 1950 tolv vogne litra CD, der var specielt indrettet med kupe for mødre med småbørn.

Alle CC- og CD-vogne medbragte egen elforsyning bestående af dynamoer drevet af vognakslerne, reguleringsapparat og akkumulatorbatteri til belysning af vognen under stilstand.

Normalt anvendtes jævnstrøm med 24 V spænding, men da de nye vogne var udstyret med moderne lysrør, der krævede højere spænding - og helst vekselstrøm - omdannedes jævnstrømmen i vognene til vekselstrøm af roterende omformere og transformeredes op til 220 Volt. Af hensyn til driftsikkerheden anvendtes to omformere pr. vogn og diverse reserver af strømforsyninger, nødbelysningslamper m.v. Vognene havde derfor flere separate batterikasser på undervognen.

Af hensyn til benyttelse i internationale tog fik ti CC-vogne 1190-1199, der leveredes i 1955, foruden dampvarmeanlæg også elektrisk varmeanlæg, der automatisk koblede til de tre aktuelle spændinger, der anvendtes i de lande som vognene gennemløb. Samme elvarme fik vogne leveret i årene 1958-59, d.v.s. CC 1180-1199, men også her var der indbyrdes lidt forskel, bl.a. med hensyn til sprosseindelingen i toiletvinduerne, RIC-mærkning m.v. I årene 1960-1964 leveredes de sidste CC-vogne, en serie på 40 vogne med numrene 1049-1088, d.v.s. at

numrene blev lagt før de først leverede. De sidst leverede vogne havde alle kun dampvarme. De var ikke RIC-mærket, men var i øvrigt næsten magen til vogne i serien fra nr. 1149 (som tegning side 30), bortset fra sprosseinddeling i toiletvinduer og andre smådetaljer.

Næppe var de to sidste CC sat i drift i 1964 (CC 1067-1068) før de nye 24,5 m UIC-personvogne litra B leveredes, og dermed var det slut med indkøb af litra CC.

På det tidspunkt begyndte DSB at overveje et nye stort moderniseringsprogram, der bl.a. skulle opdatere CC-vognene til (næsten) B-vognstandard, og allerede i 1966 startede moderniseringen af de første vogne litra CC 1109-1148 (moderniseringen kaldes serie 1A). De fik nye sidegangsvægge, og B-vognsofaer med koksgråt uldplyds på sæder og ryg (B- vognene havde rødt kunstlæder) samt andre forbedringer ved vinduer. Men i øvrigt havde vognene samme udvendige udseende før og efter ombygningen, og de kom efter 1969 i drift som litra Bgh.

I 1968 fortsatte man programmet med ombygninger, hvor CC 1149- 1178 og 1190-1199 (serie 2A) kom fra værksted. Vognene i denne serie 2A fik blåt uldplyds på sofaerne, samtidig med at den gamle harmonikagavl blev fjernet, og en ny blev påsat. Gavlen var magen til en B-vogns med gummivulstovergang med skydedøre og to trin. Da CC-vognen var bredere end B-vognen, opstod et lille indhak i gavlen, hvor den nye gavl monteredes. Disse vogne blev fra 1969 litreret Bg. Derefter gik andre CC-vogne til ombygning - men disse komplicerede ombygninger må vente til anden gang, da det er en indviklet historie.

Lidt om anvendelsen

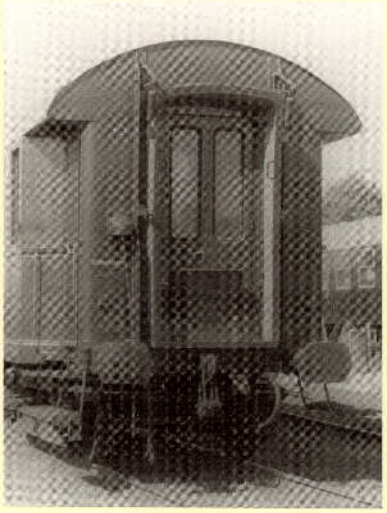
CC-vognene sattes i drift i landsdel- og internationale tog, hvor de bl.a. afløste de ældre tunge stålvogne litra CA og trævognene litra CM. De ældre CA-vogne kunne herved ombygges til restaurant- og komb. rejsegodsvogne litra CAR og CAE, mens de bedste CM blev indsat i tog på sidebaner.

Fra 1953 brugtes litra CC i internationale tog, fx Nord-Express mellem København-Padborg. Litra CC benyttedes kun sparsomt i "de brune lyntog", idet der her anvendtes søstervogne litra CB. Derimod benyttedes fire CC-vogne bl.a. i bådtoget "Englænderen".

Da 1800-MO med A+B+C-styreledninger sattes i drift i begyndelsen af 1950'erne kom også CC-vogne i drift i lyntog med MO-vogne som trækkraft bl.a. "Sønderjyden" (MO-AV-CC-MO), "Nordpilen" m.fl.

Litra CC var dog ret tung til MO-vognene, og som regel måtte anvendes en ekstra MO-vogn som skyder. Da storrumsvognen litra BL sattes i drift i 1956, så afløste den CC-vognen i bl.a. "Sønderjyden". Bådtoget "Englænderen" overgik i begyndelsen af 1960'erne til fremførsel med MY, og der benyttedes her CC i stor udstrækning, fx i 1961 som MY-CAE-CC-CC-AY/AD-AV.

Litra CC brugtes gennem mange år i landsdeltogene, i nogle få tog



Gavl på DSB litra CC 1132. Her kan man tydeligt se skruebremseudtaget, de kantede puffer, døre og overgangsplade. Foto: KEJ.

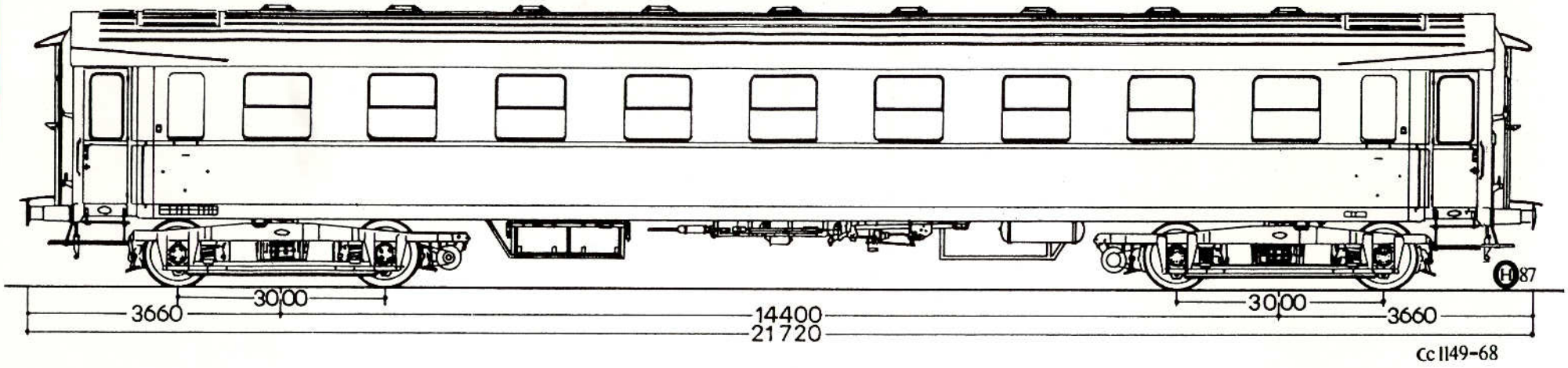
endog oprangeret sammen med trævognene litra CM, men sidstnævnte var ikke almindelig praksis. Man kunne også finde tog, der udelukkende var oprangeret af vogne fra CC-klanen, d.v.s. litra CC, AC eller AV.

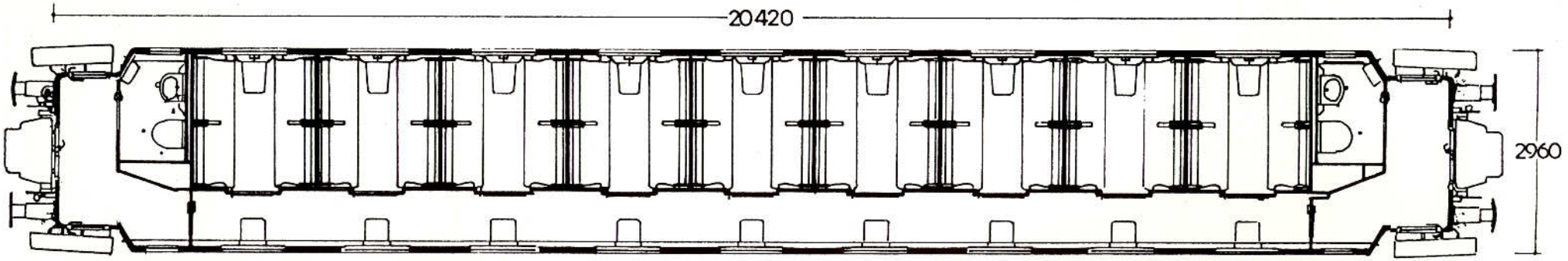
I begyndelsen af 1960'erne foretog nogle CC-vogne afstikkere til Sverige, idet SJ ved vintersportstævner m.v. manglede vogne, og derfor lejede nogle af DSBs CC-vogne (10 ad gangen) til at tage noget af presset.

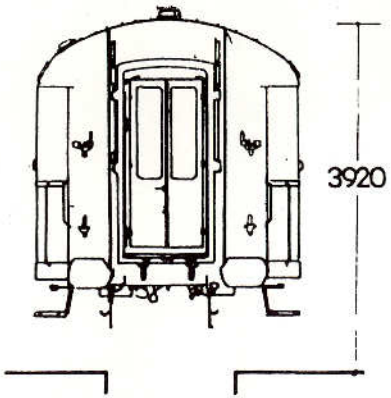
Fra 1963 begyndte CC også at optræde i de mere lokale tog på hovedstrækninger, fx mellem Fredericia og Padborg, Aalborg og Århus m.v.

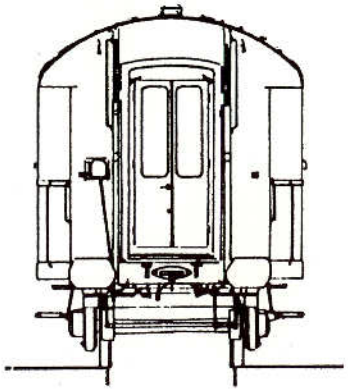
Fra 1964 leveredes B-vognen, der blev CC-vognens afløser i landsdeltog og internationale tog, og de gode erfaringer med litra B gjorde, at man begyndte at ombygge flere CC til B-vognstandard, samtidig med at RIC-mærkningen på litra CC blev fjernet. *(fortættes side 31)*

DSB litra CC 1141 i Fredericia på vej til Nyborg, 1958. I gavlen kan man ane skruebremseudtaget. Bemærk at taget er sølvfarvet. Foto: HT.



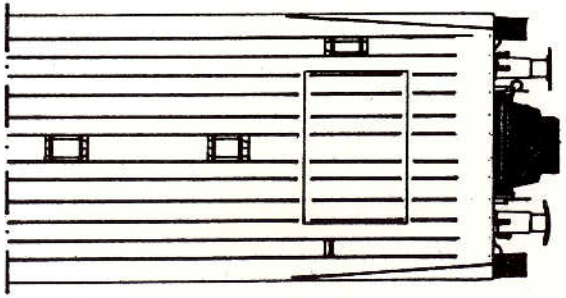






DSB litra CC 1149-1168

Serie II . Scandia 1955-56
Skala 1:87
Tegning: HO/FK (renoveret af TA 2005)



DSB litra CC 1169 i Nyborg, 1963. Tilsyneladende har den mistet sine 2-taller. Vognen nærmest 1169 er en nittet stålvogn litra CA. Foto: AK/OMJK.

I tiden efter modernisering fra 1966 kørte litra CC sammen med CD i landsdels- og udlandstogene i B-vognløb. Den sås også hyppigere på hovedbaner af 2. klasses, fx Struer-Fredericia, Langå-Struer m.v. Også strækningen Esbjerg-Brande-Randers, Århus-Skanderborg- Silkeborg fik CC-vogne, hvorimod de mindre sidebaner stadig anvendte trævogne (CO, CP evt. CM) eller tidligere københavnske nærtrafikvogne (CL).

I slutningen af 1960'erne begyndte en omfattende ombygning af litra CC til førnævnte B-vognstandard, men det er en anden historie.

Forskelle i CC-klanen

Da vogne i CC-klanen leveredes over en årrække var der nogle småforskelle i udseende. Er man superentusiast, så kan disse detaljeforskelle i model have betydning.

I nr. 48 hhv. 61 bragte vi tegninger af litra CC 1109-1114 og 1115-1144, og her kommer endnu en variant af vogntypen, nemlig efterfølgerne litra CC 1149-1168, der leveredes fra Scandia i 1955-56. Bemærk, de mellemliggende CC-vogne med numrene 1145-1148 var magen til vognene nr. 1115-1144, men havde styreledninger.

Tagventiler

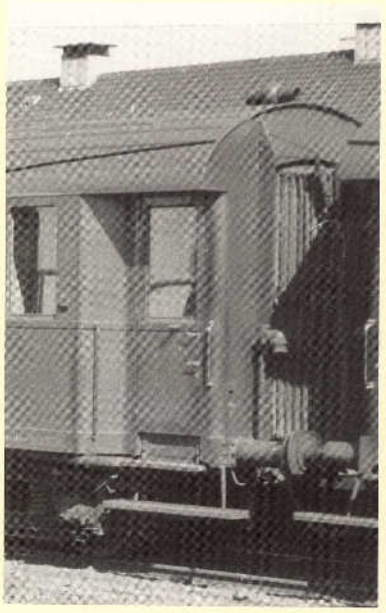
Først og fremmest, så havde de første vogne litra CC 1109-1148 og CD 1201-1212 forskudte tagventiler, d.v.s. at disse sad over selve kupeerne, mens de på efterfølgerne CC 1149-1168 var centerplaceret i tagets midterlinie. Endvidere havde litra CD ekstra tagventiler over børnekupeen. Årsagen til ændring af placeringen fra forskudt til center kendes ikke.

I taget over toiletterne sad på alle vogne vandbeholder, der var synlig oven fra ved omrids af låget. Samtlige CC-vogne var forsynet med kuck-kuck-ventiler.

Batterikasser og dynamo

På undervognen sad de to batterikasser på CC 1109-1148 på hver sin side af undervognen, mens de på litra CD 1201-1212 begge var placeret i gangsiden. På CC med numrene 1149-1168 var placeringen næsten den samme som de første CC-vogne, men var forskudt hen mod begge bogier.

I øvrigt fik nogle af de efterfølgende vogne (CC 1180-1199) tre batterikasser og omformere, idet de blev udstyret med elvarme, der skulle omformes til de enkelte landes aktuelle spændinger. De to sad som hidtil i samme side, mens den tredje blev anbragt midt på mod-

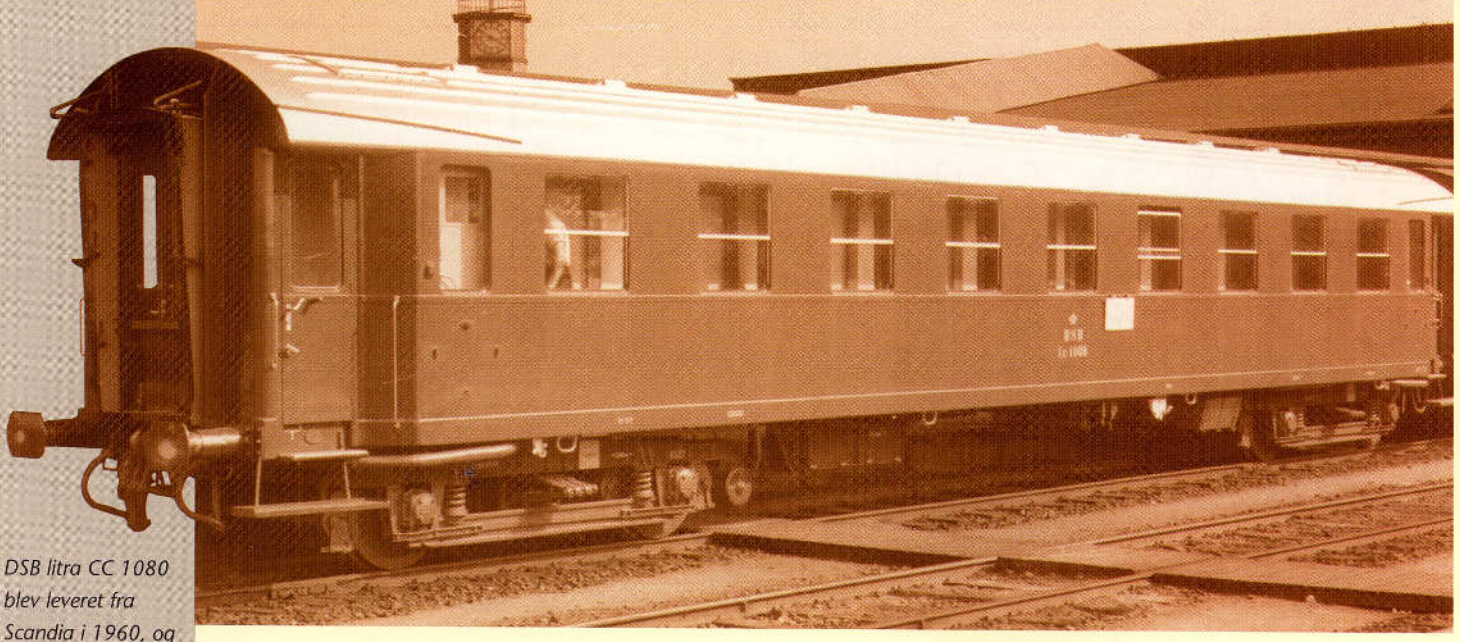


Billedet viser placering af A-stikdåse for styreledninger A+B på litra CC 1147. B-stikdåsen sad på modsatte side af harmonikaen. Fredericia 1959.

Hvornår blev litra CC leveret?

Litra CC blev som nævnt i teksten leveret i årene 1950 til 1964. De første vogne fulgte leveringsårstal og nummerrække, men undervejs ændredes numrene, således at de ikke fulgte leveringsrækkefølgen. Leveringerne skete fra Scandia således (i nummerrækkefølge):

Nr.	År
CC 1049-1066	1963
CC 1067-1068	1964
CC 1069-1088	1960
CC 1089-1093	1958
CC 1094-1098	1959
CC 1109-1114	1950
CC 1115-1122	1952
CC 1123-1148	1953
CC 1149-1157	1955
CC 1158-1168	1956
CC 1169-1178	1957
CC 1180-1183	1958
CC 1184-1189	1959
CC 1190-1194	1955
CC 1195-1199	1956



DSB litra CC 1080 blev leveret fra Scandia i 1960, og ses her nyleveret i Fredericia, 1960. Vognen har sølvfarvet tag, og er uden RIC-mærkning og 2-taller på vognsiden. Bemærk den skrå batterikasse på undervognen. Foto: HT.

satte side (gangsiden). Den var i øvrigt lidt større end de normale batterikasser.

Og mens de første vogne litra CC 1109-1114 havde to remtræk system Rosenberg til dynamobelysning, så fik CC 1115-1168 direkte dynamotræk system GEZ på én bogie ifølge DSB DRM I. Men mon ikke, de havde én på begge bogier? Mens litra CD 1201-1206 også havde to remtræk system Rosenberg til belysning, så fik 1206-1212 en dynamo GEZ på bogien ligesom CC 1149-1168 (måske én på hver bogie?). CC-vogne fra nr. 1169 fik helt sikkert monteret en dynamo på begge bogier.

Indretning

Indretningmæssigt var CC-vognene ens med bl.a. klapsæder i gangene, dog havde litra CC 1115-1168 armlæn og nakkestøtter på sofaer i kupeerne, mens de første, altså CC 1109-1114 ikke havde disse. Heller ikke litra CD 1201-1212 havde nakkestøtter.

Det var altså RIC-mærkede vogne, der fik dette ekstra udstyr af hensyn til de udenlandske rejsende, så man kunne slumre undervejs. Det var åbenbart ikke nødvendigt at kræse for indenrigs passagererne?

Skruebremseudtag

På litra CC 1109-1148 var skruebremseudtaget anbragt i gavlen i sidegangsiden, mens det på litra CD og CC 1149-1168 var placeret i kupesiden som vist på hosstående tegning.

Hvorfor man byttede rundt på dette vides ikke. For litra CDs vedkommende kan det have noget at gøre med, at det var upraktisk at have udtaget i enden med børnekupe og puslerum.

Bogier

Alle bogier var i princippet konstrueret ens, d.v.s. som 3 m svejste stålbogier, men hvor litra CC 1109-1148 havde bogier med to sæt saksefjedre, så havde de efterfølgende vogne tre sæt saksefjedre, altså som vist på tegningen. Denne modifikation gav følgelig en bedre affjedring, og dermed blødere kørsel.

Påskrifter og RIC-mærkning

Litra CD blev aldrig RIC-mærket, idet typen kun anvendtes indenlandsk. Det samme gjaldt markering af 2. klasse, d.v.s. 2- taller på siden, idet denne markering kun benyttedes for vogne i udenrigsløb. Ved 'revisionen' af personvognmateriellet, der indførtes i 1956, bl.a. med gul 1.klasse-stribe, så fik flere CC-vogne, der skulle bruges i udlandet påmalet 2-tal. Det gjaldt således CC 1115-1144 og 1149-1168, der på samme måde fik RIC-mærkning fra 1956.

Litra CC 1145-48 var ikke RIC-mærkede, idet de kun blev benyttet indenrigs i lyntogløb ("Englænderen").

■

Nogle kendetegn for litra CC 1109-1168

Nr.	*1109-1114*	*1115-1144*	*1145-1148*	*1149-1168*
Tagventiler				
Forskudt	ja	ja	ja	nej
Centreret	nej	nej	nej	ja
Bogier				
To saksefjedre	ja	ja	ja	nej
Tre saksefjedre	nej	nej	nej	ja
Undervogn				
Dynamo:				
Remtræk	ja	nej	nej	nej
Direkte på bogie (GEZ)	nej	ja	ja	ja
Styreledning A+B	nej	nej	ja	nej
Andet:				
RIC-mærkning	nej	ja	nej	ja
2. klasse mark.	nej	ja	ja	ja

HUSK

Årets største modeljernbane

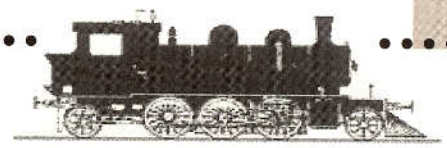
UDSTILLING

Weekenden den 1. og 2. oktober 2005
i Fredericia Idrætscenter
Vestre Ringvej 10, 7000 Fredericia
begge dage kl. 10 til 17

Forhandlere, klubber, producenter m.v. er klar til at byde på mange spændende nyheder og oplevelser.

Billetpriser: Voksne kr. 50,-, børn 6-12 år kr. 20,-, børn under 6 år gratis

Dansk Model Jernbane Union og
Fredericia Model Jernbane Klub



... vi ligger kun ca. 900 m fra Jernbanemuseet

og bussen har stoppested ved butikken
Linie 51 og rute 890 lige til døren

Kom og besøg os - og se alle de gode tilbud

Nye mærker i butikken er:
Lenz, Uhlenbrock & ESU-loksound

EMCO drejebænk:
Kom ind og se EMOCO Unimat 4 i butikken

Vi fører:
Märklin, ROCO, Wiking, HELJAN, PECO, Faller, Kibri, Auhagen, NOCH, FREJA H0 modeltog, Viessmann, Rietze, Piko, Hobby Trade, Tillig, MG-Togmodelle, Sommerfeldt, DJH, Skilteskoven, Sachsenmodelle, Fleischmann og Proxxon.
Messing og skruer i alle størrelser samt værktøj.

Vi fører både **Märklin** og **ROCO Digital**
... se, hvor let det er at bruge

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 15.15-18.00 Lørdag 10.00-14.00

www.modeljernbane.dk · info@modeljernbane.dk

PÅ SPORET

Skandinaviens største udvalg af modeljernbaner og tilbehør

FABRIKSKOMPLEKS

Kibri 59 788
Flot bygning, der er velegnet som dansk fabrik, fx slagteri, provinsbryggeri, lille sukkerfabrik, farve- og lakfabrik, sojakagefabrik m.v. i skala 1:87

Før kr. 685,-
NU KUN 345,-

Nåede du ikke at købe ROCOs vogne fra DSB?
... så kan det nås endnu

46 841	DSB lukket godsvogn litra Gs 01 86 123 0 008-9 epoke IV/V ..... kr.	225,-
46 862	DSB kuglebeholdervogn litra Ucs 25 86 910 5 107-6 "PHØNIX", epoke V ... kr.	235,-
46 862.1	DSB kuglebeholdervogn litra Ucs 25 86 910 5 104-3 "PHØNIX", epoke V ... kr.	235,-
46 895	DSB åben godsvogn litra Es 40 86 945 1 124-3, epoke V ..... kr.	125,-
46 932	DSB lukket godsvogn litra Hbbillns 01 86 245 8 038-9, epoke V ..... kr.	260,-
46 991	DSB privat beholdervogn 33 86 791 4 410-9, BP-GAS, epoke V ..... kr.	350,-
47 013	DB vekselladvogn litra Sdkms 81 80 475 3 810-8 med SKANDI veksellad, epoke IV/V ..... kr.	399,-
47 014	DSB vekselladvogn lit. Sdgmns 81 86 451 2 006-9 med CERES veksellad, epoke V ..... kr.	399,-

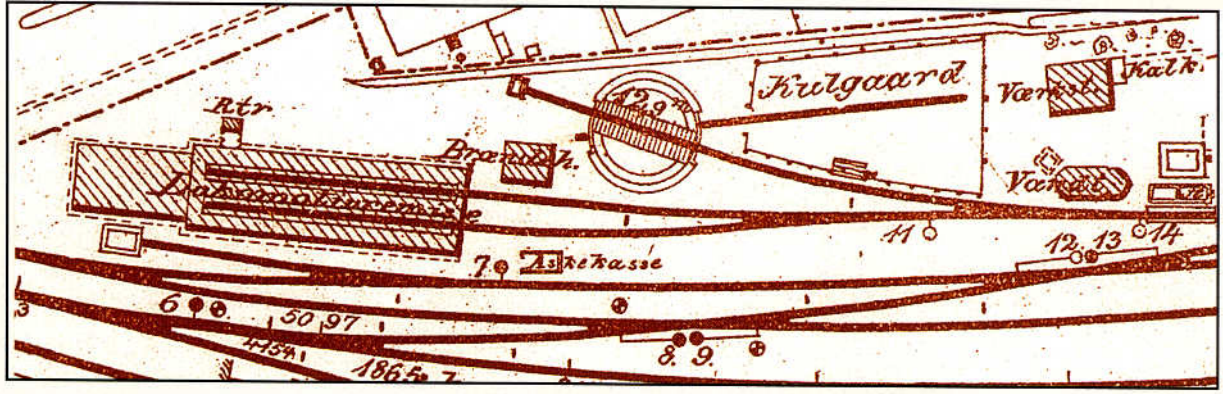
Se alle de gode tilbud på www.paa-sporet.com

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



Maskindepoter

Flere læsere har studeret vore forslag til DSB maskindepoter på mj-anlægget, der blev bragt i LOKOMOTIVET nr. 81. Nogle er af den mening, at forslagene ikke er forbilledlige, bl.a. Christian Cederberg, Valby, som har mailet følgende:

"Vedrørende artiklen om indretning af maskindepot på anlægget bragt i nr. 81, så slår det mig at figur 1 synes at være særdeles urealistisk. I virkeligheden forsøgte man mig bekendt altid at indrette maskindepotet således, at lokomotiver kunne tage vand, kul og få renset fyret, inden de fortsatte i hus. Den viste opbygning passer muligvis godt til et mj-anlæg, men virker ikke særligt forbilledligt. Det kunne godt efter min mening understreges tydeligt i artiklen".

LOKOMOTIVET: Ja, det er rigtigt, at DSB helst servicerede sine maskiner som nævnt foran. Nogle skoleeksempler på sådanne ideelle forhold var bl.a. maskindepoterne i Skanderborg, Lunderskov og Viborg. Men der fandtes sandelig også mange afvigelser, hvor drejeskiver, kulgårde m.v. var anderledes 'logisk' placeret i forhold til remisen. I Silkeborg lå den firesporede DSB-remise med 13,2 m drejeskive ret foran, men for at få fyldt kul- og vandkasse måtte maskinerne passere drejeskiven for adgang til kulgård m.v., der lå som et stikspor modsat remisen i forlængelse af drejeskiven. I Ringkøbing - hvor DSB- og privatbaneremisen lå vis-a-vis på hver sin side af 14 m drejeskiven - måtte maskinerne fylde kul på og rense fyr på et stikspor (kulspor), hvorfra man slet ikke kunne køre direkte i hus. Vandkranen lå i øvrigt ved maskinsporet til drejeskiven, og mærkværdigvis ikke ved kulsporet. Samme skæve forhold kunne man finde i Vejle, hvor fx kulgården lå ekstremt langt fra remisen på den anden side af hovedsporene, hvilket også var tilfældet i Hobro.

Også Esbjerg havde komplicerede forsyningsforhold, hvor maskinerne måtte en stor tur uden om ringremisen for at få fyldt 'maven' op. Vi kunne blive ved, men lad os slutte med et lille eksempel med et sporplanudsnit fra Holstebro station, hvor både kulgård og drejeskive lå på ved eget stikspor ved siden af remisen. Se tegning ovenfor.

Er læserne i øvrigt interesseret i, at vi bringer nogle sporplanudsnit med virkelige eksempler på maskindepoter og deres indretninger, så send os et par ord i brev eller mail. ■

Perrontraktor

Et par læsere er i gang med at bygge de små perrontraktorer (fra Banetjenesten?), der før hen var i drift hos både DSB og postvæsenet. En af dem, Ole Mikkelsen, Svejbæk, spørger således:

"Har I mulighed for at vise et billede eller to af disse sjove små perrontraktorer fra virkeligheden, så jeg har mulighed for at se, hvordan de egentlig så ud? Hvem leverede i øvrigt disse små køretøjer til DSB og postvæsenet? Hvilken brun farve passer til DSBs køretøjer?"

LOKOMOTIVET: Et billede kan vi vist godt klare. Det viser en perrontraktor på Silkeborg station, ca. 1955. Den bærer DSB nr. 110, og trækker en perronvogn, som ikke kan ses på billedet.

Perrontraktorerne blev leveret af Hviids Maskinfabrik i Hillerød, der også leverede motordræsiner og foretog mindre lokomotivreparationer. Perrontraktorerne blev indkøbt af DSB og postvæsenet fra 1939, og i alt indkøbte DSB 40 traktorer. Den blev trukket af en 50 HK Ford motor, der i øvrigt var magen til motorerne i mange smalsporlokomotiver. Produktionen af traktoren ophørte i 1973.

En farve, der matcher DSBs er Humbrol 170-brun, mens Humbrol 154-gul kan bruges, hvis det skal være en posttraktor. Læg mærke til litreringen, der i størrelse og snit er det samme som på jernbanevogne. Fotografen er ukendt.

Husk i øvrigt, at EpokeModeller kan levere en sød lille anhænger til køretøjet. ■

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

Rangeranlæg

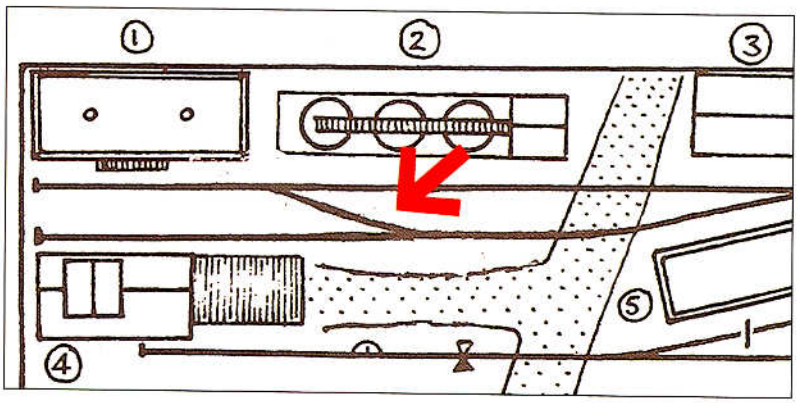
Peter Wiese, Hillerød har sendt os følgende indlæg omkring læserindlægget i nr. 82 side 25:

"I Stefan Olsens indlæg om "Et hyggeligt lille rangeranlæg" mener jeg, at der bør lægges en transversal ind mellem sporet til DSBs varehus og over til møbelfabrikken (1), således at man kan komme fra varehussporet til møbelfabrikken. Det byder på flere fordele, bl.a. vil der blive mulighed for omløb med rangermaskinen, og man vil kunne betjene møbelfabrikken og foderstofkompagniet (2) uafhængigt af hinanden. Dette vil de to virksomheder ganske sikkert blive glade for, ellers var de jo også afhængige af hinanden i produktionen.

Man kan også hurtigt komme ud i det problem at rangermaskinen bliver lukket inde. Med vogne på anlægget vil dette problem blive mere åbenlyst, så det er altså nødvendigt med nævnte transversal.

En tak skal rettes til Stefan Olsen for et rigtigt spændende indlæg, der var lidt anderledes. For anlæggene behøver ikke være store for at være spændende, set med mine øjne".

LOKOMOTIVET: Tak for forslag til ændringer (og ros), som hermed er videregivet til læserne - og Stefan Olsen. Vi har indtegnet den foreslåede transversal på et udsnit af planen, markeret med pil.



LÆSERNE IMELLEM

Sælges

Årsplatter med motiver af danske damplokomotiver udgivet af 'Støtteforeningen Danske Damp Venner' (SDDV), ca. de første 20 udgivne. Er du interesseret, så ring og lad os aftale en pris.

Henv.

Bjørn Kjer

Tlf. 74 52 08 82

Rettelser til nr. 82

MJK Stationsbyen var meget begejstret for vor reportage fra deres anlæg, men har oplyst os at man ikke kører epoke III fra 1954 til 1974 som nævnt i teksten.

Derimod har man afgrænset driften fra 1954 til 1966, altså ren epoke IIIb. Det betyder at man fx ikke kan opleve en DSB litra MZ på anlægget.

Vi siger tak for rettelser, som hermed er videregivet.

Teknisk Museum, Helsingør:

PROJEKT UDSTILLINGSANLÆG

Teknisk Museum i Helsingør ønsker at skabe et stort udstillingsanlæg. Man har i tankerne at gengive industriens udvikling i Danmark fra 1847, hvor jernbanen gjorde sit indtog. Anlægget tænkes opført som modulanlæg, hvor modulerne 'kobles' sammen efterhånden som de bliver færdige. Hver modul skal dække en periode i industriens historie.

Hensigten er, at de besøgende kan følge opbygningen af anlægget i et lokale, hvor de på visse dage også kan få informationer om de emner, byggeriet beskæftiger sig med.

Anlægget opbygges i samarbejde med Fredensborg Modeljernbane Klub og Märklinklubben, og man søger derfor frivillige modelbyggere til at fremstille huse, træer m.v.. Byggerne kan komme fra hele landet, idet mange ting kan fremstilles hjemme, og så derefter anbringes på anlægget, når det er færdigt.

Der holdes undervejs byggemøder, så indsatsen kan koordineres. Er man interesseret i at deltage - eller blot høre nærmere - så kan henvendelse ske til

Christian Hansen
Solvænget 9B 1. th
3480 Fredensborg
Tlf. 48 48 08 25
E-mail christian.hansen@os.dk

Jørgen Stürup 1925-2005

Efter længere tids sygdom er Danmarks måske første fremsynede modeljernbanebygger sovet ind i sit hjem i Kgs. Lyngby i juni.

Jørgen Stürup var oprindelig uddannet cand. jur., og blev senere ansat inden for bank- og finansverdenen. Allerede som 58-årig kunne Jørgen Stürup trække sig tilbage for helt at kunne hellige sig interessen for jernbane- og modeljernbane.

Han var godt nok akademiker af uddannelse, men desuden også en gudbenådet håndværker når det gjaldt mj-hobbyen. Allerede i 1954 havde han - samme år DSB modtog litra MY - bygget en H0 model af denne, som efter datidens forhold var teknisk langt mere fremskreden, og med langt flere detaljer end de normale modeller i størrelse 0. Den næste model blev en Marylin Monroe MY, hvor næserne var trykket op i tynd plade, hvilket også var en nyskabelse.

Senere blev det til damplokomotiver i ætset messing og gangtøj i nysølv, længe før det blev normalt i hobbyen herhjemme. Til sine egne og andres lokomotiver fremstillede Jørgen Stürup - igen som en af de første i Danmark - fabriksplader og røgkammer-nummerplader i ætset messing, og disse blev solgt landet over.

Jørgen Stürup øste af sin viden til dem, der ønskede det, og han var en flittig skribent i både indenlandske og udenlandske MJ-tidsskrifter. Jørgen Stürup var også en af de første til at hjælpe det den gang nystartede LOKOMOTIVET.

Modelproblemer blev løst ved de simpleste tekniske metoder, og det virkede. For at flere kunne få glæde af hans kunnen, oprettede han Lyngby Jernbanefabrik, hvor man kunne købe modeller af DSB litra R, H og D enten samlede eller som byggesæt. Senere blev det til modeller af kupevogne litra AA, CT og sidegangsvognen litra CM, og til sidst litra CR(M) og CRS.

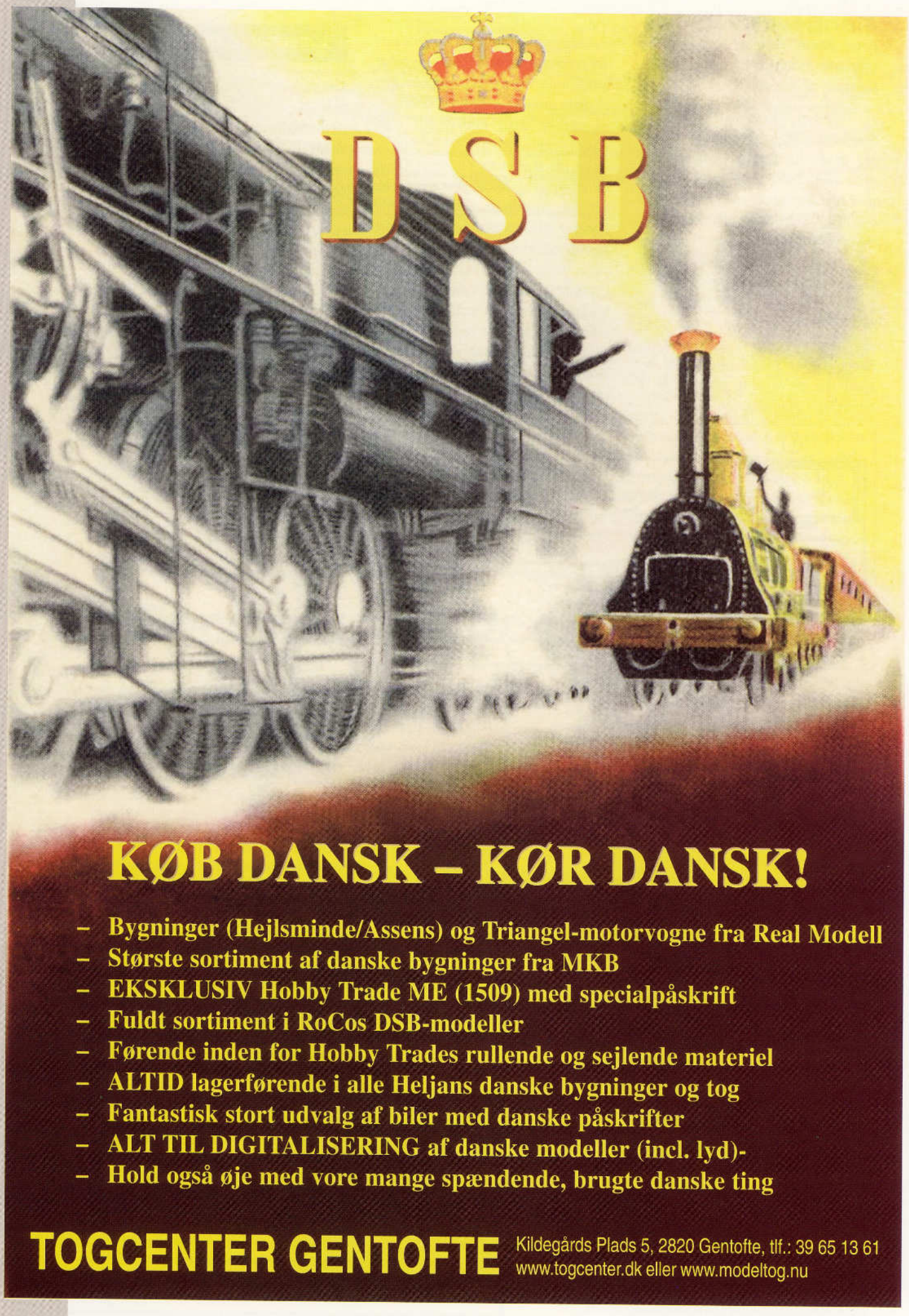
Desuden ætsede Jørgen Stürup dele til mange køkkenbordsfabrikanter, hvorfor hans ideer i dag kører rundt på manges mj-anlæg uden ejerens viden.

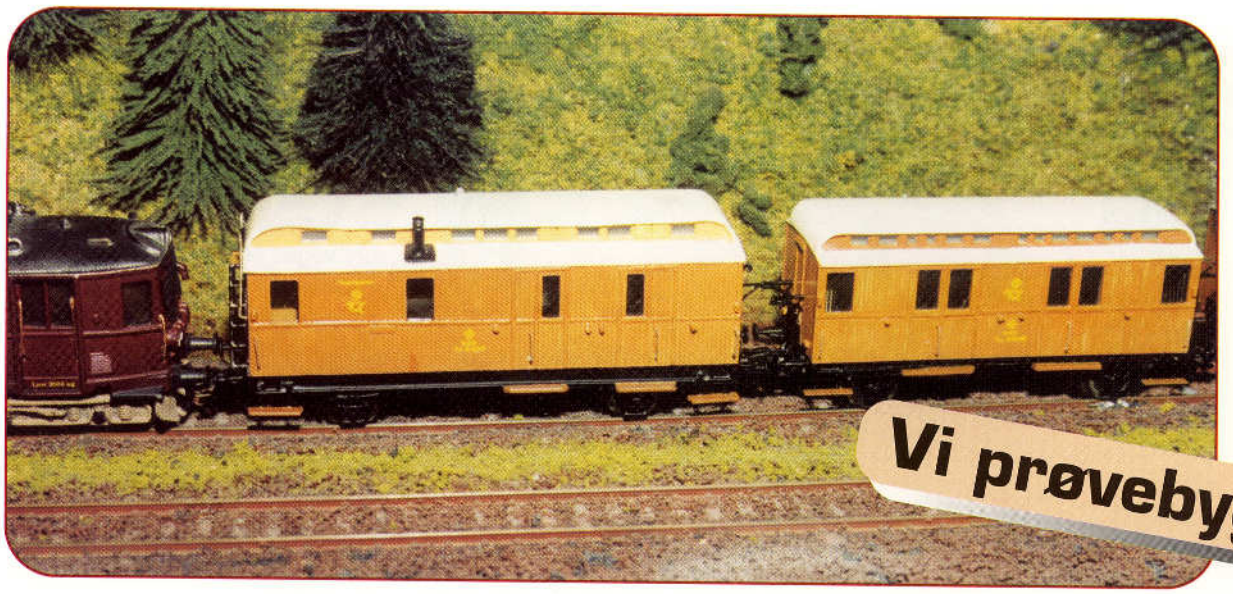
En af hans andre lidenskaber var lokomotivteknik, og sammen med hustruen Signe rejste han jorden rundt for at se på jernbaner og damplokomotiver, sidst i regi af Nordisk Jernbaneklub.

Dansk mj-hobby er blevet en grand old man fattigere, men heldigvis kan man frydes ved hans modeller. Bladet - eller 'avisen' som han omtalte LOKOMOTIVET - vil ligeledes savne hans vid og korte, men fyndige kommentarer.

Jørgen efterlader sig hustru og to børn.

Æret være hans minde.


DSB
KØB DANSK – KØR DANSK!
– Bygninger (Hejlsminde/Assens) og Triangel-motorvogne fra Real Modell
– Største sortiment af danske bygninger fra MKB
– EKSKLUSIV Hobby Trade ME (1509) med specialpåskrift
– Fuldt sortiment i RoCos DSB-modeller
– Førende inden for Hobby Trades rullende og sejlende materiel
– ALTID lagerførende i alle Heljans danske bygninger og tog
– Fantastisk stort udvalg af biler med danske påskrifter
– ALT TIL DIGITALISERING af danske modeller (incl. lyd)-
– Hold også øje med vore mange spændende, brugte danske ting
TOGCENTER GENTOFTE
Kildegårds Plads 5, 2820 Gentofte, tlf.: 39 65 13 61
www.togcenter.dk eller www.modeltog.nu



Posttog med DP, DQ og DR på vej gennem landskabet, fremført af DSB MO-vogn.

Vi prøvebygger

Toakslede tagrytterpostvogne

'Banetjenesten's byggesæt af DSB litra DP, DO og DQ i skala 1:87 bygget af Steffen Dresler.

'Banetjenesten's byggesæt af DSB to-akslede bureauvogne med teaktræbeklædning leveres som udfræsede dele på rillede plader med vognkasse, aptering og undervogn, mens tag og tagrytter er fremstillet i vakuumpresset plast.

Man skal selv supplere med løsdele: Hobby Trades akselgafler og bremsetøj (fra Q-vognene), Symobakobling og -kulisse, hjul, puffere, skorsten, undervognsdetaljer, trin, overgangsgelænder samt plaststrips og gennemsigtig plast til vinduer... og så maling og transfers.

Der medfølger fin byggevejledning, som er lige til at følge, men det tilrådes at læse den godt igennem, og bygge vognene i 'hovedet' før samling. Bygningen er generelt den samme for alle tre vogne.

Vognkasse

Bygningen starter med vognbund og aptering. De enkelte dele til apteringen er nøje markeret på tegningen, og man kan ikke anbringe en forkert del på bundpladen, da tappene ellers ikke vil passe. En klat lim på hver enkelt del er nok.

Når bunden er monteret med aptering, udskæres vognsider og gavle. Man bør inden limning sikre sig at vognsider og gavle er anbragt de rigtige steder. Lim derefter siderne på plads, så de flugter, og dernæst gavlene. Bemærk, at gavlene ikke kan komme højere op end apteringens lille flig øverst for taget, og at bunden skal sidde 3-4 mm højere end nederste kant på vognside og gavl.

Herefter er den rå vognkasse færdig, og man går i gang med detaljerne.

Detaljer

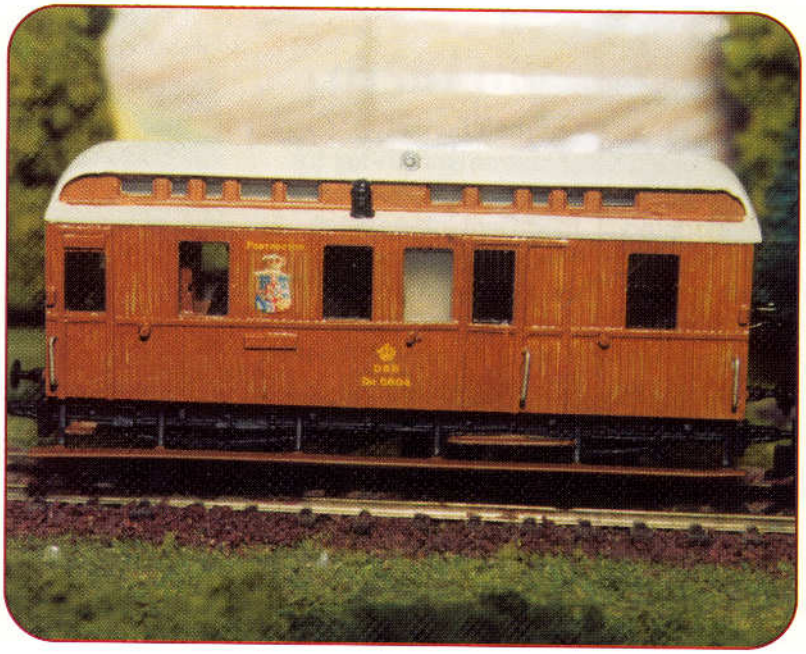
Først pålimes strips som lister omkring dørene på sider og gavle, og dernæst brystningslister. Alle strips limes bedst på vognkassen i fuld længde, hvorefter de afkortes med skarp hobbykniv.

Overgangsgelænder monteres i de forborede huller. Overgangspladen limes fast, den udskæres i plast eller tages fra en industrifremstillet harmonika.

Til slut monteres håndlister i 0,3 mm nysølvtråd i de markerede huller, evt. bores de lidt op, og andre ønskede detaljer anbringes, fx stopklodser for dørene.

Taget

Den underste tagplade skæres ud i bredde og længde. Optegn med blyant afgrænsningen ved at lægge vognkassen ned mod på taget. Læg taget på bordet, og skær det overflødige væk med hobbykniv lagt mod et stålmål. Taget prøveanbringes på vognkassen, og finjustering foretages med hobbykniv. Tag-



DSB bureauvogn litra DO set fra toiletside. Bemærk skorstenen på taget.

DSB bureauvogn litra DO set fra siden modsat toilettet. I øvrigt er benyttet en undervogn med løbebrædder fra en PIKO kupevogn.

rytteren forberedes på samme måde. Når denne er råt udskåret, monteres den indvendige tagrytter efter at diverse plader er sat på denne over nogle af sidelysvinduerne.

Derpå tages tagrytteren med siderne, og der måles på taget, hvor det skal sidde; den tilpasses og limes på plads. Udskær herefter rektanglet, som er angivet i bunden af taget (under tagrytteren) for senere montering af 'glas'. Sluttelig anbringes skorsten og tagventil(er), afhængig af model.

Bemaling og litrering

Til næstsidst males vognkasse, aptering og undervogn jfr. anvisningen, og litrering anbringes før evt. lakering.

Til slut isættes vinduer i tagrytter, og taget limes på vognkassen. Sørg for det sidder tæt, og brug gummibånd for fastholdelse.

Litrering er bl.a. fra KM-Text, postskjoldet er fra Banetjenesten.

Undervogn

Delene til undervogn udskæres, de slibes og limes jfr. samleanvisning. Akselgaflerne klikkes på plads, og bremsetøj, puffere m.v. placeres i hullerne. Husk, at selv om man vælger udgaven med trykluft, så skal bremsebuk og kontravægt monteres. Sluttelig anbringes trin. På de viste vogne er benyttet dele Gremo og Weinert. Undervognen males.

Efter prøvemontering af undervogn på vognkasse, sammenlimes disse. Husk, at lægge en vægtplade imellem på vognkassen. For sammenkobling benyttes Symoba koblingsholdere.

Bemærk, at der til litra DO er anvendt en færdig undervogn med løbebræt fra PIKOs to-akslede kupevogne. Akselafstanden bør ændres, så den passer til forbilledet.

Disse postvogne bør ikke mangle på epoke II eller III-anlæg, og de pynter gevaldigt, enten ved posthusrampen eller indrangeret i en togstamme.

Byggesættene, der forhandles hos Trinbrætterne i Vejle og Århus anbefales.

LOKO MOTIVET

nu endnu mere jernbanehistorie... på VHS-video

Nu er de to nyeste film i epoke 5-serien udkommet

Film nr. 5:

MZ IV med Eurocity * Storebælttunnellen og broen set fra ME'erens førerrum * MZ III med DanLink-godstog * MY med papirtog * MH på Næstved Havnebane * Diverse persontog i det jydske * ME og MZ III med regionaltog på Lille Syd * OHJ MX med persontog.

Kr. 135,-

incl. forsendelse som almindeligt brev.

Film nr. 6:

ME med Eurocity * Storstrømsbroen set fra ME'erens førerrum * MZ IV med DanLink-godstog * MY med stykgodstog * DSB MK med gods på Kolding Havn * Hvid DSB-MR-kavalkade på Fyn og i Jylland * To HFHJ-MX med ståltog (Ståleksspressen).

Kr. 135,-

incl. forsendelse som almindeligt brev.

Alle VHS-film i serien indeholder historiske jernbaneoptagelser fra perioden 1992-1999. Optagelserne er inddelt i små sekvenser af to-fem minutters varighed, og filmenes totallængde er ca. 30 min.
De to første film i serien kan stadig begge fås for kun kr. 200,- i alt.

'RESTEN AF ÅR 2005-TILBUD':
Køb begge ovenævnte film 5 og 6 samlet for
KUN KR. 230,-

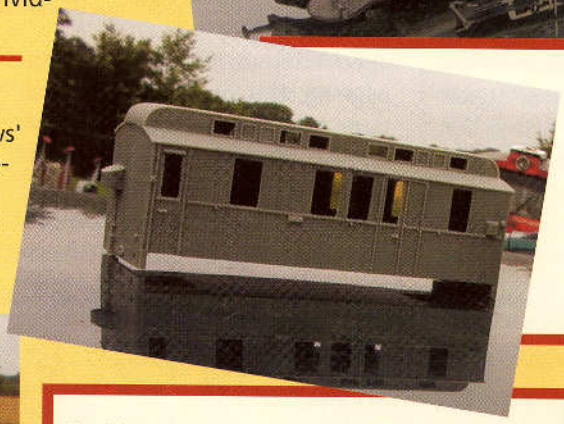
Se prøveklip fra filmene på Internettet på www.lokomotivet.dk - vi holder dampen oppe og gang i hjulene!

EFTER-ÅRETS NYHEDER ER KLAR TIL LEVERING NU...

DSB litra E Komplet ombygningssæt til FRICHs-maskine med dobbeltskorsten, tilpasset märklin eller Trix BR 18.4 eller S3/6. Sættet består af komplet tender (forberedt for højttaler), lokomotivoverdel og cylinderdele, alt i resinplast. Desuden medfølger alle løsdele i hvidmetal og plast. Nem at bygge!

DSB litra F

100 pCt målfast overdel til F-maskine med stor dome. Passer uden videre til Liliput Tigerlill eller Fleischmann T3. Leveres med lav kulkasse. Løsdele i plast og hvidmetal medfølger.



DSB postvogn litra DO

med tagrytter (foto til venstre). Komplet byggesæt med overdel i resin. Undervogn i udfræset plast. Diverse løsdele, bl.a. bogiesider, er i hvidmetal. Leveres med Symoba-koblinger.

Triangelbus

Byggesæt af rigtig 'gammeldaws' bus, der også brugtes på skinnevejene. Leveres med overdel i resin og løsdele. Der medfølger landevej- og skinnehjul for frit valg af driftform.

DSB postvogn litra DQ

med tagrytter (intet foto). Komplet byggesæt med overdel i resin og støbte løsdele som for litra DO.

DSB litra HS

Forbilledet er den sjællandske HS med todelt røgkammerdør. Overdel i resinplast med hvidmetalløsdele, bl.a. vandtragt. Modellen er en tillempet litra HS, og passer til Fleischmanns Sorte Anna.

Københavns sporveje:

SCRAP SPORVOGN med BIVOGN

Byggesæt med overdel i resin. Leveres komplet med motor, pantograf, indretning, påskrifter m/m... en nostalgisk model til den hyggelige bytrafik.

HUSK! Vi har 1000'vis af selvbygger-løsdele

VI SES I FREDERICIA!

Ring og hør nærmere om pris m.v.

TIKØB HOBBY OG STØBERI

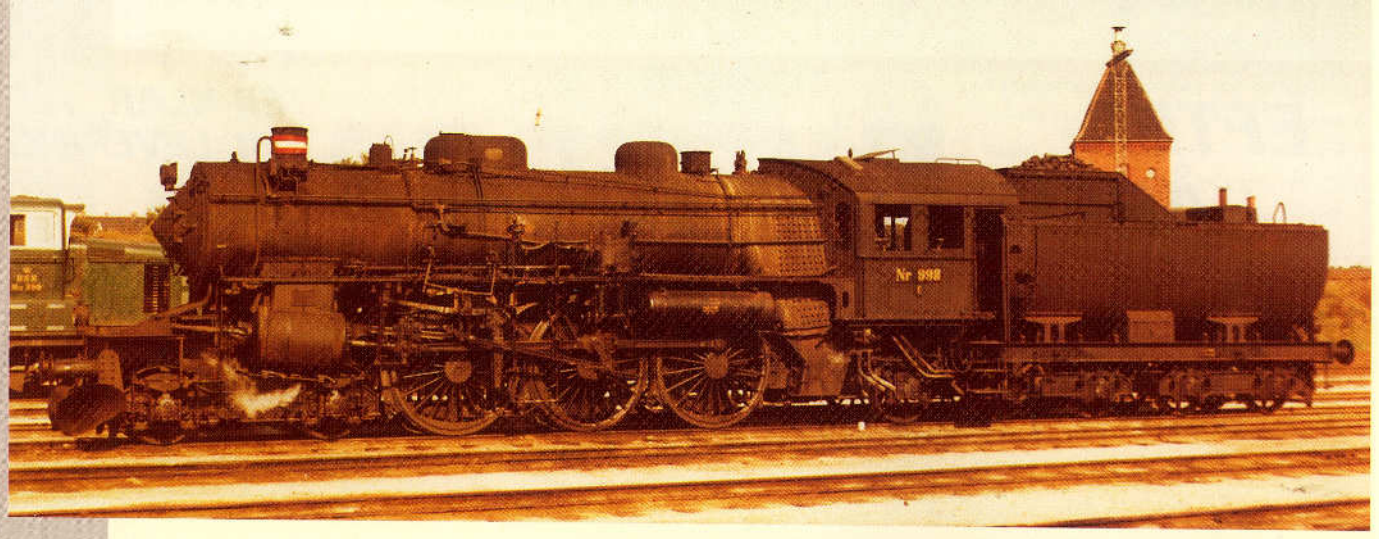
Hornbækvej 460 * 3080 TIKØB

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

Bemærk! *Der kan mangle løsdele på flere af de afbillede modeller, der kun er fotograferet prøvesamlet.*

ALLE DANSKE NYHEDER er på lager



Spændende NYT fra HELJAN:

DSB litra E

fra FRICHS

Skala 1:87; epoke III

■ Steffen Dresler

I år 2003 henvendte flere enkeltpersoner, institutioner og organisationer sig til HELJAN for at undersøge om firmaet ville være med til at fejre de svenske jernbaners 150 års jubilæum 1. december 2006. Det skulle ske ved at fremstille en model af de svenske jernbaners største damplokomotiv SJ litra F, hvor forbilledet i næsten hele 2006 vil køre rundt i Sverige ved en masse særarrangementer.

Svenske MJ'ere har ikke været vant til - ud over dyre modeller fra svenske fremstillere af småserier - at få et modelkorrekt damplokomotiv for den almene pengepung, så derfor regnede HELJAN med at der nok ville der være et marked for en sådan model i Sverige.

Virkelighedens svenske F-maskiner blev alle solgt til Danmark i 1937, hvor de efter fordanskning på Centralværkstedet i København blev indsat som DSB litra E. Derfor var det jo naturligt samtidig at undersøge, om man ud fra den svenske model kunne fremstille formene således, at man ved mindre ændringer - bl.a. spejlvending af tegninger - kunne fremstille den danske variant ud fra den svenske F-maskine, nemlig DSB litra E.

Da der tilsyneladende kunne fremstilles to forskellige modeller til to markeder, så skulle man umiddelbart tro, det økonomiske aspekt var tilgodeset, men HELJAN blev dog klogere efterhånden som forundersøgelserne stod på. Pludselig drejede det sig ikke bare om en mindre 'fordanskning', men om to parallelle udgivelser med fælles træk som rammer, kedel, dampmaskine, hjul, gangtøj og tender, hvorimod førerhus, styring, tenderopbygning, lanterner, bremser, armaturer m.v. var anderledes på den danske udgave af den svenske F-maskine.

Nu er modeller af damplokomotiver væsentligt dyrere at fremstille end tilsvarende diesel- og elektriske lokomotiver, hvorfor der kræves et solidt kundegrundlag for at projektet kan betale sig. For at sikre sig sidstnævnte gennemførte HELJAN fra efteråret 2003 og frem til begyndelsen af 2005 uformelle markedsundersøgelser gennem enkeltpersoner, klubber, importører og forhandlere mv. Resultatet blev at der var et marked for modellerne i begge lande. Men sådanne undersøgelser skal man være påpasselig med, da der ofte er langt fra 'at ønske en model' til 'at købe en model'. Producenten skal altså også være villig til en satsning, hvilket gælder for alle fabrikanter af modeljernbane.

Når HELJAN nu alligevel skulle fremstille mange ting anderledes på den danske udgave, så besluttede man at tage skridtet fuldt ud, og fremstille en 'ægte' dansker, nemlig en FRICHS produceret udgave med bl.a. damptørredom, cylinderpuffer og svejst tender m.v.

Projektet blev endeligt vedtaget i marts 2005 efter at HELJANs bestyrelse havde godkendt de foreløbige økonomiske planer. Allerede da vidste HELJAN, at formene alene til plastik og metal ville koste omkring 1,7 millioner danske kroner. Hertil skal lægges omkostninger i forbindelse med produktion i Søndersø, transport til Kina, samling, maling, udgifter til leverandører af hjul og emballage, transport til Danmark, markedsføring og reklame.

De foreløbige godkendte planer blev den 30. marts 2005 fremlagt for et antal personer og organisationer, der påregnedes at kunne hjælpe med dokumentation til projektet, teknisk- såvel som modelmæssigt. Primært skulle der fremskaffes hovedtegninger (1:10) fra både NOHAB, SJ, FRICHS og DSB, tegninger med hovedændringer og andre detaljer -og ikke mindst fotodokumentation af alle maskiner.

I april rejste HELJAN med nogle hjælpere til det svenske jernbanemuseum i Gävle for at skaffe dokumentation omkring de svenske F-maskiner. Dette er nu sket, ligesom Danmarks Jernbanemuseum og DSB Museumstog er behjælpelig med de danske versioner af E-maskinerne. Men denne dokumentation er heller ikke gratis, og endnu udgift, der skal lægges til det i forvejen kostbare projekt.

Umiddelbart før sommerferien i år godkendte HELJANs bestyrelse det endelige projekt. Nu og resten af året sker så den endelige projektering med tegning af modellerne og indpasning af produktionsplaner. En meget afgørende ting bliver

planlægningen af tegning og fræsning af forme, hvilket sker af CAD/CAM- teknikerne hos HELJAN. Deres opgave bliver simpelthen at prøve at få modelønskerne 'ned i forme', så resultatet bliver økonomisk acceptabelt for både HELJAN og kunde.

Søndag den 4. september blev beslutningen om at fremstille SJ litra F og DSB litra E offentliggjort ved et arrangement for forhandlere m.fl. på HELJANs fabrik i Søndersø, hvor HELJAN naturligvis fik støtte fra alle sider.

Indledningsvis vil der blive produceret to udgaver, nemlig SJ litra F nr. 1200 samt DSB litra E nr. 994, epoke III, d.v.s. den maskine, som er udstillet på Danmarks Jernbanemuseum. Begge udgaver vil blive fremstillet i HELJANs 'Guldudgave' (HELJAN GOLD), d.v.s med dekoder, lyd- og røgindsats. Prisen bliver den samme for både veksel- og jævnstrømudgave, nemlig kr. 3200,-.

Hver model vil kun blive fremstillet i et begrænset antal. Den svenske litra F udgives i et oplag på 500, mens den danske kun bliver produceret i 400 eksemplarer. Prisen gælder dog kun for dem, som forudbestiller én eller flere modeller, og indbetaler et reservationsgebyr på kr. 600,- pr. bestilling til den ønskede forhandler *inden 1. februar 2006*. Bemærk at 'guldmodellen' er udsolgt fra HELJAN.

Prototypemodellerne *skal* vises til det nævnte jubilæum den 1. dec. 2006. Selve serieproduktionen af litra E i 'guld'-udgave påregnes leveringsklar i juni 2007.

I efteråret 2007 udgives to standardmodeller af litra E, men med andre driftnumre E 978 og E 980. Prisen for disse bliver også 3.200,- kr., men de leveres kun med dekoder, altså *uden* lyd- og røgindsats.

LOKOMOTIVET er inviteret med på en 'kigger', så vi undervejs kan orientere læserne om den løbende udvikling ved fremstilling af modellerne. Vi håber dermed at kunne give læserne et indtryk af, hvor kompliceret en proces, det er for alle fabrikanter at fremstille modeltog. Læs i øvrigt om forbilledet i LOKOMOTIVET nr. 63.

Billedet side 40 viser FRICHS E 998 på Godsbanegården, København 1964. Foto: Dancker. SD ■

HOBBY TRADE Nyhed i foråret 2006 DSB litra HJ

Så er HOBBY TRADE gået i gang med at udvikle den lukkede brunmalede godsvogn DSB litra HJ type II. Modellen baseres - ligesom i virkeligheden - på undervognen fra litra QR og QH, der som bekendt allerede er udsendt i model, hvilket reelt betyder at man blot skal udvikle vognkassen.

Modellen udsendes i alle varianter, d.v.s. med og uden bremseplatform (rangerskruebremse) og håndbremse.

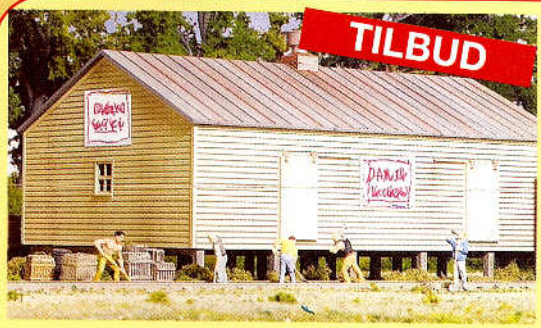
Som sædvanlig for HOBBY TRADE udsendes modellen i flere varianter med påskrifter og numre. Foruden den almindelige litra HJ til epoke IIIb, så fremstilles også ølvogne lejet af TUBORG, altså vogne med afbildninger af TUBORG-paraplyer på vognsiden. Desuden kommer modeller af vogne udlejet til det fynske foderstofselskab FAF, d.v.s. med stort logo på vognsiden. Begge firmavogne er til epoke IIIc og IVa. Desuden kommer også en gråmalet DSB specialvogn til epoke III og IV.

Modellerne påregnes udsendt i foråret 2006.

HØRT & SET

PÅ SPORET

Skandinaviens største udvalg af modeljernbaner og tilbehør



PAKHUS

Samlesæt i plast med 20 dele.
Velegnet som pakhus for DSB sidebane eller privat virksomhed, fx korn- og foderstofselskaber (FAF, KFK, dlg m.fl.)

Før kr. 360,-

NU KUN **195,-**

Nåede du ikke at købe ROCOs vogne fra DSB?

... så kan det nås endnu

46 698	DSB 84 86 665 0 013-5 selvtømmende vogn litra Fals "Herningværket", epoke IV/V	UDSOLGT kr. 245,-
46 698.1	DSB 84 86 665 0 028-2 selvtømmende vogn litra Fals "Herningværket", epoke IV/V	kr. 245,-
46 717	DSB 33 86 783 9 083-6 beholdervogn m/bogier fra KERMIRA, epoke V	kr. 265,-
46 717.1	DSB 33 86 783 9 077-8 beholdervogn m/bogier fra KEMIRA, epoke V	kr. 265,-
46 718	DB 33 80 786 5 248-8 VTG beholdervogn udlejet til Superfos, epoke V	kr. 265,-
46 721	DSB 21 86 574 0 117-8 litra Tdgs selvtømmende vogn, epok IV	kr. 235,-
46 728	DSB 40 86 946 0 640-5 ballastvogn litra Fccs, epoke IV	kr. 205,-
46 728.1	DSB 40 86 946 0 686-9 ballastvogn litra Fccs, epoke IV	kr. 205,-

Se alle de gode tilbud på www.paa-sporet.com

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

DWA Hobby

Beholdervogn fra De Forenede Margarinefabrikker

DSB litra ZE 503 654
Epoke IIb/IIIa

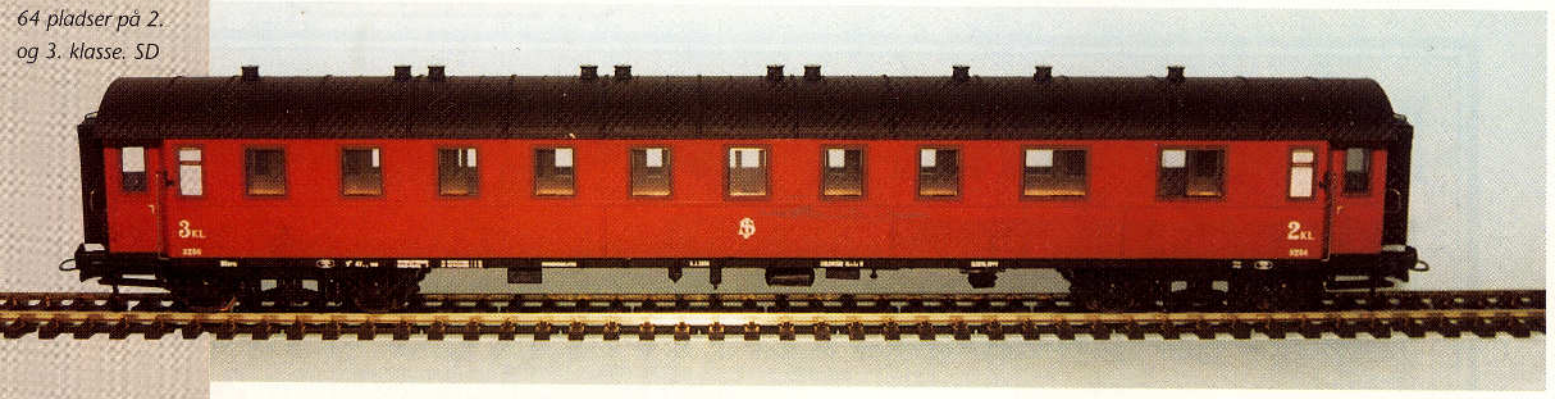
Denne vogn har forbillede i de første beholdervogne som De Forenede Margarinefabriker, Sønderborg (senere omdøbt til SOLOFABRIKEN) anskaffede. Anskaffelsen skete i 1934, hvor man indkøbte vognen med lavtsiddende bremsehus til skruebremse fra Tyskland. Den var bygget hos Norddeutsche Waggonabrik A/G, Bremen, 1920. Ligesom mange andre tankvogne havde den nittet beholder med en diameter på 1930 mm. Den kunne rumme 19 200 liter. I forvejen havde fabrikken tre vogne næsten magen til i sin vognpark, nemlig DSB litra ZE 503 651-553.

Vognen havde ved leveringen både trykluft- og skruebremse, og måtte transportere olie og fedt i vognladninger. Den var 8810 målt over puffer, mens akselafstanden var den traditionelle 4000 mm (nr. 653 afveg en anelse fra disse mål). ZE 503 654 fik - efter opmaling i mørk rød med ejerens logo og navn - hjemsted i Sønderborg, hvor også de tre andre vogne holdt til.

DWAs model har forbillede i den mørkerøde udgave fra 1934 til oktober 1949, hvor bremsehuset blev nedtaget, og vognen fik rangerskruebremse. Senere fik vognen isoleret beholder.

Modellen er generelt en vellykket gengivelse af forbilledet som det i øvrigt har været vanskeligt at efterspore. Men med lidt hjælp fra både her og der, er det efterhånden lykkedes DWA at sammenstykke et billede af, hvordan vognene så ud før 1948. Firmalogoet har man måttet nytegne, og de øvrige firmapåskrifter er tilnærmelsesvise, idet de gamle skriftsnit for længst er 'udrangeret'. I stedet måtte man benytte moderne skrifter, der efterligner forbilledets 95 procent.

Den mørkerøde beholderfarve er fundet ved match med sort/hvidfotos og oplysninger i ældre arkivalier, og derfor er det nu muligt at genopleve de gode gamle dage på modeljernbanen, hvis man kører epoke II og tidlig epoke III.



Billedet viser model af SJ litra BCo11b 3256 med 12 hhv. 64 pladser på 2. og 3. klasse. SD

Nittede stålvogne fra De svenske Statsbaner (SJ)

Efter en ufrivillig forsinkelse er de svenske personvogne - populært kaldet '30-tals vogne' - endelig kommet i handelen. Ikke alene i Sverige, men også i Danmark, har disse vogne været ventet med længsel, idet vognene jo var en daglig gæst i Danmark ca. 1935 til 1965.

Modellerne bliver fremstillet til både epoke II og III, og serien består af i alt fire vogne: En med 3. klasse (litra C), to kombinerede 2. og 3. kl. vogne, den ene med salon (litra BC), den fjerde model er en kombineret vogn med 3. klasse og buffet (BC). Inden for hver variant fås vognene med individuelle numre, således at der i alt er 14 muligheder, heraf fem i hver af serierne Co8d og Co8b. De sidste fire er fordelt i serierne Co8cs og Bco11b. Forbillederne blev i øvrigt leveret fra midten af 1930'erne af Svenska Maskinvärkan, Södertalje.

I damptiden blev forbilledets vogne fremført mellem Helsingør og København (og retur) primært med litra S og litra P, fra begyndelsen af 1960'erne med litra MY og MX og - dog sjældent - med motorvogne litra MO. Mellem Frihavnen og Hovedbanegården var trækkraften ofte en rangermaskine eller en litra D.

Vognene var normalt tilkoblet en lokal DSB-stamme med AC eller AL, flere CL og en CLE, fx tog 435, der i 1953 oprangeredes som maskine-lokal stamme-C-BC-BC, hvor de tre sidstnævnte var fra SJ. C-vognen fulgte med efter behov.

Modellerne er i meget høj kvalitet, fremstillet i plast i exact skala 1:87, og bl.a. er håndbøjler i metal påsat fra fabrikkens side. Vi prøvekørte vognene under NMJKs Banebørstedag, hvor de var i drift uafbrudt en hel dag uden problemer.

Detaljerne på vognenes sider, tag og undervogn er absolut helt i top. Påtryk, litreringer m.v. står skarpt og fint, og man kan læse revisionsdatoer m.v., der selvfølgelig er individuelle på de forskellige udgaver. Vognene leveres i bemaling gældende fra 1930'erne til 1950'erne, det vil sige til sen epoke II og epokerne IIIa og IIIb.

HOBBY TRADE
DSB kølevogn litra IB
Epoke II og III

I sommerens løb dukkede Hobby-Trades 'varianter' over DSBs store godsvogne litra Q op i handelen, nemlig den hvidmalede kølevogn DSB litra IB. Med ordet 'varianter' menes her, at vognene (forbillederne) blev ombygget til hvide vogne litra IB fra litra Q, hvilket fremgår af artiklen foran i bladet. (Side 24).

Hos forbilledet var der altså tale om en slags genbrug, hvilket Hobby Trade følgelig også har benyttet sig af ved fremstillingen af sine modeller. Og ligesom med modeller af vognene litra Q, er denne model lidt af en genistreg med masser af fine og nøjagtige detaljer. Den efterfølgende omtale gælder modeller uden bremsetårn for ca. epoke IIIb og IIIc.

Vognkassen er korrekt med fladt tag og markerede tagpapbaner, lodrette lister på siden og vandrette i gavlene, bremseplatform med håndhjul for skruebremse, håndbøjler o.s.v. Sidstnævnte er i tynd plast, og har en tilbøjelighed til at knække. Hobby Trade overvejer derfor at fremstille disse i malet stål på nye modeller. På billederne er håndbøjler og beslag m.v. i sort, men disse bliver hvidmalede som hos forbilledet på de endelige udgaver.

Påskrifterne er identiske med forbilledet uanset udgave. På den ene af vore tilsendte prøvevogne forekommer tilsyneladende en enkelt detaljefejl, nemlig for stor afstand mellem DSB og Danmark. Men det er helt korrekt. Denne fejl havde forbilledet nemlig også.

Albani-ølvognene er flotte med autentiske påtryk, d.v.s. hjørnemærker, litrering og logo i rød/sort - og med det lille røde Albanilogo i gavlene. Flot!

Modellerne leveres også til epoke IIb/IIIa med bremsetårn, men disse har vi endnu ikke haft lejlighed til at studere.

Alle vogne påregnes udsendt senest i slutningen af september måned.

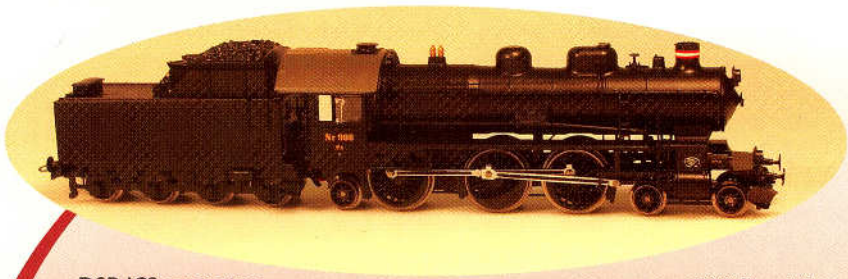
De aktuelle modeller fra Hobby Trade omfatter i øjeblikket følgende (med forbehold for ændringer):

34 001 DSB litra IB 18 955 m/bremseplatform, epoke IIIb
34 002 DSB litra IBU 18 964 m/bremseplatform, epoke IIIc
34 003 DSB litra IB 18 992 m/bremsehus, epoke IIb/IIIa
34 004 DSB litra IB 18 997 m/bremsehus, epoke IIb/IIIa

34 005
4-vognsæt til epoke IIIb/c, alle vogne med bremseplatform:
DSB litra IB 18 905 (KØLEVOGN, lille påskrift)
DSB litra IB 18 942 (KØLEVOGN, lille påskrift)
DSB litra IB 18 960 (KØLEVOGN, stor påskrift)
DSB litra IB 18 974 (KØLEVOGN, stor påskrift)

34 006
3-vognsæt til epoke IIIb/c med INTERFRIGO-påskrifter og bremseplatform:
DSB litra IB 18 923
DSB litra IB 18 930
DSB litra IB 18 944

34 007
3-vognsæt til epoke III (kun 1962-1969) ølvogne med ALBANI-logo og bremseplatform:
DSB litra ZB 99 687 (UIC-nr. fra ca.1966)
DSB litra ZB 99 688 (UIC-nr. fra ca.1970)
DSB litra ZB 99 689 (UIC-nr. fra ca.1970)



Mere nyt fra HELJAN

DSB IC3 motortog
De forbedrede udgave af IC3 - i det nye design og H. C. Andersen udgaven - skulle snart være i handelen. Problemer med gearet (kardan), der støjede for meget, skulle nu være løst. Der har været fejl i de tekniske dele hos både HELJAN og ude i Kina.
Et yderligere problem for HELJAN har været den lange tid, der kræves til transport fra Danmark/Kina og retur hver gang en uforudset del skal ændres eller tilrettes. Dette gælder i øvrigt for alle danske mj-fabrikanter, der får modeller helt eller delvist fremstillet i Kina.

DSB litra HD
Tegning og fræsning af de nye - og meget mere korrekte - modelforme for den tidligere udsendte lukkede DSB godsvogn litra HD m.fl. er nu omsider på vej. For vogntypen drejer det sig altså om en helt ny, og forbedret model med ny undervogn og korrekte jalousier. Modellen leveres samlet og køreklar.

. . . og så har Heljan beslutte at fremstille DSB litra AC eller AV til udsendelse i 2007.

DSB litra PB
Som en helt ny vogntype - og meget ventet af LOKOMOTIVETs læsere jvfr. vore mj-analyser - er HELJAN gået i gang med tegning og projektering af denne åbne standardvogn. Den fremstilles med korrekte aksellejer for epoke III, mens vogne med påskrifter i epoke IV ikke vil få ændret lejerne. Modellen leveres samlet og køreklar. Der fremstilles vogne med fire forskellige numre, og de er programsat til udseendelse i 2. kvartal 2006.

DSB litra PR (foto herover)
Den 29. juli kom der en længe ventet pakke til HELJAN fra Kina, indeholdende to færdige produktionsmodeller af DSB litra PR. Det er to meget flotte modeller - se billedet - der har været værd at vente på. Læg mærke til at kulkasseopbygningen nu er helt korrekt. Dog skal der endnu foretages et par småjusteringer inden lokomotiverne ventes i handelen, hvilket skulle ske i slutningen af september måned eller begyndelsen af oktober. Men der er - som allerede nævnt - langt til og fra Kina, så forsinkelse kan opstå.
En nærmere omtale af modellen forventer vi at bringe i næste nummer af LOKOMOTIVET.

Kolding Lokomotiv Klub (KLK)

Specialmodel af DSB litra IB

Nu bliver det muligt at købe en model af en af Lokomotivklubben KLKs kørende museumsvogne, som de kan ses i klubbens veterantog. I samarbejde med Hobby Trade har Lokomotivklubben KLK fremstillet en model af klubbens nyrestaurerede kølevogn DSB IB 18 915, der i år for første gang har kørt med i klubbens veterantog mellem Vejle, Jelling og Gadbjerg.

Det er nemlig Lokomotivklubbens IB-vogn, der er forbillede for Hobby Trades nye model. Hobby Trade kunne oprindelig ikke fremskaffe en hovedtegning af en IB-vogn, da alle 150 IB-vogne blev ombygget fra store Q-vogne, så klubbens vogn er forud for produktionen nøje blevet opmålt af Hobby Trades medarbejdere.

Det er første gang i Danmark, at en veteranbaneklub på den måde forsøger sig inden for modeljernbanebranchen. Uden for landets grænser er det et velkendt fænomen, at en veteranjernbaneklub får fremstillet modeller af klubbens vogne. Nu prøver KLK, om det ikke også kan lade sig gøre i Danmark. Hvis det går godt, er det planen at få fremstillet modeller af KLKs Q-vogne HBS H 26 og KS Q 3, når Hobby Trade kommer med den rigtige model. Det er Jan Mathiesen fra Lokomotivklubben KLK, der er ansvarlig for modelprojektet.

Om forbilledet IB 18 915 kan der fortælles, at det i 1970 blev udrangeret hos DSB, og kom den til Civilforsvarets ruinby i Gudsø mellem Fredericia og Kolding. Her blev vognen brugt til forskellige redningsøvelser. For 10 år siden kom vognen til Lokomotivklubben KLK, der har restaureret den med støtte fra Albanifonden. Overskuddet fra salget af Lokomotivklubbens IB-vogn skal gå til fortsat vedligehold og restaurering af klubbens lokomotiver og vogne.

Lokomotivklubben har fået fremstillet 500 vogne, og de sælges kun af Lokomotivklubben KLK, enten via klubbens hjemmeside, www.klk.dk ved at sende en e-mail til ib18915@mail.dk, i veterantoget eller ved at bestille pr. brev eller postkort til klubbens adresse i Lunderskov.
Spørgsmål kan rettes til Lokomotivklubben KLKs pr-udvalg ved Martin Wilde tlf. 75 50 22 29 eller Lokomotivklubben KLK, Bakken 21, 6640 Lunderskov, www.klk.dk

HØRT & SET

HOBBYTRADE MZ IV

Skala 1:87

Det er vel ingen nyhed, at Hobby Trade er i fuld sving med producere en model af DSBs diesellokomotiv litra MZ serie IV.

En prøvestøbning af modellen lod sig i beskue i juli måned, og denne viste kun, hvad vi i forvejen havde forventning om: En flot og detaljeret model, gennemarbejdet ned til mindste detalje, bl.a. vil ventilatorhusene på taget blive gennembrudt som hos forbilledet så man kan se de særskilte støbninger af ventilatorerne nedenunder. Det er aldrig før set på en model.

Vognkassen får et utal af detaljer, bl.a. de små nitteplader på fronten, sandkasselåg, dørhåndtag, filigrane indsugningsgitre og lygteholdere med håndgreb - sidstnævnte støbes og monteres særskilt for at opnå høj detaljeringsgrad. Fra fabrikkens side leveres modellen med påmonterede håndlister og -greb i 0,3 hhv. 0,5 mm nysølvtråd ligesom Hobby Trades model af den norske Di4.

På samme måde bliver bogierne superdetaljeret med bremsekso, bremsecylindre og hvad der ellers hører til af lækre detaljer, ligesom undervognen forsynes med alle batterikasser, oliebeholdere o.s.v.

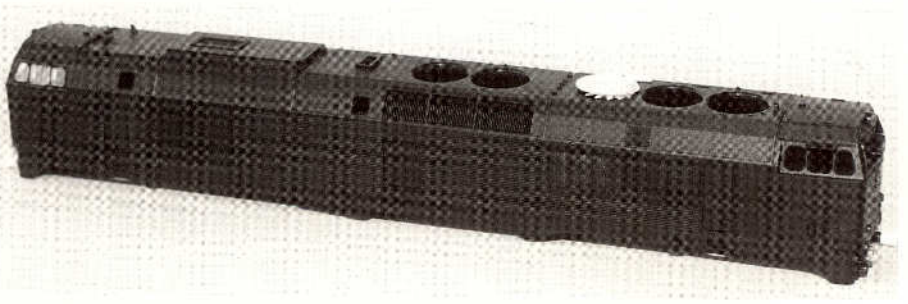
Modellen leveres med valgfrie underhængte plove eller skørter, så man kan bruge lokomotivet i alle epoker. Disse dele leveres både med og uden slids for valgfri montering af kobling.

MZ IV leveres med centerplaceret Mashima-motor med to svinghjul til digitaldrift for både 2- og 3-skinnedrift med og uden lyddekoder fra LOKSOUND. Endvidere leveres maskinen til analogdrift.

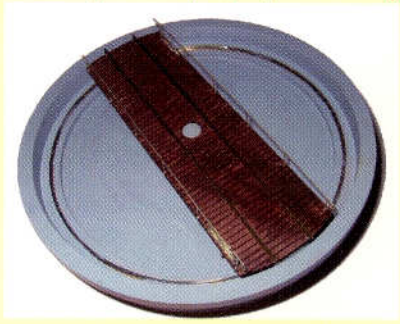
Man arbejder p.t. ihærdigt med at udvikle en velkørende undervogn, men dette arbejde tager tid, hvorfor udsendelsen af modellen endnu ikke er endeligt programsat for ikke at skuffe forventningsfulde mj-ere. Men den skulle være klar i løbet af efteråret.

På hosstående billeder ses de første prøvestøbninger af MZIV- overdelen, der endnu besidder visse fejl, men disse vil naturligvis blive rettet på den endelige model.

Vi melder om mere, så snart nyt foreligger fra Hobby Trade. Men I kan godt begynde at glæde jer...

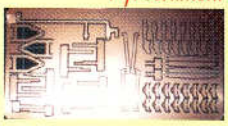


Dreje skiven som alle har plads til:
Byggesæt til 12,8m drejeskive fra SJS
passer til feks; ltr. C, K, D, +Marcipanbrød



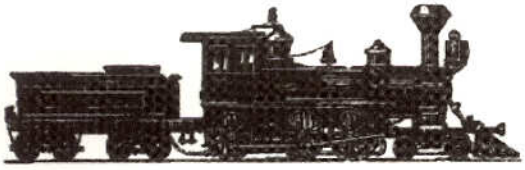
Post perronvogn med
dobbeltstyrede aksler 1:87
Leveres færdigsamlet
eller som byggesæt

Nyt sortiment i ætsede dele til selvbyggere



EpokeModeller 20 22 04 49
www.epokemodeller.dk

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

Vi er klar til endnu en god lang modelbyggesæson

HOBBYTRADE: NSB Di4 er kommet! Kom ind og se dette stykke kræs for øjet og ørerne. Fås i AC- og DC-version med og uden lyd. IB-vognen er den næste i rækken af epoke III godsvogne fra HOBBYTRADE. Som sædvanlig mange varianter, to med platform, to med bremsehus - og der ud over to sæt: Ét med fire vogne og ét med tre vogne med INTERFRIGO logo. Desuden er sæt med tre **Albani-vogne**. Kom ind og se i butikken. Vognene er lige på trapperne. Vi har stadig de store **Q-vogne**. Kom ind og se detaljerne på disse. Næste lokomotiv fra HOBBYTRADE bliver DSB MZ IV. Reservér nu.

HELJAN: Museums-MY i H.C.Andersen jubilæums-bemaling er kommet. Her er en flot og speciel model som kun laves i én serie, både som AC og DC. Kom ind og få samlingen kompletteret. Den nye serie personvogne litra AB, BD, Bk og Bc-t er lige på trapperne, kom ind og se i butikken. Vi har stadig CC-vogne og DH-postvogne med nye numre. Vi sælger også stadig Marilyn Monroe - MY 1201 og 1202 til særdeles favorabel pris.

EKSKLUSIVE TRINBRÆT-MODELLER:

Færgen MF KRONBORG er klar. TRINBRÆTTET Århus har fremstillet et byggesæt i fræset styrenplade med en bund i fræset MDF- plade. Modellen kan rumme tre-fire personvogne. 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 og fittingssæt til **898,- kr.** Alt i alt den første mulighed for at få en rigtig flot færge til prisen for et stort damplokomotiv. Kan leveres nu!

PIKO: DESIRO togsættet i DSB-version er kommet. Forbilledet er bygget af Siemens og udlejet til DSB. Virkelig flot rullende materiel til epoke V. kom ind og se den! DESIROen findes i mange andre versioner, bl.a. DB, MAV og ÖBB. Kom ind og se DB- versionen.

MÄRKLIN: Sæt med tre SJ O-vogne er kommet i handelen. Disse vogne har stået over alt i Danmark med svensk tømmer, og er i øvrigt også blevet anvendt til at eksportere dansk bøgetræ til Sverige. Sættet er i butikken nu.
Sæt med de to åbne godsvogne **DSB litra Eaos** er på trapperne. Reservér nu! Det samme gælder sættet med to **DDPA-beholdervogne** i hhv. sølv og sort bemaling. Reservér nu!

ROCO TILBUD: Vi har stadig supertilbud på ROCOs **N-maskiner**, både til AC og DC. ROCO NYHEDER: Det nye ROCO leverer MZ I i vinrød og MZ II i rød/sort, epoke IV-bemaling. Begge versioner kommer til AC og DC med og uden lyd.

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. Kom ind og se den.

DVD/Video: Strejftog 11 indeholder bl.a. afsked med de svensk- norske LINT-tog, indvielsen af Ringbanen på Danshøj station, BaneDanmark MZ 1419, der rangerer på Hornslet station, vintervejr på HTJ og Svendborgbanen (MY 1101 forspændt sneplov). Pris **DVD kr. 250,-** og **Video kr. 285,-**.

BOGNYHEDER: På Togtur i Nordjylland. En virkelig flot fotobog fra perioden 1966-1976. Mange farvefotos fra både DSB og privatbanerne.
MODELJERNBANEBØGER: Vi fører til stadighed et stort udvalg af tysk- og engelsksprogede bøger om bl.a. sporlægning, landskabsbygning, køreplanskørsel m.v. Kom ind og se og få inspiration med hjem.

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 ses i Fredericia til DMJU-udstilling 1. og 2. oktober og til BYTTEMARKED i Kalundborg den 9. oktober fra kl. 11-15.

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

OKT/TILLIG

Beholdervogn fra
Det Danske Petroleum Aktieselskab
Kat.-nr. 76 316; ZE 502 180
Epoke IIb/IIIa; skala 1:87

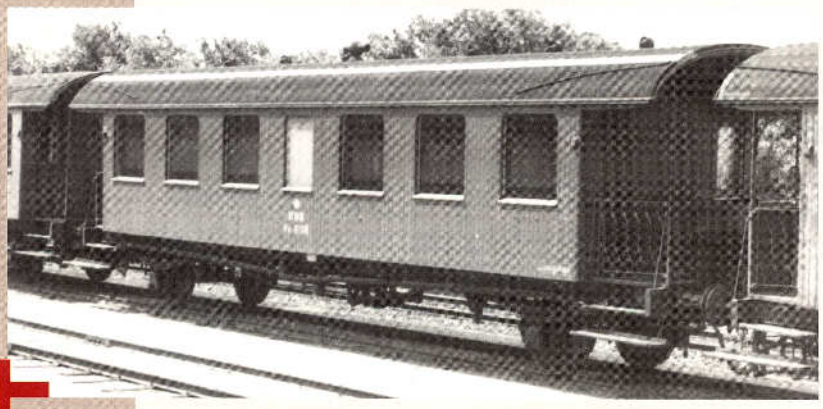
OKT har i sommerens løb sendt en sød lille model på markedet, denne gang en typisk beholdervogn fra de glade 1930'ere, mere præcist fra oliselskabet DDPA.

Modellen, hvis forbillede er DSB litra ZE 502 180, passer rimelig godt med dette. Den er baseret på en Sachsenmodelle, hvis beholderstørrelse er 19.200 liter, hvor forbilledet kun havde en størrelse på 15.000 liter. Bortset fra at modellens beholder altså er for stor, så er øvrige mål identiske, d.v.s. mål over puffer (8800 mm) og akselafstand (4000 mm), ligesom der - helt korrekt - er benyttet en beholder med nittede svøb og bremsehus.

Påskrifter og lakering er identiske med det oprindelige DSB-forbillede. Når vi skriver 'oprindelige', så skyldes det, at forlægget til modellen reelt er en veterangodsvogn, idet nævnte vogn nu er i Nordsjællandske Jernbaneklubs regi. Dette fremgår også af modellens vangepåskrifter (HgJK) og rev.-datoen (1995). Bremsehuset burde forøvrigt være brunmalet.

Vognen blev i sin tid foræret Helsingør Jernbaneklub af ESSO, der også sponsorerede renovering og opmaling af vognen til det tidligere grå udseende med blå firmapåskift og skiltet STANDARD, d.v.s. som forbilledet så ud fra ca. 1932 til omkring 1950.

Dyrker man epoke II (og begyndelsen af epoke III), så er det en model, der passer fint ind på anlægget. Er man helt 'kulret' med korrekthed, så kan vangepåskriften HgJK evt. males over med sort og DSB-transfers påsættes, mens revisionsdatoen ændres fra 1995 til 1935.



...endnu en model fra

HOBBY TRADE

Personvogn DSB litra CU
Epoke II/III/(IV); skala 1:87

Det driftige HOBBY TRADE har meddelt at man nu i løbet af 2. eller 3. kvartal 2006 vil kunne levere en DSB personvogn til epoke III, nemlig den navnkundige rystevogn litra CU.

Forbilledet bliver den teaktræbeklædte udgave med toilet anbragt midt i vognen. Typen var toakslet med karakteristisk lang akselafstand, stærkt hvælvet tag og åbne endeperroner.

Med en litra CU bliver der et utal af muligheder på anlægget både som personvogn, togførervogn og specialvogn i epoke II, hhv. III og IV.

Litra CU var ikke alene en typisk personvogn i sen epoke II, d.v.s. fra begyndelsen af 1920'erne, men var også meget benyttet op gennem 1950'erne og begyndelsen af 1960'erne som gennemgående vogn til privatbanerne.

Gennem nogle år i 1960'erne var den også fast inventar som togførervogn i godstog. I tiden efter - fra ca. 1967 - kunne den ses som gråmalet specialvogn på mange af landets stationer, men nogle blev efter 1974 også gulmalet og omdøbt til tjenestevogn. Den forsvandt først helt i slutningen af 1980'erne.

Læs mere i næste nummer af bladet.

BREKINA

Nye bilmodeller til danske anlæg
Skala 1:87

Brekina har i sommerens løb udsendt en række nyheder, der kan bruges til danske anlæg, ligesom flere følger i løbet af efteråret. Nogle af modellerne kan uden videre anvendes som de foreligger, men andre kræver lidt ommaling og evt. påsætning af transfers. De vigtigste er:

27 951 Goggo 'Sinalco'
Modellen leveres i en næsten postgul farve.
Postvæsenet havde i 1960'erne mindst fire af disse køretøjer med logo på dørene. Kofangerne skal være forkromede og fælgene hvide.

44 300 m.fl. MB 325
Denne type lastvogn blev meget benyttet som fragtbil omkring slutningen af 1950'erne til begyndelsen af 1960'erne, solo eller med anhænger 55 223 m.v.

44 302 MB 325 vogntog
Navnet 'Dacher Spedition' fjernes. Denne model kørte i næsten alle farver mellem Århus og København i årene omkring 1960, hvor vognene tilhørte firmaet Køpke, Århus.

59 109 Büssing bus
Næsten en DSB-bus, se LOKOMOTIVET nr. 79, side 30. Der skal blot monteres DSB-krone og logo på modellen.

PER

HØRT & SET

EpokeModeller

Ætsedele og spændende modeller i skala 1:87

Vi har tidligere omtalt det lille 2D+3D CAD-firma EpokeModeller, der holder til i Hedehusene. Ud over at designe almindelige og mere specielle jernbanemodeller for andre, så har firmaet også egen produktion og import.

Sidste nyt blev præsenteret på NMJKs 'Banebørstedag' i juni, hvor EpokeModeller fremviste en særdeles nuttet lille perronpostvogn i ætset nysølv, der kan fås i både samlet og usamlet version. Det er en smuk lille model med meget fine ætsninger, bl.a. med det karakteristiske fintmaskede net i vognens sider. Den færdigsamlede model leveres i klassisk postgul. Det er en nydelig model, der vil pynte ved siden af HELJANs postvogn litra DH sammen med perrontraktoren fra Banetjenesten.

Andre nye ætsedele var overgangsplader og bøjler til diverse postvogne (og styrevogne litra CPS), dokumentholdere til godsvogne, ark med slutsignaler, særtogplader og trin plus bremsedele for toakslede godsvogne.

Firmaet kan også levere en dansk fiskevogn på gummihjul, nemlig en kassevogn Opel Blitz 1960-65 fra Juelsminde Fisk. Denne er baseret på en BREKINA-model, og er udført i originale farver og påskrifter med 'fiskelogo' - en sjov og anderledes dansk bilmodel til epoke III anlægget.

Sluttelig kunne man også præsentere en 12,8 m drejeskive som byggesæt med forbillede i de gamle SJS-drejeskiver. Den er fremstillet med laserskåret brodæk i ægte træfiner, vanger og mellemstykker i resin og grav i fræset resin. De øvrige detaljer er i ætset nysølv, bl.a. gelænder. En code 83 ringskinne og kørespor medfølger.

Flere nyheder vil følge fra EpokeModeller, og man kan få mere at vide ved at gå ind på info@epokemodeller.dk, hvor man kan se flere fotos af modeller m.v.

'Damperier' m.v. fra TIKØB HOBBY

Med hensyn til dansk damptrækkraft i skala 1:87, så fortsætter TIKØB HOBBY med at udvikle små byggesæt baseret på gængse industrimodeller. Sættene fremstilles med overdel i resin med tilhørende løsdele i hvidmetal eller plast.

Et af de nye overdelsæt er en FRICHS E-maskine, som er tænkt baseret på en grudmodel fra Märklin eller Trix. Den leveres med tender, som er forberedt for lyd, d.v.s. at der er gjort plads for højttaler og tilhørende dekoder. Løsdele som bogiesider, banerømmere, trykluftpumpe og andre detaljer leveres i hvidmetal.

TIKØB fremstiller også en overdel til en F-maskine, hvis proportioner og detaljer er helt som hos forbilledet, d.v.s. ikke en tillempet model, selv om basis (undervogn) er fra industrien. I første omgang leveres typen med lav kulkasse, kurvpuffer m.v., men er der interesse for sagen, så kommer også en overdel med høj kulkasse og cylinderpuffer (FRICHS-udgave).

Begge de to forannævnte byggesæt - og mange andre spændende nyheder - præsenteres på DMJUs udstilling i Fredericia.

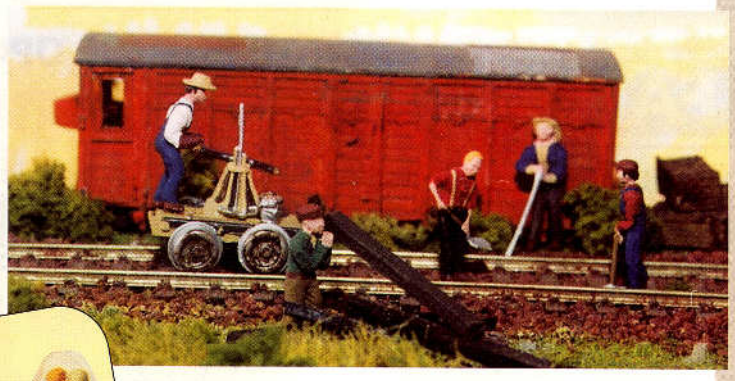
NOCH ....working on the railroad

I sommerens løb har NOCH udgivet en serie figurer i skala 1:87, der egner sig fortrinligt til danske anlæg.

Et af disse sæt indeholder et sceneri med jernbanearbejdere (sæt-nr. 15 036). Det består af fem aktive figurer og en dræsine, sidstnævnte svarer fint til DSBs og privatbanernes udgaver.

Figurerne er gengivet i flotte optiske positurer, og har endvidere tydelige individuelle udtryk og form i ansigter m.v., hvilket er usædvanligt for denne størrelse. De to af figurerne bærer gule hatte, hvilket ingen danske jernbanearbejdere vist brugte. Men hattene kan nemt skæres til som kasketter og males sorte. Så er de straks typisk danske banebørster.

Figurerne vil passe fint ind på et sidespor uden trafik, på et diorama el.lign. Ønsker man sceneriet på et trafikeret strækning, kan dræsinen anbringes ved siden af sporet uden den medfølgende figur, der så kan sættes til at 'bestille noget andet'.



... skønne sild - og meget mere

Er modeljernbanen ved at miste sit 'uskyldige image'? Ihvertfald gør NOCH sit til at dette sker med udgivelser af usædvanlige scenerier fra den menneskelige intimsfære.

I midten af 1990'erne udgav Preiser et par serier med mere eller mindre - især mindre - påklædte piger til brug for scenerier ved stranden, hos kunstmaleren, i sovevognen o.s.v.

Og for godt et års tid siden dristede NOCH sig til at udsende tre erotiske scenerier, der blev så stor en succes, at de nu også her i sommer 2005 er udsendt i skala 1:160. Alle skal kunne være med!

Nu har man i sommerens løb sendt nye figursæt i handelen, bl.a. et sæt med skønne let påklædte 'sild'. Sættet indeholder i alt seks pigefigurer, der poserer i udfordrende stillinger under på- og afklædning m.v. Jo, der bliver noget at studere på modeljernbanen til vinter. Men hvornår kommer der mon et mandligt islæt for de kvindelige mjere?

Et andet figur- og tilbehørsæt fra NOCH er med toiletbesøgende (15 560) som på foto. Det indeholder fire figurer (fem - den ene figur er to omslyngede kærester) og et gammeldags lokum med oplukkelig dør prydet med hjerteudskæring.

Figurerne tæller en ældre mand og en ung kvinde under 'sittende' toiletbesøg, foruden en stående mandlig tyksak, der træder af på naturens vegne - og som nævnt et omslynget kærestepar, der hygger sig (på brættet?). Dette sjove sæt kan anbringes hvor som helst på anlægget (næsten da), og lokummet kan evt. males om i rød, og bruges som DSB-tilbygning til kolonnehus el.lign. Nej, det er ihvertfald ikke NOCHs skyld, hvis vi glemmer de sjove scenerier på anlægget.

HØRT & SET

www.toget.dk hedder nu

www.brastrup.com

ALTID STORT LAGER AF LOKOMOTIVER FRA märklin

Besøg www.brastrup.com

C-skinner

til både Märklin og jævnstrøm. Hos www.brastrup.com har vi dem alle. Lige nu f. eks. sporskifter for

kr. 99,95

pr. stk.

BILLIGE VOGNE FRA Roco

FALLER

Vi har Danmarks største udvalg i tilbehør som landskabsmaterialer, byggesæt og figurer. Stort udvalg af bøger og brochurer om modelbygning. Det vi ikke har, det skaffer vi!

Faller 171671 **kr. 199,95**

TILBUD TIL OPGRADERING FRA ÆLDRE VERSIONER

NY VERSION

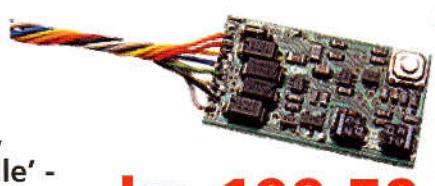
KUN KR. 198,-

Gælder indtil 30.8.05

3-d baneplanlægningsprogram til alle gængse sporsystemer - Märklin C, K, M, Spor 1, MiniClub, Fleischmann H0, Profi, Piccolo, Roco Line, MiniTrix, Peco og mange flere. Hos os prisen billigere end i Tyskland.

POLA

Kvalitetsdekodere til Märklin, lastreguleret og med 'schnitstelle' - Roco 10738 pr. stk.



kr. 199,50

- Vi har alle startsæt fra Märklin **SYSTEMS**
- Den mest avancerede og nyeste generation af digitalstyring til modeltog

Se åbningstiderne m.v. på www.brastrup.com
Du kan altid træffe os på toget@toget.dk eller telefon 2240 8959