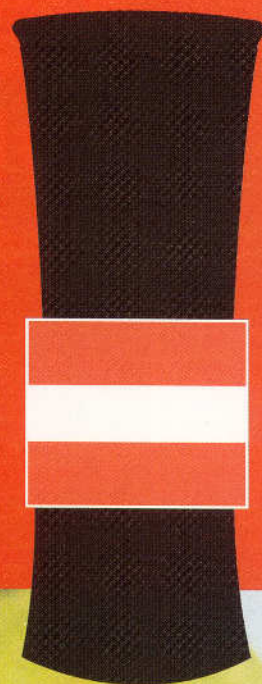


JERNBANEHISTORISK TIDSSKRIFT OM
DANSKE JERNBANER I VIRKELIGHED OG MODEL

LOKO MOTIVET



86

■ Modeller af person-,
post- og rejsegodsvogne

■ Byg et diorama med
ledvogterhus

■ Danske jernbane-
færger i epoke III

■ Private vogne hos
privatbanerne

■ Dekodere fra ESU,
LENZ og Uhlenbrock

MAJ 2006
21. ÅRGANG

Nyheder fra hobbytrade...



Nu kommer DSB's åbne godsvogn PB. Vognen kommer i 10 varianter.

Vejl. udsalgspris:
198.-



De små Q-vogne er landet hos din modeltogsforhandler.

Vejl. udsalgspris:
fra 188.-



De længe ventede CU-vogne er også snart på trapperne. Vognene kommer i 3 DSB varianter, herunder togførervogn og 1 grå specialvogn 418.

Vejl. udsalgspris:

398.-

hobby trade

Karetmagervej 13B · DK-7000 Fredericia · Telefon/fax 75 94 01 06
www.hobbytrade.dk · info@hobbytrade.dk

Indhold



Person-, post- og rejse-godsvogne i model,
epoke III. Noget om industrimo-
deller udgivet gennem de
senere år

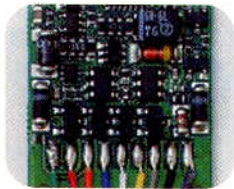
5



SPORSKIFTET

Kommentarer fra læserne til
tidligere bragte artikler
i LOKOMOTIVET

32



LENZ, Uhlenbrock og ESU

De nyere dekodere og deres
egenskaber

12



Byg et vandtårn

Til et dampdepot hører et vand-
tårn, her et forslag til bygning af
den runde type med cisternehus
på toppen

35



LEDVOGTEREN

...og især hans datter

Den fjerde del i vor serie om
dioramabygning

16

Vindere af

HELJANs og LOKOMOTIVETs
konkurrence

38

Hørt&Set

Forårets nyheder - og sommerens
kommende nyheder
fra mj-fabrikkerne m.fl.

39

Jernbanefærger

DSB jernbanefærger i epoke III

22

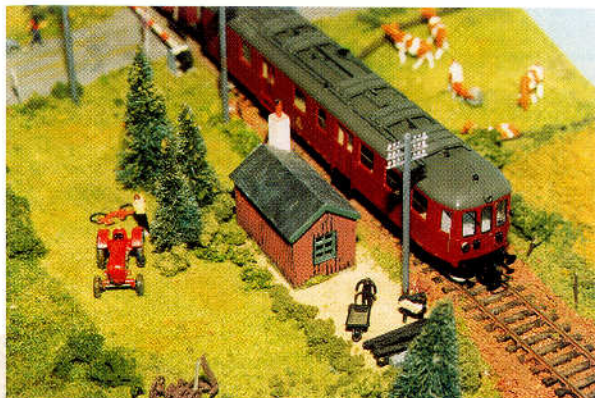


Private vogne optaget hos privatbanerne

1. del af en lille serie om nogle
spændende vogne litra Z m.fl.
hos vore privatbaner

26

Forside: Et herligt miljø fra gamle dage med MO-vogn, der passe-
rer et kolonnehus på strækningen. Billedet er fra et diorama, som
beskrives nærmere inde i bladet.



**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 fritidsarbej-
de. Evt. overskud fra bladets drift skal i følge
vedtægterne gå til fremme af jernbanehisto-
risk 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

1400 eksemplarer.

Alle artikler og skemaer er copyright LOKO-
MOTIVET og forfatterne (signaturen).
Eftertryk af artikler, annoncer og tegninger
m.v. er forbudt uden forudgående aftale
med LOKOMOTIVETs redaktion eller forret-
ningsfører.
De i artiklen fremførte synspunkter og meto-
der er forfatterens egne, og deles ikke nød-
vendigvis 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 adres-
se.

Udlandet: kr. 480,- helårlig = 4 numre incl.
gebyrer på dansk check til ovennævnte
adresse.

...drømmer vi? Eller er vi vågne..?

Jamen, det er ganske mærkeligt. I sidste nummer skrev vi om den 'drømmende fremgang', vi havde med hensyn til flere abonnenter, større løssalg, nye forhandlere o.s.v. Men det må være virkelighed, for stigningen fortsætter med ufortrøden styrke. Mens vi tidligere kunne notere 1-2 nye abonnenter om måneden, så er stigningstakten i øjeblikket 5-6 abonnenter i samme tidsrum. Umiddelbart virker det ikke af meget, men for et forholdsvis vanskeligt tilgængeligt blad som LOKOMOTIVET, der kræver lidt mere end grundlæggende viden af sin læser, er det et flot resultat (synes vi). Det betyder selvfølgelig at vi dels kan forbedre bladet, dels at vi kan uddele lidt flere legater til mj-klubber m.v.

Med hensyn til forbedringer, så kunne vi fx bringe flere sider i bladet (56 sider), men det kræver ekstra tid i redaktionen, og den er desværre ikke til rådighed i øjeblikket. Men vi arbejder på sagen. Så her-

med tak til alle nye læsere, der har valgt at holde LOKOMOTIVET, dels i abonnement, dels i løssalg.

*

Dernæst har vi kigget lidt på QXL, I ved, denne nye form for auktion på Internettet. Her har vi opdaget at vore gamle numre sælges til skyhøje priser. Det er også OK; det er udbud og efterspørgsel, der bestemmer prisen, men her overrasker det os, at sjældne numre ofte går ret billigt, mens de mere almindelige blade 'koster kassen'. Det rimer ikke med udbud og efterspørgsel. Vi vil derfor her kort opremse, hvilke numre, der er de mest sjældne, hvilket bl.a. kan skyldes lille oplag (fejll levering fra trykkeri), forsvundne pakkeforsendelser m.v.

De yderst sjældne numre er 1-12, 23-24, nr. 33-40 (de røde A4-blade), nr. 48, 49, 50A, 62, 63 og 66. Af de senere udgivelser er bl.a. nr. 72 yderst sjælden.

Alle særskrifter er meget sjældne, bortset fra Dansk Jernbane Historie 2, der netop udkom i november 2005... men det huler kraftigt i bunken. Dernæst findes blade som er forholdsvis sjældne, men dog kan støves op ved lidt ihærdighed. Dem vender vi tilbage til.

*

Og til slut: Vor bog om E-maskinerne er udsolgt fra forlaget, og vi kan desværre ikke levere flere bøger til forhandlere. Vi har dog reserveret ca. 35 bøger for 'efternøler-abonnenter', men inden man sender os penge, så mail til os og hør om bogen stadig er i hus. Ellers må man henvende sig til vore forhandlere.

Hold nu en go' sommerferie. Vi ses til september med en masse spændende nyt omkring de danske jernbaner i virkelighed og model. Husk at forny abonnement, så I får bladet til tiden.

... så er boghæftet om

E-maskinerne på vej

Lokomotivernes historie var som et H. C. Andersen eventyr, "selvom født i en andegård kan man sagtens ende som en svane". Og som i eventyret skulle E-maskinerne gå så grueligt meget igennem før det blev godt.

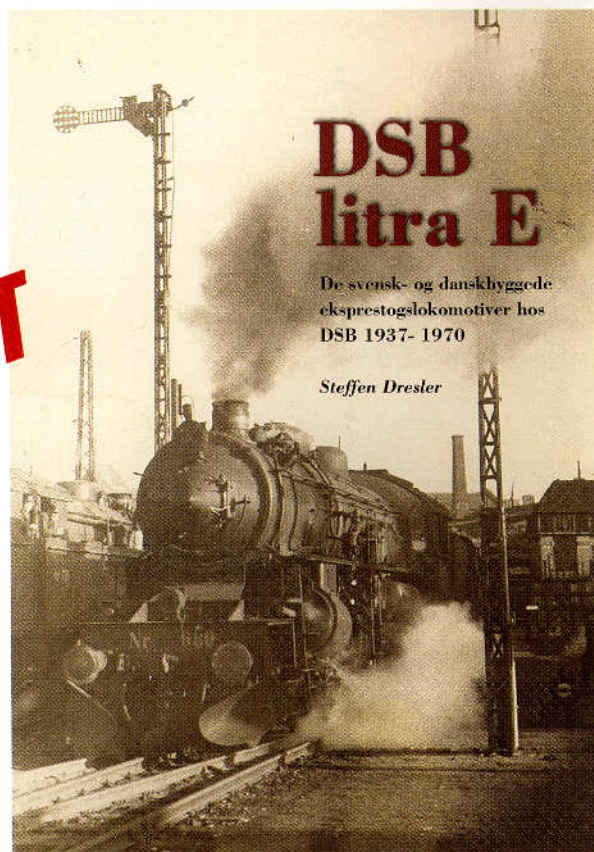
Lokomotivet blev konstrueret af Sveriges kendteste lokomotivkonstruktør Carl Flodin, og omtales af broderfolket som "Lokomotivets Dronning". Senere blev alle lokomotiverne solgt til Tyskland for en skrotpris, men genopkøbt af en anden Fugl Phønix hos DSB.

Udgivelsen af denne bog vil beskrive E-maskinernes historie på det meste af tiden fra tiden før 1900, dvs. såvel til DSB, bygningerne i Danmark af flere E-maskiner og deres indsættelse i forskellige driftsforhold.

Den vigtigste faktor ved udarbejdelsen af bogen har været en kildekritisk tilgang til informationerne. For at opnå en så historisk korrekt viden som muligt, derfor er det blevet til en meget omfattende af det leverede materiel fra Frichs side, og om fabrikkens selv end hidtil beskrevet.

Alt dette hører naturligt med til historien om E-maskinerne. Bogen er fyldt med aldrig før offentliggjorte informationer, bl.a. tabeller og datalister, og er illustreret med over 50 fotos, bl.a. fabriksfotos fra Sverige.

Boghæftet udgives ca. midt i april 2006. Det bliver på 48-56 sider i format A4 som de øvrige udgivelser fra LOKOMOTIVET. Da boghæftet kun trykkes i meget begrænset oplag (maks. 500 eksemplarer), så bliver prisen desværre ret høj i forhold til tidligere udgivelser, nemlig **kr. 280,- (incl. porto)**, så er man interesseret i E-maskinerne bør man snarest indbetale beløbet til **BG-Bank reg. 1551 giro-nr. 3 38 55 07**. Beløbet skal være os i hænde senest 1. april for at man kan være sikker på at modtage boghæftet.



DSB person-, post- og rejse-godsvogne

Epoke III

Noget om færdigmodeller til DSB epoke IIIb og IIIc 1954-1973 - og lidt om epoke III

■ Torben Andersen

Epoke III

Inden vi gennemgår de enkelte modeller, så er det vel på sin plads kort at omtale epoke III. De fleste læsere af dette blad ved, hvad begrebet dækker, men for nytillkomne vil de måske være af interesse at vide, at epoke-begrebet er en vejledende hjælp for mj-eren til at dyrke netop den tid, man har interesse for, dels for at få tidens karakteristika og den korrekte samhørighed... og for ikke at forkøbe sig på materiel m.v., der ikke hører hjemme i den pågældende epoke.

For at have en rød tråd at gå efter med hensyn til det rullende materiel (teknik og bemaling m.v.), spor (skinnetyper, ballast m.v.) og tilbehør (bygninger, signaler, biler, figurer = læs mode, herunder uniformer), har man i praksis opdelt "mj-tiderne" i epoker.

Disse omfatter i øjeblikket fem epoker. Den europæiske organisation for modeljernbaner (NEM) har

standardiseret de danske epoker. Disse er i grundprincippet bygget op omkring tyske epoker, og svarer nogenlunde godt til danske forhold, men da dansk og tysk jernbanedrift på mange områder adskiller sig fra hinanden i tid, teknik m.v., så benytter vi i stedet her i bladet følgende epoker:

Epoke I	1847-1892
Epoke II	1893-1940
Epoke III	1941-1973
Epoke IV	1974-1990
Epoke V	1991-2005

Da disse epoker er meget grove, så har man valgt at underinddele disse i såkaldte perioder. Da vi her i teksten koncentrerer os om epoke III, så nøjes vi med at vise denne underinddeling, som for DSB omfatter:

Periode IIIa 1941-1953

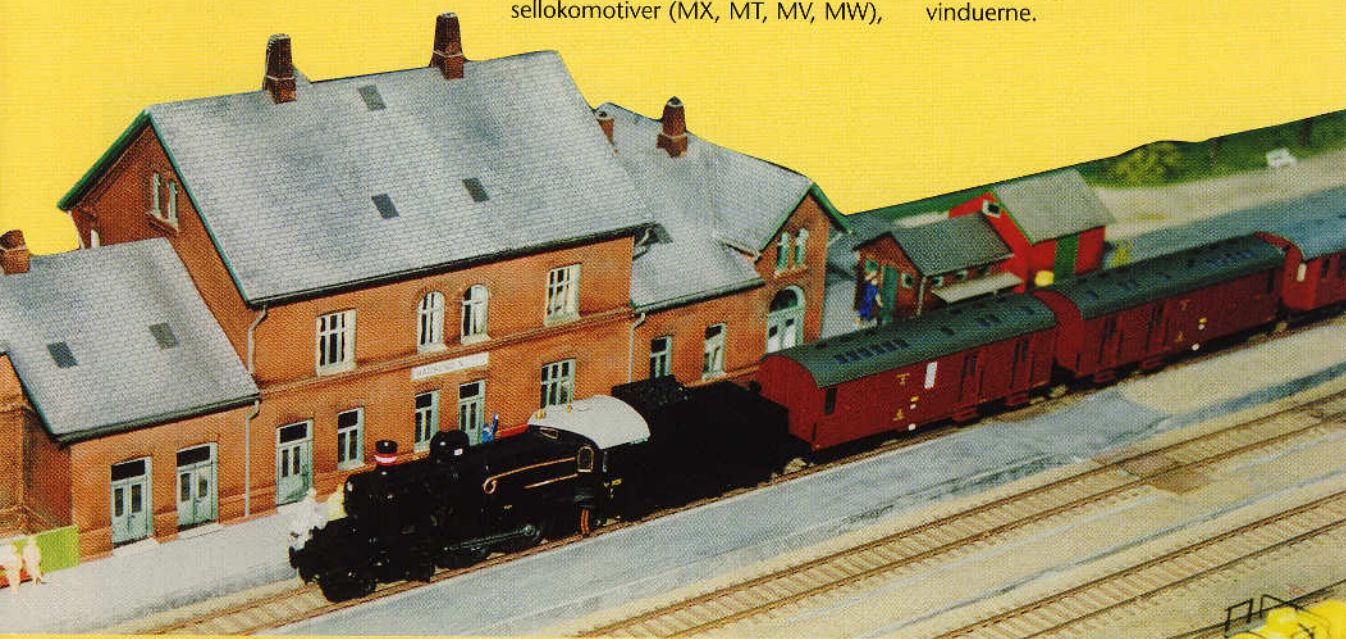
Her benyttes mange damplokomotiver, motorvogne (MO, MK/FK, MP, ML, MR og MR), nogle få diesellokomotiver (MX, MT, MV, MW),

I løbet af de sidste år har producenterne af modeljernbane udsendt et utal af modeller af det rullende materiel i skala 1:87 med danske forbilleder, trækraft såvel person- som godsvogne. Der fås efterhånden så mange modeller, at det næsten er uoverskueligt, så lad os se lidt på, hvad man efterhånden kan (kunne) få af materiel til en af mj-ernes foretrukne epoker, nemlig epoke III, her grupperet omkring årene 1954-1973.

små benzin- og dieslerrangertraktorer, røde MS- og MB-lyntog, vinrøde person-, post- og rejsegodsvogne i træ med og uden tagrytter, nogle få stålvogne, hvid- og brunmalede godsvogne med og uden bremsehus, trykluft- og vakuumbremse, gråmalede specialvogne, flerfarvet kronelitrering. Fra 1941 indføres nye numre på materiellet.

Periode IIIb 1954-1965

MY- og MX-diesellokomotiver, MS- og MB-lyntog, damplokomotiver, motorvogne (generelt samme type som nævnt foran) og Ardelt-rangertraktorer. Vinrøde person-, post- og rejsegodsvogne generelt uden tagrytter, primært bygget i stål, hvid- og brunmalede godsvogne med og uden rangerskruebremse, primært bygget i træ, men stålgodsvognene er ved at vinde indpas, trykluftbremse, gråmalede specialvogne og farvet kronelitrering. Personvognenes lakering er stadig vinrød, fra 1956 med gul 1.-klasse stribe over vinduerne.



HELJAN litra P med posttog på Hadsund station. Postvognene litra DH er også fra HELJAN.



CL-vogn fra PÅ
SPORET er her
...på sporet. Se
mere om det viste
diorama side 16.



Periode IIIc 1966-1973

MY-, MX-, MT- og MH-diesellokomotiver, kun få damplokomotiver, MA-lyntog, motorvogne litra MO, Ardelt- og køf-traktorer. Vinrøde person- post- og rejsegodsvogne primært i stål, få personvogne i træ (CM og CP), brunmalede godsvogne, primært bygget i stål, kun få hvidmalede godsvogne fx IKA/lcs, trykluftbremse, gråmalede specialvogne, farvet kronelitrering eller stileret kronelitrering med UIC-computerskrift (DIN 1451) mixet mellem hinanden (især personvogne). Hovedfarven på vogne er stadig vinrød, men den postrøde bemaling begynder at trænge sig på (fra 1967 på de nye S-tog).

De to mest dyrkede perioder er IIIb og IIIc, har de fordele, at man side om side kan benytte både diesel- og dampmateriel, d.v.s. MS- og MA-lyntog, MY, MX, MO, MH, Ardelt-traktorer m.fl. og dampmaskiner, her især litra E, P, PR, H, N, D, R, F og Q, selv om disse ikke udgjorde hovedparten i epoke IIIc.

Epoke IIIc er veldigt af mange mjere, idet den giver mulighed for et spændende mix af alskens rullende materiel, lige fra de nævnte damp og diesel, blandede vogne og trækraft med forskellige litreringer og bemalinger. Bemærk, at det omgivende miljø som nævnt i indledningen også skal passe til epoken, d.v.s. spor, arkitektur, perronopbygninger, vej- og gadebelægning, lys- og lampetyper, tøjmode, sporets underbygning m.v., men dette emne vender vi tilbage til.

Modellerne

Efter disse - væsentlige? - svinkeærinder, så går vi over til at opliste industrimodellerne, der uden videre kan benyttes i epokerne IIIb og IIIc. I tabellerne er hovedsagligt medtaget færdigt materiel, d.v.s. modeller, der kan tages ud af æsken og sættes køreklar på sporet. Et par enkelte modeller fås dog som semi-byg, d.v.s. at vognene leveres som samlesæt, og er nemme at samle.

Modeller, som kræver omfattende

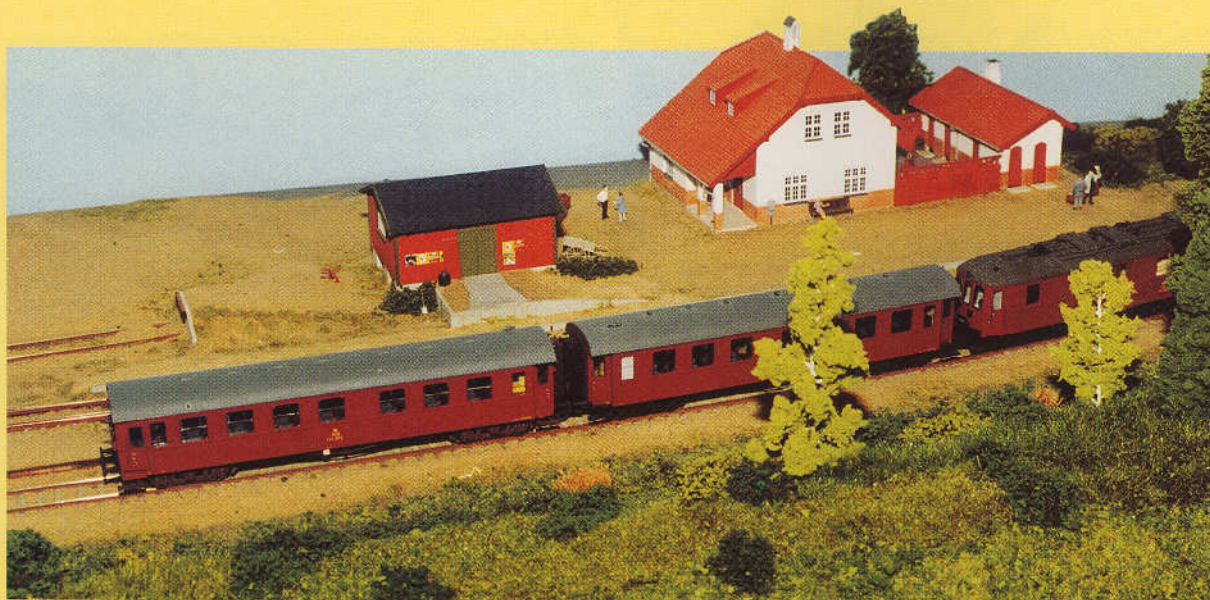
de selvbyg og afhænger af den enkelte modelbyggers færdighed, er ikke medtaget i hosstående tabeller. Men her har man ekstra mange muligheder for at vælge ønskede modeller fra især mindre fabrikater som fx Tikøb Hobby, Banetjenesten m.v.

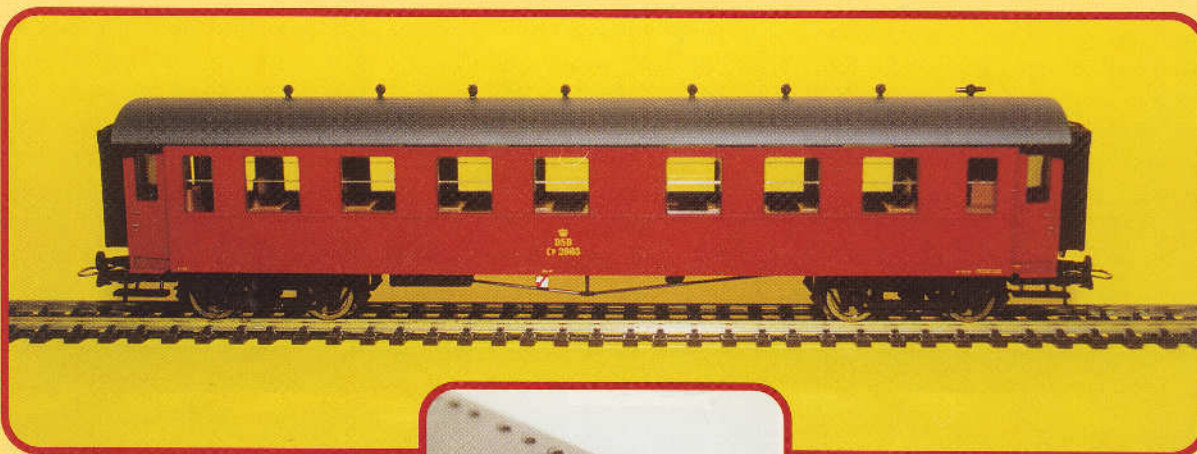
Vi vil ikke gå ind i egentlig større anmeldelse af modellerne, idet dette er gjort i tidligere numre af bladet. Hovedparten af vognene rækker fra god til fremragende kvalitet, produceret af HELJAN og HOBBY TRADE.

En enkelt model af litra CC og nærtrafikvognen litra CL er dog fremstillet som semibyggesæt af PÅ SPORET, sidstnævnte er den eneste af sin slags på markedet.

ROCO, LIMA og Märklin har også produceret nogle få vinrøde B-vogne. For Märklins vedkommende skete dette omkring 1968, mens LIMA og ROCO udsendte vognene i 1978-79. Disse modeller omtales ikke, da de ikke er i nøjagtig skala 1:87.

Styrevognstog
med CPS-CPL-MO
på Skellebjerg station
(MJK Stations-
byen). Alle model-
ler er fra HELJAN.





Personvogne

De mest almindelige personvogne i epoke III var de såkaldte trævogne fra litra CP-klanen og stålvogne af CC- og CL-klanen. Endvidere var trævogne i vinrød lakering litra CM meget benyttet helt til slutningen af 1960'erne.

For ikke at bruge plads på omtale af de enkelte vogntyper i skala 1:1, så henviser vi til de større artikler om personvognene i tidligere numre af LOKOMOTIVET.

Litra CC og CP

Det er heldigvis sådan, at vi efterhånden kan få de mest almindelige vogntyper som industrifremstillede, og dermed i flot kvalitet og ofte - men ikke altid - i præcis efterligning med hensyn til dimensioner, bemaling og litrering. Her har HELJAN især været flittig med at udsende modeller af den korte personvogn litra CP og søstervognene litra CPS, foruden stålvogne litra CC og CD.

Af disse er litra CC langt den mest korrekte, mens litra CP lider af nogle detaljefejl. Disse småfejl på litra CP kan man dog leve med, men det er ret uheldigt, da nogle af dem ikke kan ændres. Det gælder

således afstanden mellem vinduer og tagunderkant, der er en anelse for stor. Derimod kan man nemt skifte pladehjulene ud med stjernehjul. Til nød kan man benytte egerhjul, hvis man ikke kan fremskaffe egnede stjernehjul.

Litra CP kan også fås som byggesæt, det koster lidt mindre end en færdig vogn, men til gengæld mangler litrering og - desværre - en samleanvisning.

DSB litra CC er en af de bedste modeller fra HELJAN. Den er udgivet i flere varianter med både gråt og sølvfarvet tag, forskellige påskrifter i fin udførelse, således at løbenummeret - generelt - svarer til fx. RIV-mærkningen. Modellen har fine løbeegenskaber, og virker meget helstøbt og professionelt udført. Den eneste fejl er at tagventilerne

på alle vogne er sorte i stedet for at have tagets farve.

I foråret 2006 udkom HELJAN med et gavesæt for 'Nordpilen', d.v.s. med en MO-vogn og to CC-vogne (MO 1825-CC 1136 og CC 1127). Men dette sæt er ikke helt korrekt, idet Nordpilen også medbragte andre vogne, bl.a. en vogn med 1. klasse (fx MO-MO-AC-WR-CC-CC, år 1956).

Mærkværdigvis har ingen mdfabrikanter turde gå i gang med personvogne, der har været indrettet med 1. klasse, her især litra AC (1. klasse) eller AV (1. og 2. klasse). Det er ellers noget vi mangler for at få helt korrekte tog på modeljernbanen.

HELJAN har i flere omgange annonceret en AV, men endnu er det ikke blevet til noget.

CM

HOBBY TRADE har produceret trævognen litra CM, den såkaldte spidse C-Mads med de karakteristiske spidse gavle, hvælvet tag og lodrette listebeklædning. Den er udgivet i flere omgange. De første modeller, der udkom for år tilbage havde nogle småfejl, bl.a. manglende tag-



DSB litra B 2046
fra HELJAN.

DSB litra CM
2174 fra Hobby
Trade i senere
udgave med nyt
korrekt tag og
vognkasse i for-
bedret vinrød lake-
ring.



udhæng. Det har firmaet senere ændret, så de senere udgaver har korrekt tag. Man kunne senere (stadig?) hos mj-forhandlerne købe løse tag for udskiftning af de første modeller.

Uheldigvis lider modellerne af, at de er de første som Hobby Trade fremstillede, d.v.s. at de har nogle 'børnesygdomme', bl.a. sidder vinduerne (ruderne) en anelse for langt ude i vognkassen; på modellerne er de fremstillet i plan med vognsiden, men de burde som på forbilledet sidde en anelse inde. Dernæst er brædderillerne for svagt markerede, og teaktræklisterne for brede.

Modellerne leveres med løse trin

til selvmontering. Endvidere er vedlagt løse dele som harmonikahænge-re og indslåede harmonikaer, således at man kan vælge at køre med udslået eller indslået harmonika, sidstnævnte som en vogn sidst i stammen.

De løse trin har desværre en tendens til at knække ved friskæring, idet de er meget tyndt støbt, og de falder let af under kørsel. Vedhæftningen til undervognen kan forbedres ved at bruge en kontaktilim i stedet for en plastlim.

Til epoke III fås flere individuelle numre af litra CM i både vinrød bemaling og teaktrælakering. Sidst-

nævnte hører dog mere hjemme i epoke II end epoke III.

Modellerne er trods forannævnte småfejl meget vellignende, og Hobby Trade forsøger til stadighed at udvikle og forbedre disse modeller. I dag findes der i Hobby Trades program fire litra CM (katalognumre i 62 xxx-serien), alle i vinrød lakering, der på flere områder er blevet - eller bliver - forbedret med hensyn til detaljer og lakering, udvendig såvel som indvendig, bl.a. får harmonikaerne den korrekte vissen-grønne farve. Desuden bliver håndbøjler frem over påsat i 0,3 mm ø sortmalet metaltråd. Trinene fremstilles korrekt, og leveres formonteret i mere solid plast på undervognen.

CM-vognene kan benyttes i mange tog i epoke III, bl.a. sammen med litra CP, og i epoke IIIc kan man bruge dem i højtids- og weekendtog sideløbende med vinrøde B-vogne fra HELJAN.

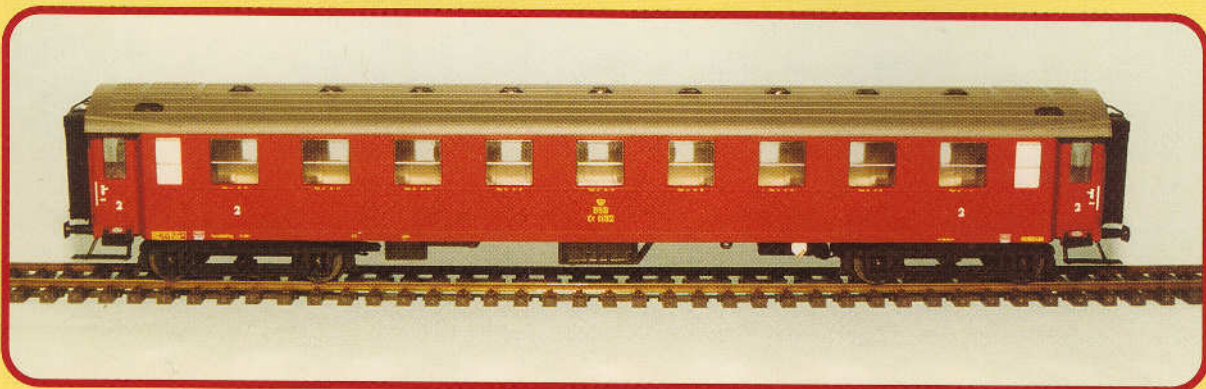
Litra A, AB, B og BD

I epoke IIIc kan man oprangere næsten korrekte persontog med HELJANs vinrøde A-, AB- og B- og BD-vogne, som i denne periode efterhånden blev indsat i de fleste landsdeltog og internationale tog

Køf 251 med
bureauvogn litra
DH 5305 på
Hinnerup station
(Skanderborg
Model Jernbane
Klub). Et typisk
motiv fra ca. mid-
ten af 1960'erne,
hvor køf-traktorer-
ne blev leveret til
DSB.



DSB litra CC 1132
fra HELJAN.



med MY (og senere MZ), mens stål-vognene litra CC der - som allerede nævnt også fås fra HELJAN - brugtes i nævnte landsdeltog, sidebane- og lokaltog med MO og MX.

HELJANs A-, AB-, B- og BD-vogne leveres med forskellige påskrifter i vinrød, så de passer ind i epoke IIIb og/eller IIIc. Alle HELJANs vinrøde vogne bærer cifferlitra 51, hvilket betyder at de kan benyttes for kørsel i både ud- og indland. Se i øvrigt omtale af de nævnte modeller i LOKOMOTIVET nr. 84.

Nærtrafikvognen litra CL

En meget almindelig vogn i epoke III var nærtrafikvognen litra CL og dens søskende med rejsegodsrum litra CLE. Litra CL er kun udgivet som semisamlelæst af PÅ SPORET, Frederiksberg, og er i dag af ældre dato. Det var den første rigtige danske personvogn, der kom på markedet, og trods alderen og nogle mangler, bl.a. interiøret er det stadig en utrolig gangbar model til anlægget.

Den leveredes færdiglakeret med litreringer med vognkasse, tag og undervogn, og skulle 'kun' samles. Et problem ved samling var de lange håndgreb ved perronenderne, men dette klarede mj-erne hurtigt og individuelt.

CL-modellen kan stadig fås færdiglakeret, men litreringer skal man selv påsætte ved hjælp af transfers fra KM Text.

Bureauvogne (postvogne)

Der er kun udgivet få industrielle bureauvogne/postvogne til epoke III, og her er det HELJAN, som står for disse. Det drejer sig om den korte postvogn litra DH, der flere gange er omtalt her i bladet både i model og som 1:1.

HELJANs model er en ret præcis efterligning af forbilledet. Der er dog nogle små skønhedsfejl, især omkring tagvinduer, men generelt er det til at leve med.

Vognene litra DH fås i to udgaver, dels med kuck-kuck-ventiler, dels med wendlerventiler. Hvilke numre, der er udstyret med hvilke fremgår af tabellen side 10.

En fejl ved modellen er pladehjulene, idet litra DH generelt kørte med stjernehjul. Disse skal altså udskiftes på modellen. Her passer desværre kun stjernehjul fra TRIX.

Nogle enkelte DH-vogne kørte imidlertid gennem tiden med både plade- og stjernehjul, så det ene bogiesæt havde pladehjul, mens det andet havde stjernehjul. Det

skete også at begge hjul typer brugtes på begge bogier, altså både plade- og stjernehjul på samme bogie. Ved at nøjes med at udskifte pladehjulene på en enkelt bogie, så

Numerisk oversigt over færdigmodeller af DSB-personvogne m.v.

Epoke IIIb/c (1954-1973), skala 1:87

Litra/nr.	Udgivet af	År	Kat.-nr.	Bemærkning a)
Stålvogne litra A og AB				
A 107	HELJAN	2004	6010	RIC, vinrød, epoke III, sølvtag
A 014	HELJAN	2004	6013	RIC, vinrød, epoke IIIc (51 86 18-64 014) og sølvtag
AB 008-6	HELJAN	2005	6052	RIC, vinrød, epoke IIIc (51 86 39-80 008-6) sølvtag
AB 017-7	HELJAN	2005	6050	RIC, vinrød, epoke IIIc (51 86 39-80 017-7) sølvtag
Stålvogne litra B og BD				
B 2009	HELJAN	2004	6020	RIC, vinrød, sølvtag
B 2030	HELJAN	2004	6021	RIC, vinrød, sølvtag
B 2048	HELJAN	2004	6026	RIC, vinrød, sølvtag
B 2300	HELJAN	2004	6022	RIC, vinrød, sølvtag
BD 007-0	HELJAN	2005	6030	RIC, vinrød, epoke IIIc (51 86 82-84 007-0) sølvtag
BD 005-5	HELJAN	2005	6036	RIC, vinrød, epoke IIIc (51 86 82-84 005-5) sølvtag
Stålvogne litra CC, CD og CL				
CC 1111	HELJAN	2004	5035	Ej RIC
CC 1115	HELJAN	2003	5030	RIC
CC 1118	HELJAN	2005	5044	RIC/sølvtag
CC 1120	HELJAN	2004	5036	RIC
CC 1124	HELJAN	2005	5045	RIC/sølvtag
CC 1125	HELJAN	2005	5047	RIC/lysegrå tag
CC 1132	HELJAN	2003	5031	RIC
CC 1133	HELJAN	2004	5037	RIC
CC 1137	HELJAN	2005	5046	RIC/sølvtag
CC 1141	HELJAN	2003	5032	RIC
CC 1148	HELJAN	2004	5038	Ej RIC
CCL 1147	HELJAN	2003	5033	Ej RIC
CD 1207	HELJAN	2005	5048	RIC (forkert mærkning)
CD 1208	HELJAN	2005	5059	RIC (forkert mærkning) sølvtag
CC 1118*)	PÅ SPORET	2000	004 1118	RIC
CC 1139*)	PÅ SPORET	2000	004 1139	RIC
CD 1201*)	PÅ SPORET	2000	004 1201	Ej RIC
CL 1585*)	PÅ SPORET	1993	004 1585	Ej RIC/lysegrå
CL 1598*)	PÅ SPORET	1993	004 1598	Ej RIC/lysegrå
CL 1607*)	PÅ SPORET	1993	004 1607	Ej RIC/lysegrå

*) Leveret som komplet samlesæt med færdiglakeret

og -litreret vognkasse.

a) hvor tagfarven på stålvogne ikke er nævnt, så er denne mørkegrå.

(Tabellen fortsættes næste side.)

sparer man altså lidt kroner, og får en lidt anderledes model på anlægget.

Trinbrættet i Århus udgav i 2002 en enkelt bureauvogn DSB litra DB. Forbilledet var den firkantede udgave fra 1961, der leveredes i fem eksemplarer (DB 5106-5110) til DSB fra Scandia. Modellen, der leveredes færdigbygget fra Trinbrættet - kørende og lakeret m.v. - kunne fås med flere numre i vinrød. Det er en vellignende og godt kørende model.

Danske rejsegodsvogne er aldrig udgivet industrielt i model, altså DSB litra ECO, EA, EH m.fl. Det er egentlig ret besynderligt, for de var typiske vogne i epoke III. Næsten intet tog kørte uden rejsegodsvogn, hvad enten det var et landsdeltog eller et lokaltog... så var der altid en rejsegodsvogn med. I de store landsdeltog brugtes som regel bogievogne litra EA og ECO, mens de toakslede litra EH mest kørte på sidebanerne.

I model fås disse vogne fra TIKØB med vognkasse i resin og undervogn i plast og metal (bogier/akselkasser), d.v.s. at man selv skal samle modellerne. De er derfor ikke medtaget i hosstående tabel.

I skemaet er angivet vognenes tagfarve sølv eller mørkegrå foruden om disse er RIC-mærket eller ej. Sidstnævnte er for de m.j.-ere, der også 'kører internationale tog', idet kun RIC-mærkede vogne måtte benyttes i internationale tog.

Lidt om litreringen

De hosstående nævnte modeller fås med både ældre antikvalitrering og DIN 1451 indført i 1965-966. Ved brug af DIN 1451, så er nummeret på i alt 12 cifre, og vognen kan da - ved helt præcis epokekørsel - kun benyttes i perioden efter 1966 (IIIc), mens de øvrige vogne af litra CC, CP og CM generelt kan bruges i perioden fra ca. 1950 og frem til ca. 1971.

Litra/nr.	Udgivet af	År	Kat.-nr.	Bemærkning
Trævogne litra CM og CP-familien				
CM 2131	Hobby Trade	2005	62 001	Vinrød
CM 2141	Hobby Trade	2003	2200 2141	Teaktræ
CM 2143	Hobby Trade	2003	2200 2143	Vinrød
CM 2148	Hobby Trade	2005	62 002	Vinrød
CM 2154	Hobby Trade	2001	2200 2154	Vinrød
CM 2159	Hobby Trade	2003	2200 2159	Teaktræ
CM 2160	Hobby Trade	2005	62 003	Vinrød
CM 2165	Hobby Trade	2001	2200 2165	Vinrød
CM 2168	Hobby Trade	2003	2200 2168	Teaktræ
CM 2169	Hobby Trade	2003	2200 2169	Vinrød
CM 2170	Hobby Trade	2001	2200 2170	Vinrød
CM 2173	Hobby Trade	2005	62 004	Vinrød
CM 2174	Hobby Trade	2003	2200 2174	Vinrød
CM 2180	Hobby Trade	2003	2200 2180	Teaktræ
CM 2181	Hobby Trade	2001	2200 2181	Vinrød
CM 2185	Hobby Trade	2003	2200 2185	Teaktræ
<i>NB: Kun vogne med katalognumrene 62 xxx findes i 2006-programmet, de øvrige modeller er udgået.</i>				
CP 2851	HELJAN	2003	5040	
CP 2863	HELJAN	2000	5020	
CP 2872	HELJAN	2003	5027	
CP 2884	HELJAN	2000	5021	
CP 3215	HELJAN	2003	5041	
CP 3232	HELJAN	2003	5028	
CPL 3241	HELJAN	2003	5042	Mellemvogne for MO
CPL 3247	HELJAN	2000	5022	"
CPL 3255	HELJAN	2003	5043	"
CPL 3256	HELJAN	2000	5023	"
CPS 3228	HELJAN	2002	5010	Styrevogne for MO
CPS 3229	HELJAN	2002	5011	"
CPS 3235	HELJAN	2002	5012	"
CPS 3239	HELJAN	2002	5013	"
<i>NB: Ingen af ovenstående vogne er RIC-mærket.</i>				
Bureauvogne (postvogne)				
DB 5106	Trinbrættet	2002	u/nr.	Vinrød
DB 5109	Trinbrættet	2002	u/nr.	Vinrød
DH 5301	HELJAN	2005	5017	m/wendler-ventiler og skyggelitrering
DH 5305	HELJAN	2000	5014	m/wendler-ventiler
DH 5306	HELJAN	2005	5018	m/kuck-kuck-ventiler og skyggelitrering
DH 5310	HELJAN	2000	5015	m/kuck-kuck-ventiler
DH 5314	HELJAN	2000	5016	m/kuck-kuck-ventiler
DH 5315	HELJAN	2005	5019	m/rødt litreringsfelt og kuck-kuck-ventiler



DSB litra DB 5109 blev udgivet som færdigmodel i begrænset oplag af Trinbrættet, Århus.

FELDERBANEN

vi Helle og Jan Møller Holm

Så er de her

Fra Hobby Trade DSB små Q vogne, også som sæt à 3 og 4 stk.
Flot kvægfold i svensk rød eller sort
Fra Roco DSB dobbeltdækkervogne, flot sæt med styrevogn,
+ sæt med 2 vogne. Køb begge sæt og få rabat

Fra Heljan forv. levering i 2. kvartal
DSB HD vogne, brun, Faxe kalkvogn og gul DLG vogn.
Desuden kommer der DSB PB, åbne højsidede vogne.
Forv. Levering 3. kvartal. Glæd dig til nye Bn vogne
2 enkeltvogne Bn vogne og et sæt m/2 vogne Bn-oi og bn-o
Reserver disse nyheder nu.

Altid aktuel med danske og udenlandske nyheder.
Også køb og salg af brugt materiel

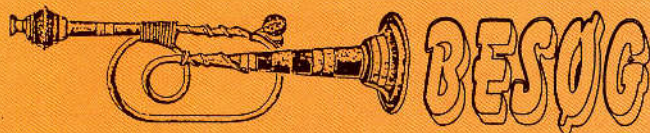
NY BOG i butikken nu: DSB litra E 1937-1970
Alt om de svensk/dansk byggede eksprestoglokomotiver

Vi mødes til:
DSB museumstog i Randers lørdag d. 27. maj kl. 10.00-17.00

Husk der er lukket flg. dage: lørdag d. 27. maj.
Ferielukket 24. juni -3. juli / 15.-24. juli alle dage inkl.

Kig ind, ring, fax, eller mail - vi sender gerne!

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



Danmarks ældste hobbyforretning

- en fascinerende blanding af butik og museum.

KÆMPEUDVALG AF TRÆLISTER

FINÉR - Balsa - METALPLADER - PROFILER - RØR - STÆNGER
EVERGREEN PLASTPROFILER - PLAST-CARD - MILLIPUT
STØBE & FORMMATERIALER - SILICONE - POLYURETHAN
PRODUKTER TIL FREMSTILLING AF "VAND" OG OVERFLADE
STRUKTUR - FIGURER - BILER - HELJAN HUSE - MÆNGDER AF
TILBEHØR FOR LANDSKABSBYGNING - TEGNINGER TIL
TOGMATERIEL & SKIBE - KLIPPEARK - VÆRKTØJ - INSTRUMENTER -
PLAST BYGGESÆT - MODELSKIBE - TINSOLDATER - DUKKE-
STUEAFDELING MED ET PARADIS AF TILBEHØR - PÅKLÆDNINGS-
DUKKER - GLANSBILLEDER - NOSTALGI TING OG SAGER
MED MERE, MED MERE, OG MEGET, MEGET MERE
- SAMT OS 3 SØSKENDE, SUSSIE, INGER OG LEIF,
DER MED HVER VORT TEMPERAMENT FORSØGER AT
HOLDE SAMME PÅ DET HELE!

Velkommen i

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

Modelbaneforretningen i København
med det store udvalg

märklin

TRIX

FLEISCHMANN
Die Modellbahn der Profis

Roco

BRAWA
Modelle mit Liebe zum Detail

BEMO



PECO

HELJAN

HO GUTZOLD

PIKO
MODELLBAHNEN & GEBÄUDEMODELLE HO

HAG
SWISS MADE

Zima
models

Viessmann

FALLER

herpa

kibri

hobbytrade

POLA

WIKING

NOCH
... wie im Original

WOODLAND SCENICS

... og mange flere.

Også stort udvalg i jernbanelitteratur

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

105% prisgaranti på forudbestilling af danske nyheder
Husk, vi sender portofrit over alt i Danmark ved ordre
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 13.00-18.00, lørdag 10.00-14.00,
mandag lukket.

LENZ, ESU Uhlenbrock

- hvad er forskellen?

Jamen, forskellen er ens... og dog! Ofte er mj-eren i tvivl om, hvilke dekodere, han skal sætte i trækraften, hvilke egenskaber de enkelte fabrikater besidder o.s.v. Lad os kort se lidt på junglen af dekodere, som efterhånden kan tilbydes. I første omgang gælder det de nyeste dekodere til toskinne digital, altså DCC (Digital Command Control) for de tre mest benyttede fabrikater i Danmark. Disse kan tilbyde flere typer dekodere til indbygning i de forskellige skalaer, altså spor N, H0, LGB o.s.v., men her gælder det udelukkende dekodere til brug for trækraft i skala 1:87 (H0).

Nogle af dekodernes egenskaber

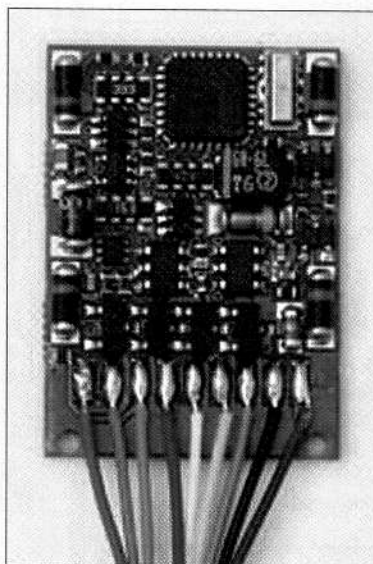
I hosstående tabel er opstillet egenskaber for nye dekodere, udgivet 2005 og 2006 af Uhlenbrock (74 000-serien), LENZ (Gold og Silver) og ESU (LokPilot v.2).

De nyere ESU LokPilot-dekodere fås dels til standard DCC (52 601), dels til multiprotokol (52 600), sidstnævnte er til drift på både toskinne-digital og treskinne-drift (Märklin).

Bemærk, at de fleste dekodere ikke kan benyttes sammen med køretrådsophæng ved toskinnedrift (DCC). Får man vendt lokomotivet forkert, så får trækraften dobbelt spænding, hvilket kan ødelægge dekoderen.

Alle nævnte dekodere i denne tekst er med NEM-stik 652 til montering i blindstik, men de fås også uden NEM-stik til indbygning i ældre trækraft, der ikke har stik for dekodere.

Dekoderne leveres fra fabrikanternes side med indlagte værdier, de såkaldte default-værdier, fx 03 som adresse for lokomotiver. Alle defaultværdier kan umiddelbart



Sølvdekor fra LENZ

ændres ved hjælp af håndterminal, centralenhed el.lign.

Her skal ledningerne (kablerne) loddes på motor, strømoftag m.v. Se tidligere bragte tekster i LOKO-MOTIVET nr. 75 eller læs mere på de enkelte fabrikaters hjemmesider. Se adresserne på disse sidst i artiklen.

Dekoder-begreber

Maximum strømstyrke

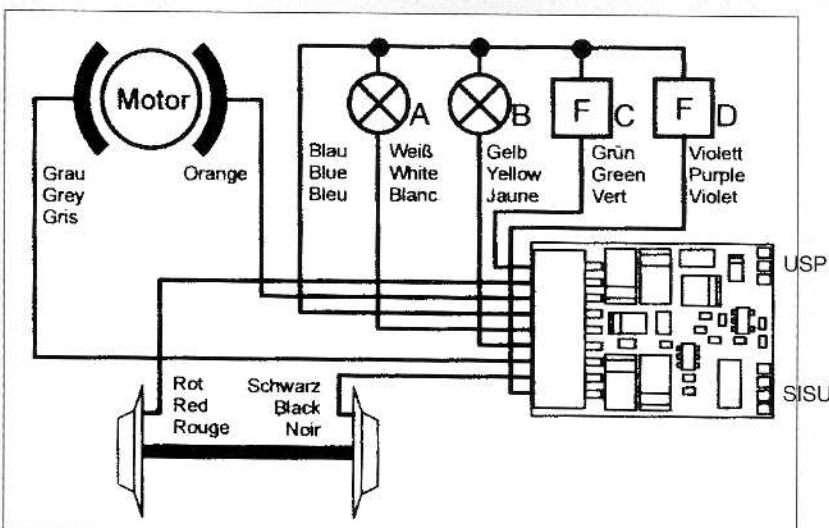
Jo større strømstyrke en dekode kan optage, jo bedre, idet der foruden strøm til motor også er strøm til rådighed for ekstra funktioner end egentlig kørsel og lysgivning. Strømstyrken måles i ampere. Mindste max. strømstyrke for en dekode bør være 0,5 A.

Nogle dekodefabrikater kan kortvarigt modtage en spidsbelastning på op til 1,8 A. Spidsbelastningen er angivet i parentes efter max. strømstyrke.

Automatisk analog-genkendelse

Når en trækraftenhed med dekode automatisk genkender et analogt spor, d.v.s. et spor uden digitalteknik, og lystrer kommandoerne fra den analoge styrepult, så er dekoderen udstyret med automatisk analog-genkendelse. Man kan altså uden videre bruge trækraften med nævnte dekode på sit gammeldags analogt styrede modeljernbane, og således sætte trækraft

Diagram for deko-
der, som viser pla-
ceringen af USP-
hhv. SUSU-stik til
højre på dekode-
ren. USP har tre
tilslutninger, mens
SUSU har fire af
slagsen.



ten i drift på et digital- eller analog-anlæg.

Klokkeankermotor

Nogle trækraftenheder er udstyret med en såkaldt klokkeankermotor, her er især Faulhaber en kendt fabrikat. Det er reelt en jævnstrømsmotor, men for at optimere arbejdsydelsen, er jernkernen erstattet med kunststof omviklet med kobbertråd. Motoren arbejder mere lydløst, og har et større udløb. For at kunne optimere ydelsen, så arbejder denne motortype ved højere frekvens, hvilket de gængse DCC-dekodere ikke altid er indstillet til. Men alle multiprotokoldekodere kan til gengæld benyttes til både jævnstrøms- og Faulhaber-motorer.

Køretrin

For at opnå en forfinet kørsel, så kan dekodere indstilles til forskellige

køretrin. De for tiden mest almindelige er 14, 27/28 og 128 køretrin. Ældre dekoder leveredes med 14 eller 28 køretrin, men efterhånden er alle dekoder programmerbare op til 128 køretrin. Defaultværdierne er som regel 28 ved nyere dekoder. Jo højere trin, jo finere kørsel, idet dekodere - populært sagt -

hakker den tilførte strøm i 'mindre stykker', og gradvis lader dem 'sive' ind i motoren.

Bemærk, køretrin har ofte indflydelse på lysgivningen. Kører lokomotivet uden lys kan det skyldes køretrinets indstilling, idet fx køretrin 14 ofte ikke giver lys. Det skal altså hæves til køretrin 28.

Egenskaber for DCC-dekodere efter NEM 652

	LENZ Gold JST-W	LENZ Silver
Maks. strømoftag	1,0 A (1,8 A)	1,1 A (1,8 A)
Køretrin	14/27/28/128	14/27/28/128
Antal adresser	9999	9999
Til klokkeankermotor	Nej	Nej
Lastregulering	Ja	Ja
Indstillelig lastreg.	Nej	Ja
Funktionsudgange*)	4/2	s4/2
Lyseffekter	Ja	Ja
Rangerkørsel	Ja	Ja
Acceleration/deceler.	Ja	Ja
Aut.analog-genkendelse	Ja	Ja
Märklin-drift	Nej	Nej
Toskinne analog-drift	Ja	Ja
Kortslutningsbeskyt.	Ja	Ja
Asymmetrisk drift	Ja	Ja
USP	Ja	Nej
SUSI-stik	Nej	Nej
Tilslutning/stik	NEM 652	NEM 652
Størrelse i mm	23x16,5x6,5	23x16,5x2,9
Type	DCC H0-dekoder	Ultratynd DCC H0-dekoder

Bemærkninger til hosstående skemaer

*) Efter skråstreg antal køretræningsafhængige funktioner

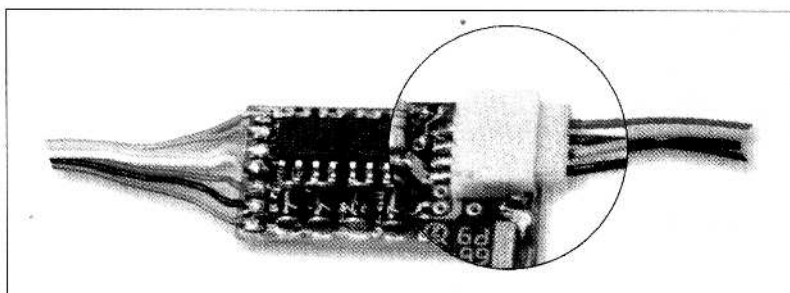
**) 76 400/76 420 og 52 600 er multiprotokol, d.v.s. til både DCC/Faulhaber og Märklin (AC) Nr. 52 601 ej til Märklin

***) For Märklin-drift (Motorola) kun 14 køretrin

Egenskaber for DCC-dekodere efter NEM 652

	Uhlenbrock 74 400/74 420	Uhlenbrock 76 400/76 420	ESU LokPilot v.2 52 600/52 601
Maks. strømoftag	0,7 A	1,0 A	1,1 A (1,8 A)
Køretrin	14/28/128	14/28/128	14/28/128 ***)
Antal adresser	9999	9999	9999
Til klokkeankermotor	Nej	Ja	Ja
Lastregulering	Nej	Ja	Ja/Nej (valgfri)
Indstillelig lastreg.	Nej	Ja	Ja
Funktionsudgange*)	2/2	4/2	4/2
Lyseffekter	Nej	Ja	Ja
Rangerkørsel	Ja	Ja	Ja
Acceleration/deceler.	Ja	Ja	Ja
Aut.analog-genkendelse	Ja	Ja	Ja
Märklin-drift	Nej	Ja **)	Ja**)
Toskinne analog-drift	Ja	Ja	Ja
Kortslutningsbeskyt.	Nej	Ja	Ja
Asymmetrisk drift	Nej	Ja	Nej
USP	Nej	Ja	Nej
SUSI-stik	Nej	Ja	Nej
Tilslutning/stik	Kabel/NEM-stik 652	Kabel/NEM-stik 652	NEM-stik 652
Størrelse	19x16x5 mm	22x12,5x5 mm	23x15x6,5
Type	DCC H0-dekoder	Multiprotokol og DCC H0-dekoder	Multiprotokol (52 600) og DCC H0-dekoder (52601)

Uhlenbrock-dekoder, som i forstørret cirkel viser placeringen af SUSI-stikket på dekoderen.



Defaultindstillingerne kan umiddelbart ændres til de ønskede køretrin via centralenhed, håndterminal, fx ROCO Lokmaus, Multimaus el.lign.

Acceleration og deceleration/udløb

Start- og stophastighed afhænger af trækraftens art og vægt (antal vogne), og disse parametre kan indkodes i dekoderne, så der opnås langsommere start og stop. Dekoderen åbner - populært sagt - langsomt for strømmen ved start, og omvendt slækker kun langsomt ved nedbremsning. Hastigheden, hvor med strømtilførslen sker, kan indprogrammeres.

Deceleration går i praksis under navnet 'udløb', d.v.s. at trækraften fortsætter med at trille et lille stykke efter at spændingen er taget. Udløbet kan hos visse dekoder helt annulleres ved hjælp af funktionstasterne. Se manualen for de enkelte fabrikater.

Rangerkørsel

Ved rangering skal trækraften køre yderst langsomt, og på dekoderne forsynet med 'rangerkørsel' kan hastigheden ændres til omkring det halve eller mindre ved hjælp af funktionstasterne (F). På denne måde kører lokomotivet yderst langsomt, og ligner på denne måde sit forbillede ved rangering.

Lastregulering

En dekoder med lastregulering holder den givne fart for en trækraftenhed, uanset fartretning, stigninger og last på krogen (antal vogne). Egentlig ligner funktionen ikke helt forbilledet, idet netop stigninger og last i virkeligheden indvirker på trækraftens formåen. På nogle dekodertyper kan lastreguleringen ændres efter ønske, d.v.s. til trækrafttypens egenskaber, hvilket i tabellerne er anført med 'indstillelig lastreg.'

Asymmetrisk DCC

Dekoder med asymmetrisk DCC tillader specielle funktioner på anlæget, fx. automatisk stop for et tog på sidespor, på stationen eller før et optaget spor (belemret spor), stop for rødt m.v., også kaldet BM-drift (block management-drift).

USP

(Forkortelse for 'Uninterruptible Signal Processing' = ubrudt signalgivning).

De fleste dekoderer behøver et rent spor for at kunne optage DCC-signalet problemfrit. Selv en lille smule snavs eller et strømløst stykke i sporskifter (hjertestykket) kan resultere i manglende kommandoer til lokomotivet. Men med USP-teknologien læses signaler på hver skinne, selv om sporet er helt beskidt.

Det skyldes et slags indbygget 'elektronisk svinghjul' (USP-modul), der forsyner lokomotivet med strøm fra lagringsenheden, når der af en eller anden årsag opstår en strømafbrydelse fra sporene. DCC-kommandoerne overføres ved afbrydelsen straks fra USP-modulet til motoren, så kommandoerne forbliver intakte.

Dekoderne leveres endnu ikke direkte med USP, men med stik for tillodning af modulet.

SISU

Forkortelse for 'Serial User Standard Interface'. Til en dekoder med SISU kan man tilslutte andre digitaldekoder, fx lyddekoder eller dekoder med specialfunktioner.

Fordelen er, at man i lokomotiver med sparsom plads, kan anbringe den ekstra dekoder et sted, hvor pladsen er tilgængelig eller man kan starte med at indsætte dekoderen, og så senere - når det ønskes - montere lyd uden at dekoderen helt udskiftes.

Nogle dekoderfabrikater leveres med stik for direkte tilslutning af

SISU-modul, fx Uhlenbrock, mens andre har udgange, hvorpå SISU-modulet skal loddes, fx LENZ.

Standarddekoder DCC

Man taler om standarddekoder, når disse kan anvendes (styres) med digital-fabrikater fra Fleischmann, LENZ, LGB, ROCO og Tillig og til de amerikanske NMRA-dekoder fra Digitrax, Digitalone m.fl.

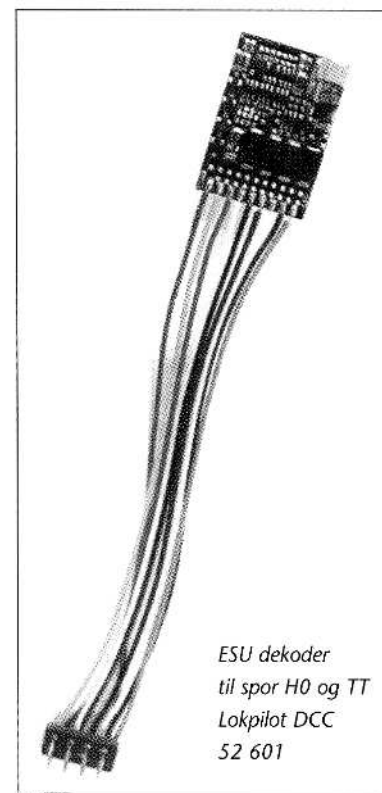
Multiprotokoldekoder

En dekoder, der kan benyttes til både forannævnte 2-skinne DCC-fabrikater og 3-skinne (Märklin) digitaldrift (Motorola) foruden de fleste klokkeankermotorer (fx Faulhaber). Dekoderen fortolker selv hvilke signaler og fabrikater, der modtages, og omsætter disse til kommandoer.

Dekoderstørrelse

Størrelsen af dekoderen er vigtig, ikke mindst i trækraft, hvor der er pladsmangel, fx danske damplokomotiver fra HELJAN. I dieselmaskiner (MZ, MY og MX m.v.) er der som regel bedre plads til næsten alle dekodertyper.

Læs mere om dekoder og deres egenskaber på internettet: www.lenz.com, www.loksound.de og www.uhlenbrock.de. ■



ESU dekoder
til spor H0 og TT
Lokpilot DCC
52 601

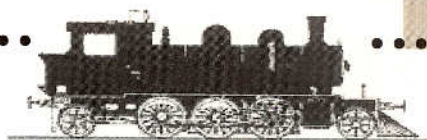
Leveres færdigsamlet
eller som byggesæt



Er værktøjet i orden?
Værktøjstavle og håndværktøj



EpokeModeller 20 22 04 49
Se vores opdaterede katalog på:
www.epokemodeller.dk



... 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

Nyt i butikken er:

WEINERT

Märklin, Roco, Fleischmann, Wiking, HELJAN,
PECO, Faller, Kibri, Auhagen, NOCH, FREJA H0,
Viessmann, Rietze, Piko, Hobby Trade, Tillig, MG-
Togmodelle, EMCO, Uhlenbrock, ESU, Lenz,
EpokeModeller, Schreuermodeller, Sommerfeldt,
DJH, Frisporst, Skilteskoven, Hermann und Partner
og Sachsenmodelle.

Messing og skruer i alle størrelser samt værktøj.

FERIELUKKET i ugerne 28-29-30

Odense Modeljernbanecenter

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

Åbningstider:

Mandag 15.15-18.00

Torsdag 15.15-19.00

Fredag 15.15-18.00

Lørdag 10.00-14.00

www.modeljernbane.dk · info@modeljernbane.dk

SPÆNDENDE BYGGESÆT

NYHED

DSB litra MK/FK

Består af to overdele i resin-
plast med støbte og fræste
vinduer. Klar til levering.

Pris pr. sæt kr.

995,-

Marcipanbrød

Det kendte diesellokomotiv
hos privatbanerne, komplet
byggesæt helt i metal.
Undervogn med
Faulhabermotor, ætsedele m.v.
Pr. sæt

2700,-

Bemærk: Kun et lille oplag

Kommende nyhed

**DSB motorvogn
litra ML**

Overdel og bund m/indretning i resin-
plast, gearkasse i messing, Faulhaber-
motor m/svinghjul. Løsele i hvidmetal,
udfræste vinduer, løbebogier med mes-
singpinoljer og indbygget strømoftag. Forberedt for lys ind-
vendigt og i gavle, plads for skjult dekoder, frit valg mellem vek-
selstrøm- eller jævnstrømhjul. Alle dele i meget høj kvalitet og
god pasform. Klar til levering omkring juni 2006.



Ring og hør nærmere

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

Sporvogn fra KS

Scrapvogn med bivogn som
komplet byggesæt.

Forhør nærmere. **2495,-**

Se også på
www.tikob-hobby.dk

**Vi sender
overalt**



Ledvogterens unge datter har skødesløst kastet sin cykel i græsset for hurtigt at få et velkomstk nus af sin ven, der har parkeret traktoren på marken. Figurene er fra Noch (sæt med 'Liebespar').

Vi har i numrene 76, 78 og 80 vist forslag til diverse dioramaer, således at man kan fremvise sit rullende materiel i et passende miljø i stedet for på et par spor i en vitrine. Ønsket om at kunne udstille et MO-tog med et par CP-vogne var årsagen til fremstilling af dette diorama.

Ide

Ideen var som nævnt at vise en strækning med MO-tog, og som forbillede valgtes en DSB-sidebane i det nordøstlige Sjælland, d.v.s. Nordbanen el.lign. Her var de røde vogterhuse med høj tagrejsning et særkende. Da et sådan danskræget hus kunne findes i POLAs program, foruden bomme med overgang fra PIKO, så valgtes at fremstille dette miljø fra omkring 1960'erne, hvor landevejene endnu visse steder var belagt med både asfalt, grus, chausse- eller brosten.

De første dele anbringes

Som basis for dioramaet valgtes en 10 mm spånplade med målene 35x65 cm. Efter prøveanbringelse af sporet, her med PECO code 83, bomme, vogterhus med hæk m.v., så blev der lagt en ca. 45 mm bred trace (underlag) for sporet med 3 mm tyk skumplade.

Byg et diorama, 4. del:

LEDVOGTEREN - og især hans datter

Den rustrøde ballast, der er fra Hobby Trade, blev drysset på sporet, og penslet jævnt på plads med en bred pensel. Dernæst blev ballasten fugtet på sædvanlig måde ved hjælp af vand og lidt opvaskemiddel. For at fordele væsken jævnt, benyttedes en lille øresprøjte indkøbt på apoteket. Derefter blandedes lidt hvid skolelim med vand, og blandingen blev ligeledes fordelt på ballasten med øresprøjten. På et af

billederne ses ballasten lagt halvt på strækningen.

For at fjerne metalskinnet fra sporene, så blev disse penslet med fortyndet Humbrol 113-rust, og efter tørring slebet rene med slibepapir (kun køreflader).

Græsmatterne blev derefter klippet løseligt ud, og limet til pladen med hvid skolelim.

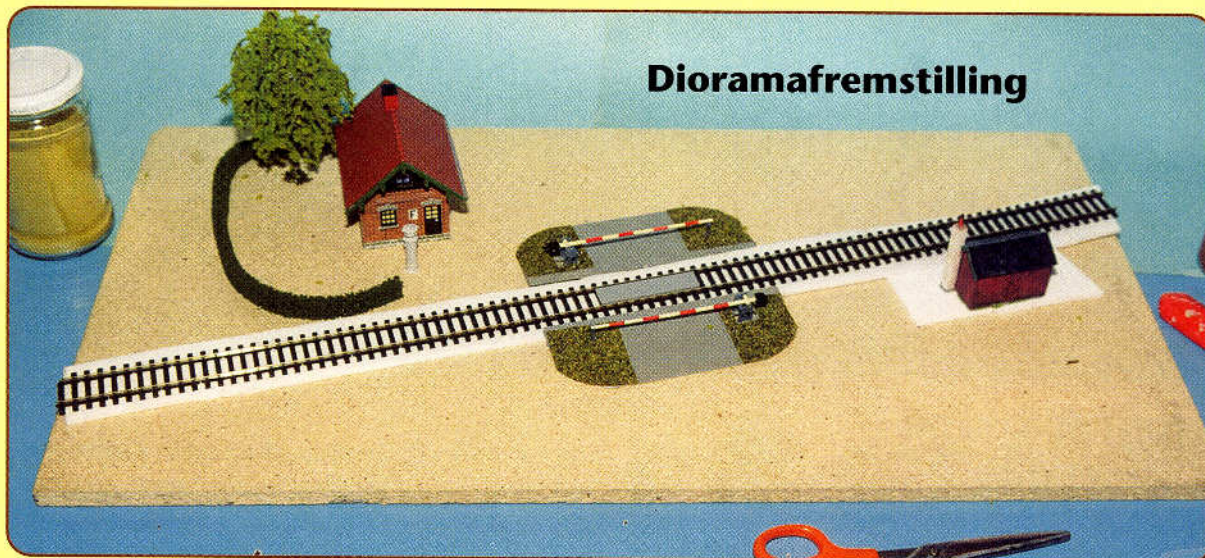
Vejen er lagt med chaussesten, præget i plast af fabrikatet Merkur.

(Fortsættes side 18)

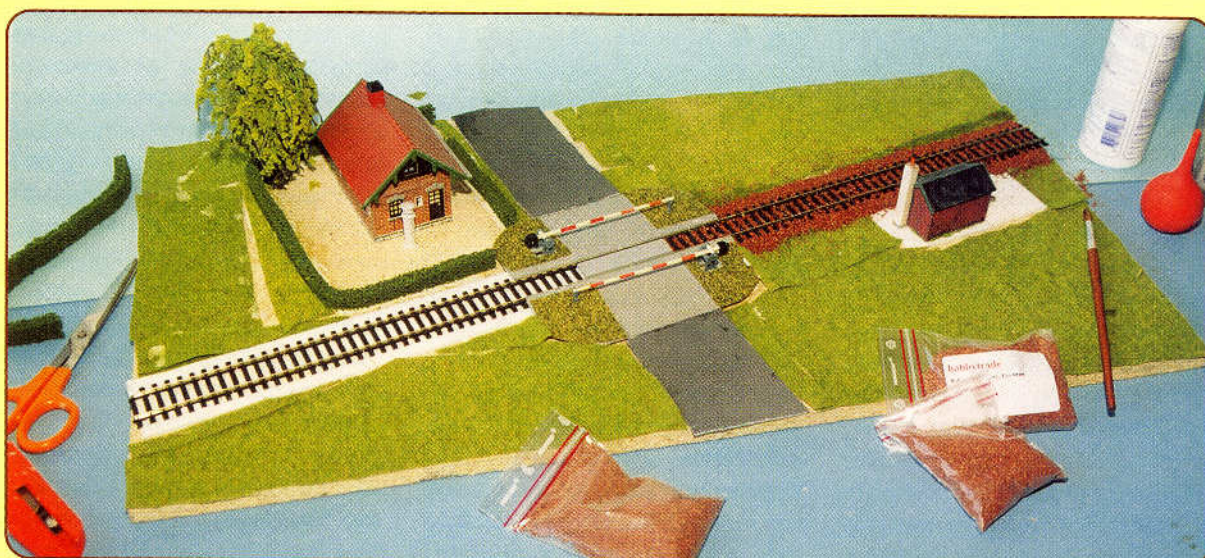


Den strenge ledvogterfar overvejer nøje jernbanetrafikken ved bommene (eller er det datteren?). Ved hækken ses også meldeklokken (Hobby Trade). Ledvogteren er en ommalet Preiser jernbanefigur.

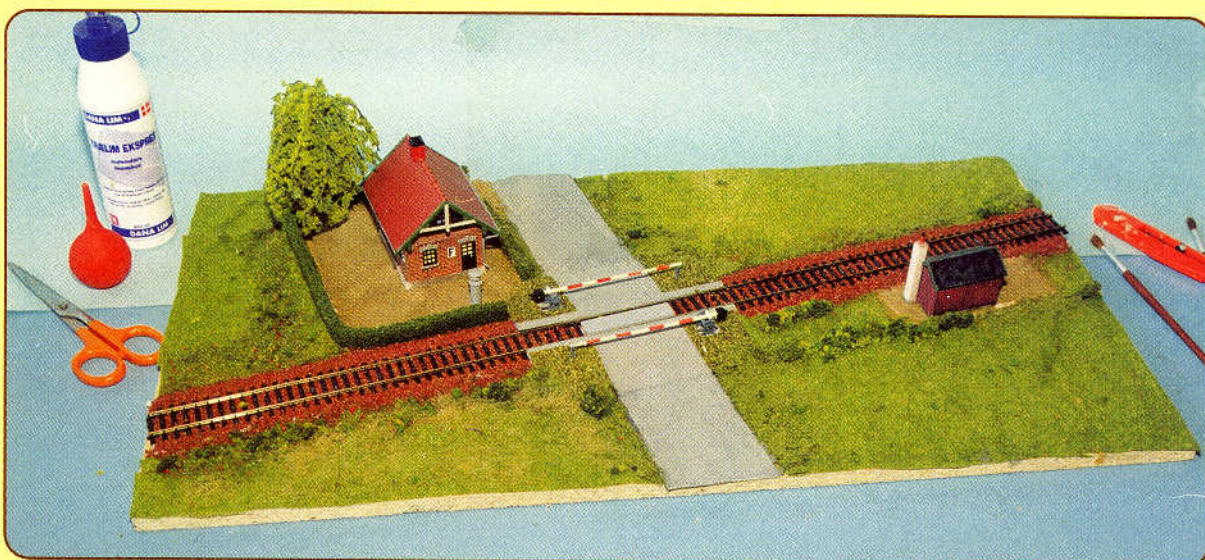
Dioramafremstilling



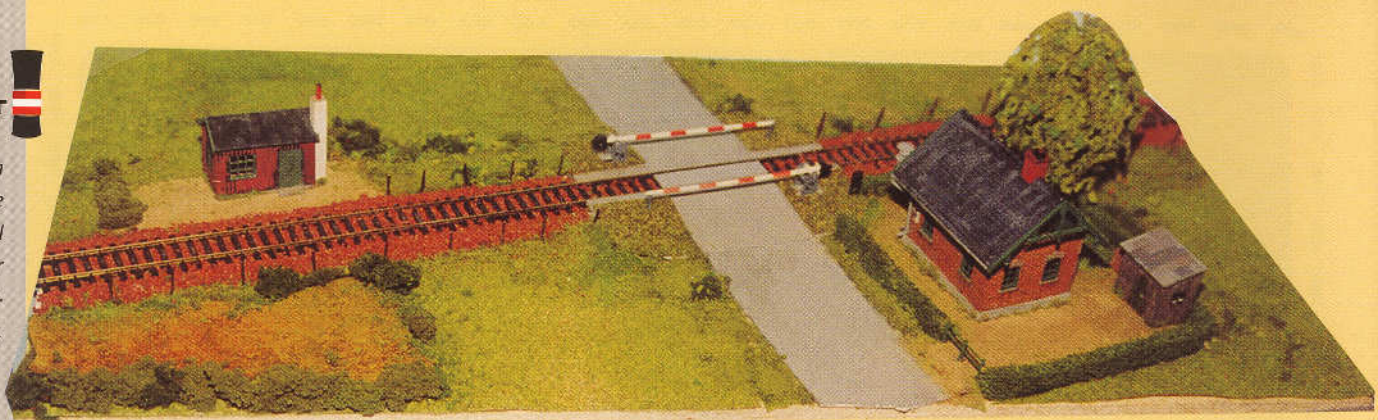
De første dele anbringes prøvemæssigt på dioramapladen, her ledvogterbolig med hæk, vejoverskæring med bomme, kolonnehus m.v. Sporet lægges på en trace i skumplast.



Græsmåtter limes til pladen, veje skæres til i længde og bredde og anbringes på sin plads, alt limet med hvid skolelim. Sporet er vist halvt lagt med ballast fra Hobby Trade.



Grus lægges omkring ledvogterboligen, ballasten lægges færdig, og diverse grøn vegetation i form af buske, højt græs m.v. limes fast rundt omkring. Vejen er nu malet med lysegrå.



Dioramaet set fra modsatte side med 'brakmark' til venstre, lagerskur bag ledvogterboligen m.v.

Vejen klippes ud i en lidt bredere stribe end nødvendigt, således at der senere kan anlægges en grøftekant ude i siderne. Vejstykkerne limes fast til pladen med hvid lim med en smal strimmel karton under vejmidten. Efter tørring blev både vej og overgang malet i en lidt lyse- re asfaltgrå.

Ledvogterhuset

Det benyttede hus er som nævnt fra POLA. Det er fremstillet i pap med rødt murstenspapir. Det blev fundet brugt hos PÅ SPORET. Modellen svarede ikke helt til et dansk vogter- hus, og blev derfor let ændret i udseende, bl.a. blev det røde tag ommalet i skifergrå med en blanding af 85-sort og 27-grå, mens dør og vinduer blev ommalet i DSB- farve med 76-grøn. Et par nye pyn- tevindsceder (lodrette og vandrette lister) blev klippet til i plastcard, og limet på de eksisterende, hvorefter vindscederne fik en gang grøn farve som foran.

Et nyt fundament blev limet fast

til husets grund, hertil benyttedes tynd grå karton, der illustrerer beton.

Ledvogternummeret '12' blev udskrevet på printer med 22 pkt. Arial smal halvfed, klippet ud og limet fast på murene.

Et lille skur blev fundet i rodekas- sen; det blev malet i finsk tjærefarve (sortbrun), og anbragt bag ledvog- terboligen, hvor det skal fungere som lagerskur el.lign.

Meldeklokken er fra Hobby Trade. Den samles uden problemer, og blev efter tørring malet i Humbrol 64-grå.

Landskabet

Så kom turen til udbedring af land- skabet. Jorden under vogterhus og kolonnehus er siet sand, limet fast som nævnt under ballastlægning. Derefter blev et træ prøveanbragt bag ledvogterboligen, men det flyt- tedes - som det fremgår ved sam- menligning af billederne - senere til en lidt anden placering.

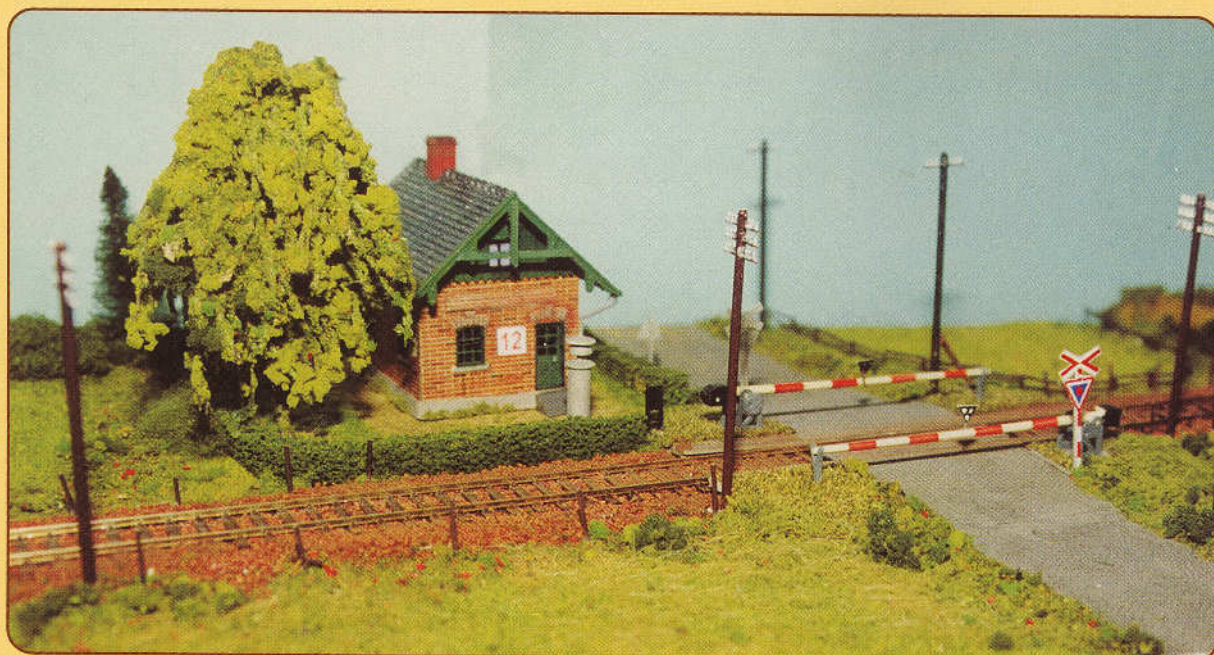
I det ene hjørne af dioramaet

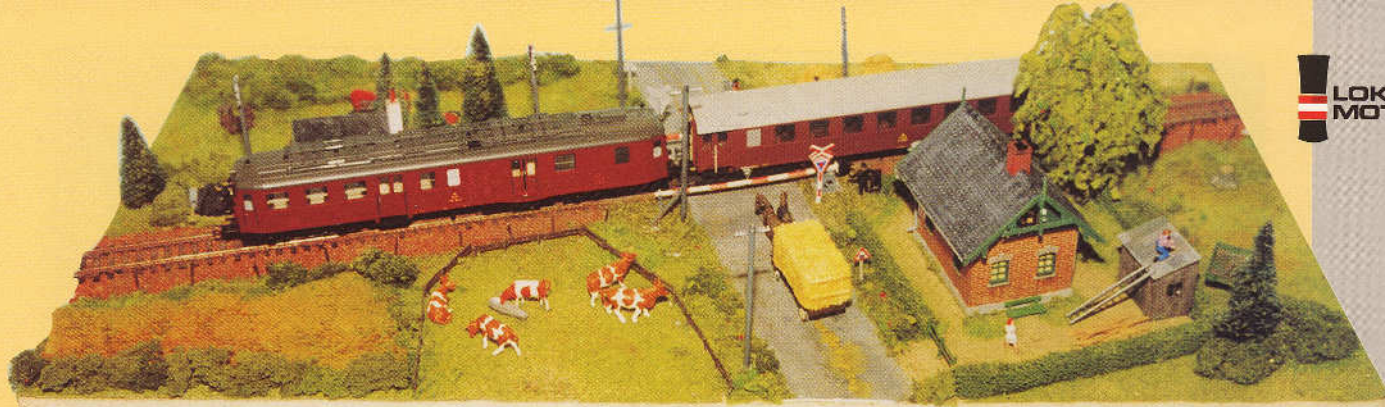
anlagdes en brakmark (det hed det vist ikke dengang?) med højt vissent græs; hertil anvendtes en stump 'mosemåtte' af fabrikat HEKI. Den vissebrune farve giver et godt afbæk i alt det sommergrønne.

Ved siden af 'brakmarken' opsat- tes en fold for kvæg, får eller heste, her med brogede køer. På den modsatte side - bag kolonnehuset - anlagdes et stort markområde med lav græsvækst med beplantning af mindre grantræer, mens arealet i helt i højre side foran ledvogterboli- gen først blev 'tilsået' med en græs- mark - denne ændredes dog senere til en mejet kornmark med opstille- de neg.

Efter fastlimning af græs og uddækning af græskanter med 'tos- segræs', altså græspulver og -fiber i diverse kornstørrelser og farver, anbragtes små pæle for indhegning langs banelinien. Til limning brug- tes UHU kontaktkim. Pælene blev klippet ud fra 1x1 mm plastprofiler fra Evergreen (kat.-nr.142), malet mørkebrune og opstillet med pas-

Meldeklokke (Hobby Trade) anbringes ved ledvogterboligen, og der opstilles telegraf- og tele- fonmaster foruden advarselsskilte foran bommene.





sende afstand. Selve metaltråden for indhegningen er udeladt, idet den uvilkårligt vil syne alt for kraftigt i denne skala.

Der blev dernæst opstillet telefonpæle langs landevejen, og telegrafpæle langs banelinien. Pælernes brune farve matchede ikke forbilledets grå slidte farve, og blev derfor ommalet med Humbrol 27-grå. Pælene, der er fra diverse tilbehørfabrikanter, er desværre alle overdimensioneret, men det må man leve med. I øvrigt skal man sørge for at pælene ikke hælder for meget, og at de flugter, når de står på anlægget. Pas på fritrumsprofilen, så pælene langs banelinien ikke kommer til at stå for tæt på det rullende materiel på sporet.

Der er med vilje heller ikke ophængt telegraftråde mellem pælene, idet de ville blive synsmæssigt overdimensionerede, også selv om man fx kun brugte 0,2 mm kobbertråd.

Detaljer

Der blev nu tilføjet detaljer, bl.a. de typiske triangellys på bommene. De blev malet med sort tusch på kar-



ton, klippet ud og limet fast på tynde holdere (plaststrips).

Advarselstavler og 'blinklys' blev derefter opstillet. Disse dele fås som løsdele hos tilbehørfabrikanterne.

Også landskabet blev detaljeret med mere nuanceret græs, d.v.s. grøn, gul og brun græspulver, grantræer blev 'plantet', buske anbragt m.v.

Kornnegene er lødselsæt fra Merten, hvor de fås i to udformninger i samme sæt. Negene males med lidt 24-gul og 62-brun for at nuancere farven, og på den grønne stubmark med de selv samme

opstablede kornneg, drysses lidt gult græspulver, så der opnås en pæn nuance af grøn/gul. De gule neg med stubmark lyser fint op i alt det grønne, der - som allerede nævnt - godt kan få overtaget ved sceneri-fremstilling, og dermed få det hele til at virke ensformigt og kedeligt.

Det var i øvrigt tanken, at der skulle plantes en række gule solsikker bag ledvogterhuset, bl.a. for at nuancere det grønne landskab. Denne flora fås som samlesæt fra Busch, men 'gartneren' nåede ikke at levere blomsterne før fotografen skulle tage billeder af dioramaet. Det smukke syn må læseren så have tilgode.

Figurer og køretøjer

Figurer giver liv til dioramaet, og kan slet ikke undværes hverken her eller på det store anlæg. Som hovedtema for figurer valgtes et forelsket par, en bondeknejs og en ung pige, sidstnævnte datter af ledvogteren. Hun har i al sin ivrighed for at mødes med fyren efterladt cyklen på marken, og kastet sig i favnen på den unge mand, der på samme måde også har kørt sin røde traktor ind på marken.

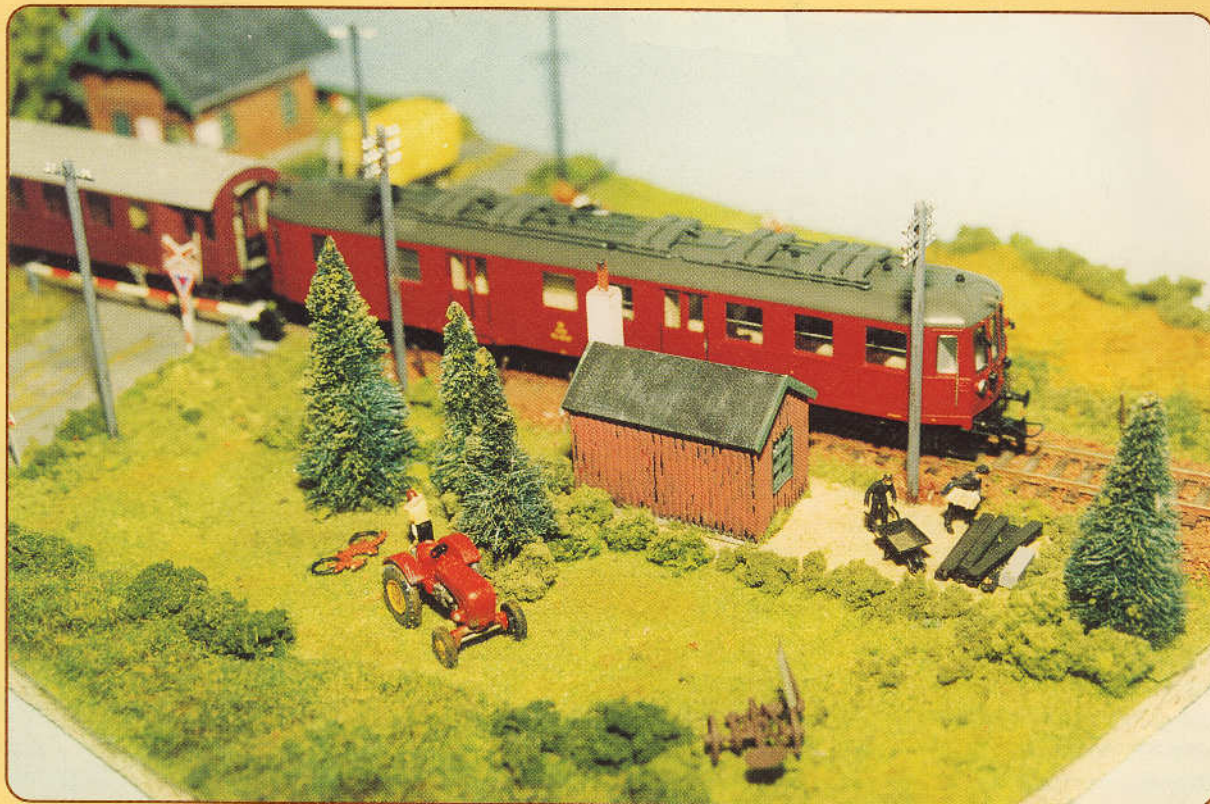
Faderen til den unge pige, den pligttopfyldende ledvogter, ses ved

Det færdige diorama med MO- og CL-vogn. Der er kommet kvæg i foldene, og på landevejen holder et hesteforspændt hølæs. Derunder ses MO-vognen ved siden af kolonihuset med arbejdende mand-skab.

Hølæs forspændt to heste afventer ved overskæringen. Tømmerne er fremstillet med udrukne plasttråde. Efter vognen anes hestepærer (gul-brunmalet fnuller). Vogn- og hestefabrikat er ukendt.



MO-vognen ved kolonnehuset. I forgrunden står en rusten slåmaskine, og til venstre ved det unge par holder den herlige røde traktor.



bommene foran ledvogterboligen, men kan ikke iagttage sin unge datters 'letsindighed', idet udsynet for ham er skjult af graner. Det nok godt det samme...

På vejen nærvæd spadserer en

ung pige for at lufte sin hund, og på den modsatte side af bommene holder et hestetrasket hølæs, sidstnævnte ikke et typisk islæt i begyndelsen af 1960'erne, men dog ret ofte forekommende. Køretøjets fabrikat kendes ikke.

Hestenes efterladenskaber på vejen er græsfnullet malet i gul og brun. Hjulsporene er trukket langs vejen med fortyndet maling som gulbrune striber.

Rundt omkring på markerne er 'pyntet op' med brugte landbrugsredskaber, bl.a. en rustent skårlægger fra NOCH's tilbehørsæt, og en trailer bag ledvogtersuet.

Sluttelig ses ledvogtermutter i gang med hakken bag ledvogterhuset... bemærk, at hun har et godt øje til håndværkeren, der lægger nyt tagpap på udhuset.

Ved kolonnehuset fra Hobby Trade er to banearbejdere i gang med at rydde op. De har tilsyneladende ikke opdaget det unge par ved granerne.

... sådan var livet på landet og hos jernbanens folk dengang i 1950'erne og 60'erne.

Det rullende materiel er kort og godt en 1800-MO fra HELJAN og en CL-vogn fra PÅ SPORET. Om CL-vognen, se artiklen forrest i bladet.

Figurer på anlægget

Man kan ikke opbygge et anlæg uden figurer. De levendegør anlægget, og gør det sammen med det rullende materiel, landskab m.v. sjovt at studere.

Der kan opbygges en masse scenerier som vist på disse sider. Tilbehørfabrikanten kan levere snart sagt alt, hvad man behøver, og det er - som bekendt - kun fantasien, der sætter grænsen. Selv på så lille en diorama som det beskrevne kan opstilles små hændelser og situationer, der skaber opmærksomhed. De anvendte figurer og tilbehør er fra Noch, Merten og Preiser, der indbyrdes er kombineret på nye måder. Traktoren er fra Wiking, mens den rustne slåmaskine er fra Noch.

Der er flere ideer til figurer og scenerier i LOKOMOTIVET nr. 80 side 14.

Ledvogtermor hakker i det ved havebænken, men har samtidig et godt øje til den unge håndværker, som er ved at reparere taget på udhuset. Begge figurer er fra Noch. Sådan var livet på landet også dengang...





DANSKE NYHEDER:

- MKB: Typiske villaer fra Englandsvej og Helsingør
- HOBBYTRADE: PB-godsvogne og CU-rystevogne, BESTIL NU!
- JECO: Dadelæsker i flere 2- og 3-skinne formater, OHJ, HTJ, ØSJS
- REAL MODELL: Triangel-motorvogn, Hejlsminde-bygninger og Assens-fyrtårn
- HELJAN: Fuldt program i kørende materiel og bygninger
- ALT TIL DIGITALISERING af danske modeller (incl. autentiske lyde)

TOGCENTER GENTOFTE

Kildegårds Plads 5, 2820 Gentofte, tlf.: 39 65 13 61, www.togcenter.dk eller www.modeltog.nu

DSB JERNBANEFÆRGER

I mange år var Danmark færgernes 'fædreland'. Men med åbningen af den faste jernbaneforbindelse over Storebælt i 1997 forsvandt 'færgeromantikken' i DSBs regi. Det er måske årsagen til, at vi i redaktionen modtager forespørgsler om DSBs jernbanefærger, især omkring færger, der var i drift i 1950'erne.

Derfor bringer vi her en lille oversigt med korte data over de anvendte jernbanefærger sammen med typen set i profil. På denne måde skulle det være muligt at danne sig et indtryk af, bl.a. hvilken færges, man kunne tænke sig i

model på anlægget. Bemærk, at flere af færgerne også kunne medtage et antal biler, men dette er ikke nævnt i tabellerne.

Tegningerne er udført af Erling Nederland, og blev oprindeligt bragt i Politikens 'Skibsfartens Hvem-Hvad-Hvor' i 1957. Alle tegninger viser færgerne i indbyrdes størrelsesforhold i skala 1:1000, og de angivne tabeldata og tegninger gælder naturligvis for 1950'erne. Bemærk, at nogle tekniske data for antal HK, fart m.v. i diverse litteratur varierer inden samme færges, men her er benyttet DSBs egne data. Det

Epoke IIIb

betyder desværre ikke, at de dermed er korrekte, så vær opmærksom.

Ønsker man yderligere oplysninger om DSBs færges, så findes der på markedet et righoldigt udvalg i litteratur, bl.a. Niels Jensen 'Danske Jernbanefærges' med kortfattede oversigter.

Se også LOKOMOTIVET nr. 48 (Glyngøre station og færgehavn) og nr. 66 (generelt om færgeanlæg).

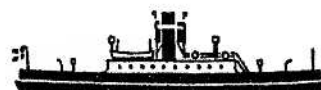
TA



Dampfærgen GLYNGØRE (Helsingborg)

Færgen, der var enkeltsporet, blev efter levering indsat på ruten mellem Helsingør-Helsingborg. Den kunne sejle lige godt i begge retninger, idet den havde en skrue i hver ende. I 1946 blev den indsat som reservefærges på Sallingsund (Nykøbing M-Glyngøre), hvor den samme år omdøbtes til Glyngøre. Færgen har også været anvendt som reservefærges Fåborg-Mommark. Den blev ud rangeret i 1964 grundet nedslidte kedler.

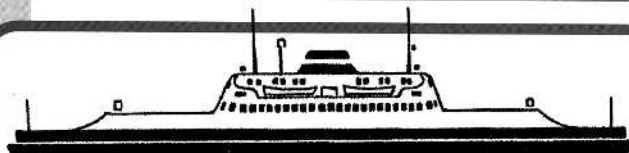
Bygget	1902
Byggested	Helsingør
Skibsværft	
Største længde	54,90 m
Største bredde	13,11 m
Antal spor	1
Sporlængde	52 m
Passagerantal	800
Max. hastighed	10,0 knob
Motorer	2x315 HK



Motorfærgen MORSØ

Færgen, der var enkeltsporet, blev ved leveringen indsat på Sallingsundoverfarten, hvor den forblev i drift indtil nedlæggelse af trafikken i 1977. Færgen var mere økonomisk i drift end de hidtil anvendte dampfærges, idet den var forsynet med en FRICHS dieselmotor. Fra 1971 sejlede den kun med gods (jernbanevogne og biler) på overfarten. Morsø blev i 1978 solgt til Morsøboere for bevaring, men projektet måtte opgives. Den ophuggedes i 1983.

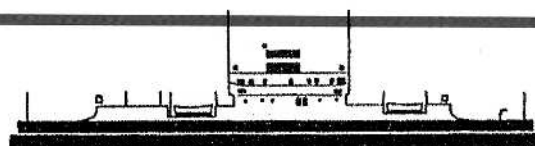
Bygget	1933
Byggested	Nakskov
Skibsværft	
Største længde	40,20 m
Største bredde	8,90 m
Antal spor	1
Sporlængde	36 m
Passagerantal	250
Max. hastighed	10,0 knob
Motor	554 HK



Motorfærgen HELSINGØR

Færgen, der var enkeltsporet, blev efter levering indsat på Øresund mellem Helsingør-Helsingborg. Færgen var den første af sin slags, der blev udstyret med motordrift efter samme princip som diesellokomotiverne litra MY, d.v.s. dieselelektrisk. Det betød bl.a. at færgen kunne styres direkte fra broen.

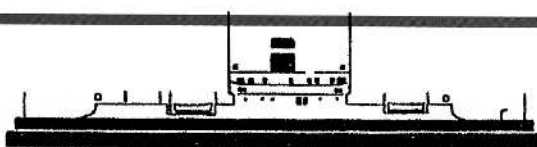
Bygget	1955
Byggested	Helsingør
Skibsværft	
Største længde	80,00 m
Største bredde	13,3 m
Antal spor	1
Sporlængde	76 m
Passagerantal	500
Max. hastighed	11 knob
Motor	2x1050 HK



Motorfærgen DAN

Oprindelig indsat som dampfærges (850 HK) på Lillebæltsoverfarten sammen med søsterfærgen Fyn. I 1935 overflyttet til ruten Helsingør-Helsingborg. Færgen blev i 1951-52 gennemgribende ombygget, bl.a. med en helt ny overbygning, og dampmaskineriet blev udskiftet med to dieselmotorer. I 1974 blev færgen solgt til ophugning i Sverige.

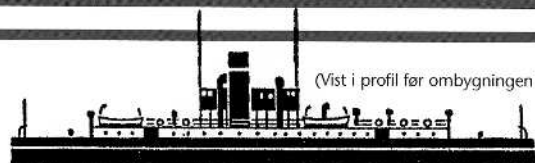
Bygget	1921 (dampfærges)
Byggested	Orlogsværftet, Kbh.
Ombygget	1952 (motorfærges), Nakskov Skibsværft
Største længde	68,75 m
Største bredde	13,38 m
Antal spor	1
Sporlængde	65 m
Passagerantal	950
Max. hastighed	11,5 knob
Motorer	2x930 HK



Dampfærgen KÄRNAN (Orehoved)

Færgen, der var enkeltsporet, blev ved leveringen indsat på Storstrømooverfarten under navnet Orehoved. I 1946 blev den flyttet til overfarten Helsingør-Helsingborg, og omdøbtes til Kärnan i 1950 efter en større ombygning. Her fik den oliefyrede kedler, mens dampmaskineriet bibeholdtes. Samtidig ændredes skorstensarrangement, således at de to skorstone erstattedes af én enkelt. I 1970 ændredes navnet til Senior; samme år blev færgen ud rangeret og solgt til ophugning.

Bygget	1916
Byggested	Helsingør S.v.
Ombygget 1950	Helsingør S.v.
(fra dampfærgen Orehoved)	
Største længde	69 m
Største bredde	13,38 m
Antal spor	1
Sporlængde	66,30
Passagerantal	ca. 900
Max. hastighed	11,0 knob
Motorer	2x425 HK



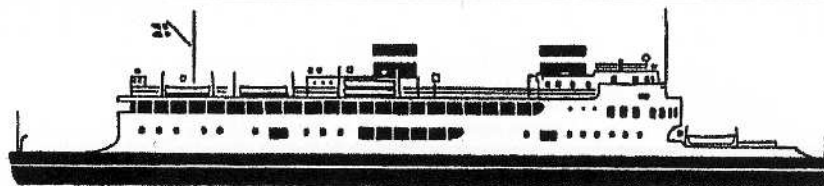
(Vist i profil før ombygningen i 1958)

Dampfærgen SVEA

Færgen, der var enkeltsporet, indsat ved leveringen på Lillebælt under navnet Fyn. Den kom i 1935 til Storstrømooverfarten mellem Masnød-Orehoved. I 1937 omdøbtes Fyn til Svea, og blev indsat på overfarten Helsingør-Helsingborg. I 1948 ombyggedes færgen, men blev atter ombygget radikalt i 1958 på Aalborg Værft. Ved den sidste ombygning fik den ny overbygning og dieselmaskineri på 2240 HK (to motorer). Den blev ud rangeret i 1978, og ophuggedes i 1979.

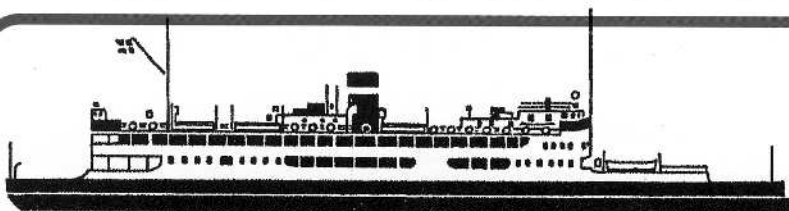
Bygget	1920
Byggested	Orlogsværftet, Kbh.
Ombygget	1957-58, Aalborg Værft
Største længde	68,75 m
Største bredde	13,38 m
Antal spor	1
Sporlængde	65,5 m
Passagerantal	800
Max. hastighed	10,5 knob
Motor	1400 HK

Bygget	1939
Byggested	Helsingør
	Skibsværft
Største længde	106,00 m
Største bredde	17,70 m
Antal spor	3
Sporlængde	259 m
Passagerantal	1500
Max. hastighed	16,5 knob
Motorer	2x2715 HK



Motorfærge STOREBÆLT

Færge, der var trespolet, blev efter leveringen indsat på Storebælt. Færge var den første af sin art, hvor skorstenene var placeret efter hinanden. Undervejs blev færge udsat for flere ombygninger, og driftmæssigt var den bl.a. i 1960'erne afløserfærge på ruten København-Frihavn-Malmö. Den udrangeredes i 1980, da nye superfærger overtog opgaverne på Storebælt, og blev ophugget i 1983.

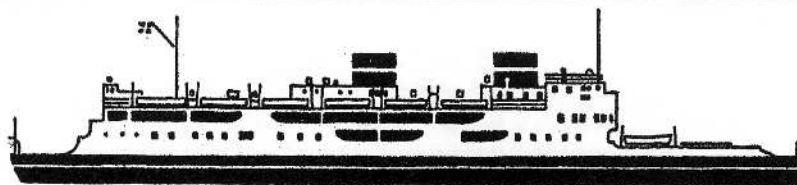


Motorfærge NYBORG

Færge, der var trespolet, blev efter levering indsat på Storebælt mellem Korsør-Nyborg. Færge blev bygget med færge Korsør som forbillede, men blev ca. syv meter længere. Undervejs blev Nyborg ombygget flere gange. Færge havde ikke gennemkørselsmulighed, idet de tre jernbanespor endte blindt agter, hvilket bl.a. gjorde den uegnet til overførsel af biler. Den blev fra 1967 kun benyttet som godsfærge. I 1978 blev den omfattende istandsat, men udrangeredes alligevel i 1979.

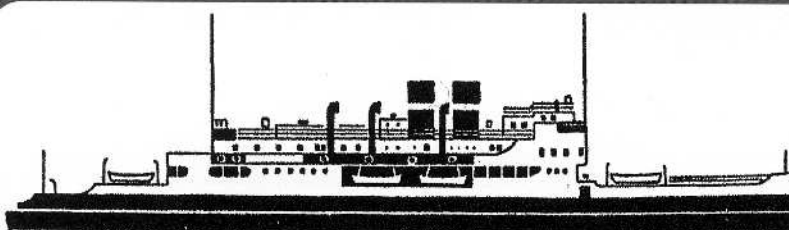
Bygget	1931
Byggested	Helsingør
	Skibsværft
Største længde	102,70 m
Største bredde	17,70 m
Antal spor	3
Samlet sporlængde	248 m
Passagerantal	1500
Max. hastighed	14,0 knob
Motorer	2x2165 HK

Bygget	1933
Byggested	Helsingør
	Skibsværft,
Ombygget	1945, Nakskov
	Skibsværft
Største længde	102,70 m
Største bredde	17,70 m
Antal spor	3
Samlet sporlængde	249 m
Passagerantal	1500
Max. hastighed	14 knob
Motorer	2x2225 HK



Motorfærge SJÆLLAND

Færge, der var trespolet, blev efter leveringen indsat på Storebælt. Den var i type magen til færge Nyborg. Efter at være bomberamt under 2. Verdenskrig blev færge i 1945 ombygget, hvorved den fik ny overbygning og skorstensarrangement. Fra ca. 1967 anvendt som godsfærge på Storebælt. Den blev udrangeret i 1974, og solgtes i 1978 til Norge.

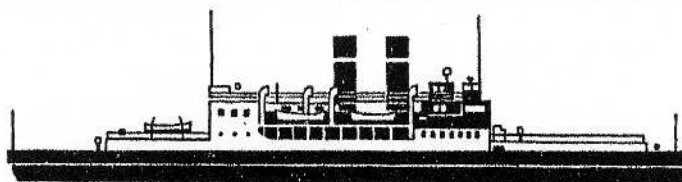


Dampfærge DANMARK

Færge, der var tospolet, blev efter levering indsat på ruten Gedser-Warnemünde og Gedser-Grossenbrode. Det blev den sidste færge leveret med dampmaskineri til DSB. Færge blev udrangeret i 1968, og derefter ophugget kort tid efter i Belgien.

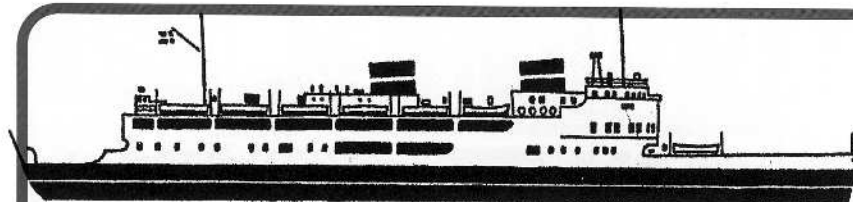
Bygget	1922
Byggested	Helsingør
	Skibsværft
Største længde	101,72 m
Største bredde	18,75 m
Antal spor	2
Sporlængde	157 m
Passagerantal	1100
Max. hastighed	15,5 knob
Motorer	2x1800 HK

Bygget	1908
Byggested	B&W,
	København
Største længde	89,00 m
Største bredde	17,70 m
Antal spor	2
Sporlængde	157 m
Passagerantal	1200
Max. hastighed	15 knob
Motorer	2x1130 HK



Dampfærge CHRISTIAN IX

Færge, der var tospolet, blev ved leveringen indsat på Storebælt, hvor den generelt sejlede indtil udrangeringen i 1964. Den har dog også i få tilfælde været benyttet som afløserfærge på overfarten København-Malmö og Kalundborg-Århus. Efter udrangering i 1964 solgtes den til Sverige, hvor den i nogle år var i drift mellem Sverige og Öland. Den ophuggedes i 1965.

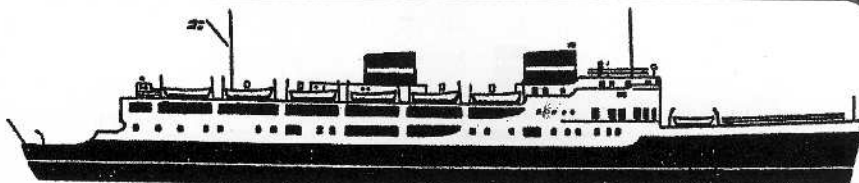


Motorfærgen FYN

Færgen, der var tresporet, blev efter leveringen indsat på Storebælt. I type svarede den næsten til førkrigsfærgen Storebælt, og blev eneste dieselfærg bygget af B&W til DSB. Færgen var hele sin tid i drift på Storebæltoverfarten, men blev i 1982 afløserfærg på ruten Københavns Frihavn og Malmö efter at være oplagt et halvt års tid. Den blev udrangeret i 1984, da nye superfærger indsattes på Storebælt.

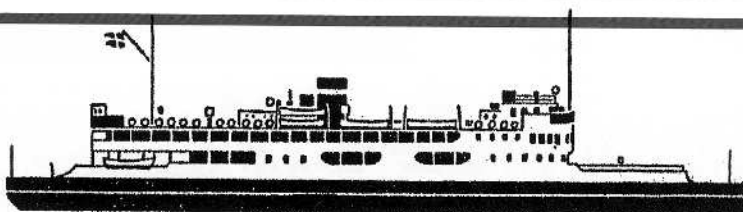
Bygget	1947
Byggested	B&W, København
Største længde	107,80 m
Største bredde	17,70 m
Antal spor	3
Samlet sporlængde	260 m
Passagerantal	1500
Max. hastighed	15 knob
Motorer	2x2725 HK

Bygget	1951
Byggested	Helsingør Skibsværft
Største længde	110,00 m
Største bredde	17,70 m
Antal spor	3
Samlet sporlængde	258 m
Passagerantal	1200
Max. hastighed	18 knob
Motorer	2x2725 HK



Motorfærgen DRONNING INGRID

Færgen, der var en tresporet færg, blev efter levering indsat Korsør-Nyborg, men virkede også som afløserfærg på ruten Gedser-Grossenbrode og Halsskov-Knudshoved. Den blev den sidste færg leveret med to skorstene. I løbet af 1970'erne indsattes færgen også mellem Rødby Færge-Puttgarten m.v. I 1979 omdøbt til Sjælland, udrangeret 1982, og oplagt i Københavns havn som restaurationskib.

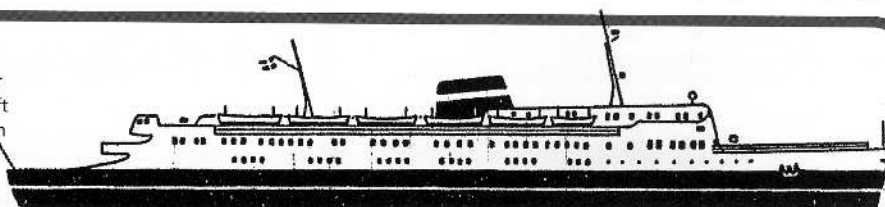


Motorfærgen KORSØR

Færgen, der var tresporet, blev efter levering indsat på Storebælt mellem Korsør-Nyborg. Det blev den første jernbanefærg med dieselmotorer på Storebælt. Færgen har også fra 1949 været i drift som afløser på overfarten Københavns Frihavn-Malmö. Færgen fik undervejs flere gange udskiftet sine motorer, senest i 1967. Den udrangeredes i 1980.

Bygget	1927
Byggested	Helsingør Skibsværft
Største længde	96,80 m
Største bredde	17,70 m
Antal spor	3
Samlet sporlængde	240 m
Passagerantal	800
Max. hastighed	14,0 knob
Motorer	2x2300 HK

Bygget	1954
Byggested	Helsingør Skibsværft
Største længde	114,25 m
Største bredde	17,70 m
Antal spor	3
Samlet sporlængde	258 m
Passagerantal	1200
Max. hastighed	18 knob
Motorer	2x4600 HK



Motorfærgen KONG FREDERIK IX

Færgen, der var tresporet, blev efter levering indsat på ruten Gedser-Grossenbrode, senere mellem Gedser-Warnemünde. Den virkede også som afløserfærg på Storebæltoverfarten og har også sejlet mellem Kalundborg-Århus. Færgen var den første af sin slags, der havde gennemgående spor. Færgen var i drift indtil 1997, hvor den faste forbindelse over Storebælt blev ibrugtaget. Derefter oplagt i Halsskov indtil 'Kongen' i 2005 sejlede til Indien for at blive ophugget.

... så er der atter gået et LOKOMOTIVET-år, og det er tid til fornyelse af bladet, som nu går ind i 22. årgang med numrene 87, 88, 89 og 90.

Abonnement på 22. årgang fås ved at indsende girokort lydende på kr. 380,- til BG-Bank giro 338-5507, LOKOMOTIVET, Postboks 477, 4700 Næstved eller indsende

beløbet på check til vor postboks-adresse. Beløbet kan også betales til vor girokonto over netbank BG-bank reg. 1551, konto 338-5507.

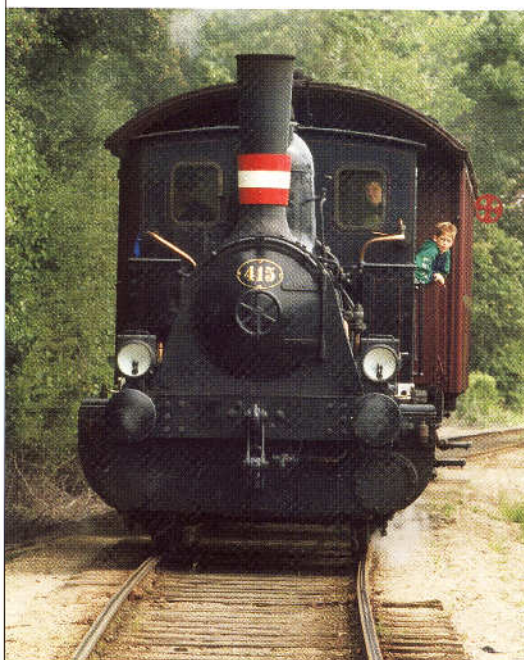
Udenlandske abonnenter: Kr. 480,- til BG Bank, IBAN: DK 04 3000 000 3 385 507, Swift-code DABADKKK. Indbetal venligst inden 1. september 2006, så der undgås forsinkelser i leveringerne.

LOKOMOTIVETs 22. årgang er planlagt til at indeholde ca. 200 A4-sider, og udkommer i årene 2006-2007 således:

Nr. 87	Ultimo september 2006
Nr. 88	Primo december 2006
Nr. 89	Primo marts 2007
Nr. 90	Medio maj 2007

→ Forår og sommer [2006]

Pas paa Toget!



- **DSB-Døgnet 26. maj åben kl. 10-17**
Gratis adgang, veteran tog, dræsine og minitog ved museet, ca. kl. 11-16.30.
- **Pinse 3. - 5. juni**
Veteran tog kører ved museet, gratis, når entreen er betalt, ca. kl. 11-15.30.
- **Fars dag 5. juni**
Et barn kan gratis få sin far med på museet. Desuden kørsel med veteran bus til Historiecenter Beldringe. Afg. fra museet kl. 11 og 13.15. Turen varer ca. to timer og koster 40 kr. for voksne og 20 kr. for børn.
- **Sommerferie 26. juni - 11. august, åben kl. 10-17**
Sommerferieaktiviteter (gratis, når entreen er betalt): Veteran tog ved museet (kl. ca. 11-16.30), minitog, (kl. 11-17) og dræsine (kl. 11-17). - Alle aktiviteter kan gennemføres uanset vejret.



→ Tyske lokomotiver [19. - 20. aug.]



'Lokomotiver, Made in Germany' er temaet for museets august-træf. **Kom og se, kom og vær med lørdag kl. 9.30-18 og søndag kl. 9.30-17**

- Oplev 20-30 lokomotiver - damp og diesel - motorvogne, rangertraktorer, togsæt m.m. fra tyske fabrikker. Fra museets samlinger og fra danske og tyske baner.
- Kør med veteran tog på hele seks strækninger: Til Nyborg, til Fruens Bøge, til Tommerup, til Fredericia og på to strækninger ved museet.

- Demonstration af lokomotiver på drejeskiven
- Kør med minitog
- Togsimulering på computer
- Salgsboder
- Legeområder
- Cafeteria
- Normal entré - særlige billetter til togene uden for museet.

Følg programmets udvikling på:
www.jernbanemuseum.dk



DANMARKS JERNBANEMUSEUM

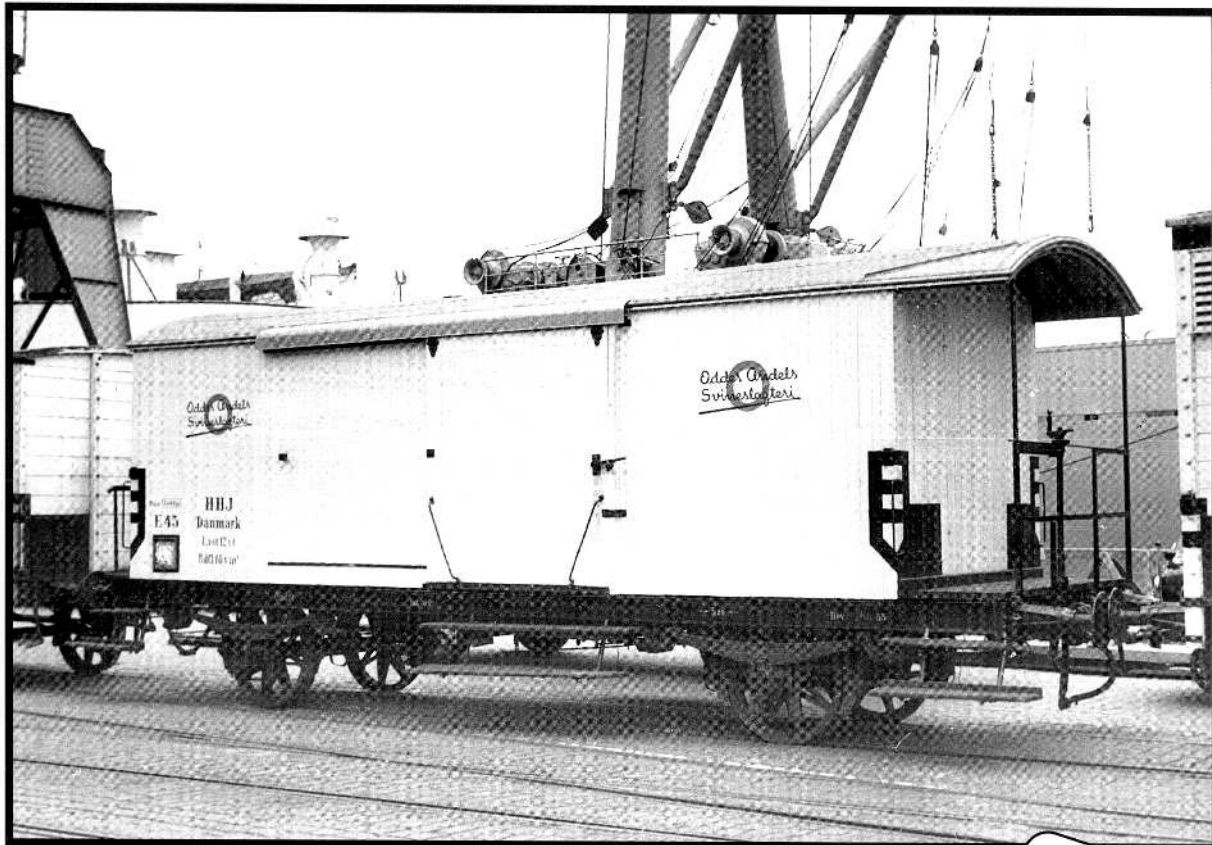
The Danish Railway Museum Das dänische Eisenbahnmuseum

Dannebrogsgade 24
DK - 5000 Odense C
Tel (+45) 6613 6630
Fax(+45) 6619 0220

jbmuseum@dsb.dk
www.jernbanemuseum.dk

© 10 -16, se særlige tider ovenfor
† kr. 48, † kr. 20, ††††† kr. 120





1. del

Nogle PRIVATE VOGNE hos privatbanerne

■ P. C. Johansen og Torben Andersen

Som det vel er bekendt, bl.a. fra dette blads spalter, så havde DSB mange private vogne optaget i sin vognpark. Mindre kendt er det nok, at privatbanerne også havde privatejede vogne selv om det var i noget mindre omfang end storebror.

De fleste private vogne var optaget hos de Sydfynske Jernbaner (SFJ). Størsteparten af disse var beholdervogne litra ZE, men nogle var også ølvogne litra ZB, der tilhørte bryggeriet Albani. Vognene - både beholder- og ølvogne - overgik til DSB efter overtagelsen af SFJ i 1949.

Også andre privatbaner, bl.a. Skagensbanen, Horsens Vestbaner og Amagerbanen havde i perioder private vogne optaget i vognparken. Der fandtes også enkelte private vogne hos smalsporbanerne, bl.a. DBJ, hvor beholdervogne fra ESSO blev anvendt. De private vogne hos forannævnte privatbaner vender vi tilbage til i en senere artikel.

Normalt bar de private vogne hos privatbanerne litra Z ligesom hos storebror DSB, men hos Oddebanen (HHJ) fik et par af vognene afvigende litra, nemlig litra E og Q. Årsagen var, at de var ombygget fra andre vogntyper, hvorfor man valgte at bibeholde (næsten) samme litra.

Men trods et andet hovedlitra, så var de stadig private vogne, der benyttedes på samme måde som Z-vogne, og var underlagt de samme regler som øvrige private vogne.

Lad os se på nogle enkelte af denne type vogne, som var i drift op gennem 1950'erne og 60'erne, i første omgang vogne hos LJ, HHJ og FJ.

De Lollandske Jernbaner (LJ)

De første private vogne hos LJ var kalkvogne, der tilhørte Nykøbing Kalkværk. De havde litra Z 1 og Z 2, og kunne på den 10,5 m² store bundflade bære 7,5 tons, men ellers kendes ikke yderligere til disse vogne, hverken anskaffelsesår, byg-

gested m.v., bortset fra at de var optaget hos LJ i materielfortegnelsen pr. 1. december 1893.

DDPA (Det Danske Petroleums Aktieselskab) var et af de første og største olieselskaber i verden, og oprettede fra slutningen af 1800-tallet filialer i Danmark. I 1891 fik selskabet vogne optaget hos DSB, og efter århundredskiftet fik enkelte privatbaner også optaget beholdervogne fra ESSO, bl.a. de neden for nævnte vogne hos LJ. Fra 1952 blev olieselskabet i øvrigt omdøbt til DDPA/ESSO, senere kun ESSO.

Beholdervognene var af blandet herkomst fra tyske og danske fabrikker, bl.a. leveret af den kendte tyske vognfabrik Zypen, Köln-Deutz. De var dimensioneret med en længde over puffer på godt 7500 mm med en kort akselafstand fra 3300 mm til den mere 'normale engelske' standard 3660 mm. De fleste kunne rumme 12.500 liter i en nittet beholder med fire svøb. Vognene havde oprindelig bremsehus, men dette blev undervejs fjernet på de fleste.

LJ havde to vogne, der var på 'hjemmebane', nemlig ZE 509 101 og 509 106, der begge leveredes af fabrikken Vulcan i Maribo. Den ene - nr. 509 101 - er bevaret af DJK i Maribo.

Alle beholdervogne måtte transportere benzin, brændselsolie m.v.

DDPA/ESSO-vogne til LJ

Fra 1903 blev de første private beholdervogne indregistreret hos LJ. Vognene var ejet af Det Danske Petroleum Aktieselskab (DDPA), og fik numrene LJ Z 651 og Z 652 med hjemsted i Nakskov.

Vogn 651 omregistrerede DDPA fra DSB, hvor den havde nummer ZE 9930. Vognen var 7780 mm lang (målt over puffere), havde en akselafstand på 3660 mm, og kunne rumme 12 500 liter. I 1915 blev vognen tilbageregistreret hos DSB som DSB ZE 502 160.

Vogn nr. 652 var bygget hos Zypen 1899, og indkøbt brugt af DDPA i 1903. Vognen var 7760 mm lang målt over puffere, havde en akselafstand på 3660 mm, og kunne rumme 12 500 liter. I 1920 blev vognen omnummereret til LJ ZE 509 100. Den var i drift til 1966, hvor den blev ophugget.

I 1904 bestilte DDPA 5 beholder-vogne hos Vulcan og lod en af disse vogne indregistrere som LJ Z 653.

Beholdervogne litra ZE hos De Lollandske Jernbaner (LJ)

LJ nr.	Bygget/år	Skæbne
651*)	Zypen 1899?	Opr. DSB ZE 9930. Til LJ i 1903 som LJ ZE 651. Til DSB i 1915 som ZE 502 160.
509 100	Zypen 1899	Til LJ 1903 som LJ 652, fra 1920 ZE 509 100, overdraget til Caltex 1958-59, samme nummer, udr. 1966
509 101	Vulcan 1904	Opr. ZE 653, i 1920 LJ ZE 509 101 udr. 1966, til DJK (Maribo)
509 102	Zypen 1900	Opr. DSB 502 112, til LJ 1921 overdraget til Caltex 1958-59, samme nummer, udr. 1966
509 103	Scandia 1904	Opr. DSB 502 143, til LJ 1921, tilbage til DSB i 1937 som 502 143
509 104	Hannover 1922	Opr. DSB ZE 502 340 Til LJ 1922, tilbage til DSB i 1926 som ZE 503 340
509 105	Herbrand 1904	Opr. DSB ZE 502 170 Til LJ 1924, tilbage til DSB i 1937 som ZE 502 170
509 106	Vulcan 1904	Opr. DSB ZE 502 133, til LJ 1926, gået tabt ved krigshandlinger 1940-45
509 107	Scandia 1904	Opr. DSB ZE 502 139, til LJ 1927, solgt til SFJ i 1937 som ZE 509 246

*) Nummer før 1920



ESSO beholder-vogne LJ litra ZE 509 102, 1958. Året efter kom den til oliefirmaet Caltex, men forblev indregistreret hos LJ. Foto: HBDS/PÅ SPORET.



Lj ZE 509 101

blev leveret af

Vulcan, Maribo, i

1904. Efter udran-

gering blev den

overladt til DJK, og

ses her som vete-

ranvogn i Maribo.

Foto: Peter

Barker/PÅ SPORET.

Vogner var 7760 mm lang målt over puffere, havde en akselafstand på 3660 mm og kunne rumme 12 500 liter. I 1920 blev vognen omnummereret til Lj ZE 509 101, og ved udrangeringen 1966 foræret til Dansk Jernbane Klub (Museumsbanen Maribo-Bandholm).

I 1921 lod DDPA to beholdervogne omregistrere fra DSB, således at DSB ZE 502 112 blev til Lj ZE 509 102 (ophugget 1966). Den fik hjemsted i Nakskov, mens DSB ZE 502 143 blev til Lj ZE 509 103, der fik hjemsted i Sakskøbing. I 1937 blev ZE 509 103 tilbageregistreret

til DSB, og fik sit gamle nummer (ZE 502 143) tilbage.

Både ZE 509 102 og 509 103 var 7780 mm lange målt over puffere, og havde en akselafstand på 3660 mm. De kunne begge rumme 12 500 liter.

Der var fortsat et behov for beholdervogne hos Lj, for i 1924 lod DDPA beholdervogn DSB ZE 502 170 omregistrere til Lj ZE 509 105. Den fik i første omgang hjemsted i Bandholm. I 1937 blev vognen tilbageregistreret til DSB, hvor den igen fik sit gamle nummer (ZE 502 170). Vognen var 7400 mm lang (målt over puffere), havde en

akselafstand på 3300 mm, og kunne rumme 13 000 liter.

I 1926 lod DDPA atter en beholdervogn omregistrere til Lj, idet DSB ZE 502 133 blev til Lj ZE 509 106. Vognen fik en skæbne i det uvisse, idet den i 1940 blev udlejet til Tyskland - men kom aldrig tilbage, den er højst sandsynligt gået tabt ved krigshandlinger. Den var 7780 mm lang (målt over puffere), havde en akselafstand på 3660 mm og kunne rumme 12 500 liter.

I 1927 lod DDPA atter en beholdervogn - DSB ZE 502 139 - omregistrere til Lj ZE 509 107, og i 1937 blev ZE 509 105 omregistreret til SFJ, hvor den blev til SFJ ZE 509 246. Vognen var 7780 mm lang (målt over puffere), havde en akselafstand på 3660 mm og kunne rumme 12 500 liter.

Andre selskabers beholdervogne hos Lj

Det var imidlertid ikke kun DDPA/ESSO, der havde vogne optaget hos Lj. I 1922 fik Det Forende Oliekompagni (DFOK, det senere BP) fra en tysk vognfabrik leveret 40 beholdervogne. En af disse vogne (DSB ZE 503 340) var i få måneder indregistreret hos DSB, men blev samme år omregistreret til Lj ZE 509 104. I 1926 blev vognen tilbageregistreret til DSB, hvor den



HHJ Q 196 på

Århus havn, 1956.

Foto:

Clausen/DMJK.

fik sit gamle nummer (ZE 503 340) tilbage. Det er uvist om DDPA havde lejet eller købt vognen af DFOK. Vognen var 7600 mm lang (målt over puffer), havde en akselafstand på 3500 mm, og kunne rumme 15 000 liter.

Et i dag mindre kendt olieselskab fik også optaget vogne hos LJ, idet Lolland-Falsters Nafta Benzin A/S i 1932 fik indregistreret en beholder-vogn som LJ ZE 509 108. Det har desværre ikke været muligt at skaffe yderligere oplysninger om denne vogn og dens skæbne.

To vogne fra ESSO, nemlig LJ ZE 509 100 og 509 102 skiftede omkring 1958 ejerselskab, idet de solgtes til benzinselskabet Caltex, hvor de - højst sandsynligt - blev ommalet i den røde Caltex-farve med stjerne-logo. De forblev i drift hos LJ til 1966, hvorefter de blev udrangeret og ophugget. Desværre kendes ingen fotos af disse vogne i den røde bemaling.

Hads Nings Herreders Jernbane (HHJ)

HHJ E 45

Denne toakslede vogn var som nævnt i indledningen ikke en ægte Z-vogn, men blev hos HHJ benyttet som privat vogn. Den tilhørte "Odder Andels Svineslagteri", og blev oprindelig anskaffet som rejsegodsvogn til HHJ som E 45 sammen med E 44 i 1910. Den 9830 mm lange vogn målt over pufferne havde en akselafstand på 5200 mm, og var oprindelig brunmalet som det øvrige persontogmateriel.

I 1948 lod banen vognen ombygge til kødtransportvogn for "Odder Andels Svineslagteri", hvor den beholdt sin åbne endeperron med tagudhæng. Den kunne efter ombygningen bære 13 125 kg kød eller emballage. Vognen indrettedes ikke med nogen form for isafkøling, men fik en let isoleret vognkasse med lodret udvendig listebeklædning. Den blev ved ombygningen forsynet med trykluftbremse, der kunne omstilles fra godstog til persontog (G-P).

Vognkassen blev lakeret i hvid med sorte litreringer og tekniske påskrifter. Logoet med "Odder Andels Svineslagteri" ragende uden for en cirkel blev udført med sort skriveskrift, mens selve cirklen blev malet i mellembå.

Litrering og nummer bibeholdtes efter ombygning, og vognen var i drift indtil 1969, hvor den omdannedes til brug for HHJs baneafdeling. Undervejs nåede den for øvrigt at blive omlitret til E 81.

HHJ Q 196 "Odder Andels Svineslagteri"

Denne vogn mindede en del om DSBs IE-vogne med hensyn til dimensioner og udseende, men den havde større jalousier i vognsiderne.

Den blev sammen med en serie vogne leveret fra Scandia i 1915, der hos HHJ blev litreret PF 131-140. I 1936 ombyggedes den ene af vognene PF 138 til lukket vogn litra Q 196 for Odder Andels Svineslagteri. Vognen fik vandret liggende brædder; den blev hvidmalet, og fik slagteriets logo med blå cirkel og navn i sort skriveskrift.

Den havde en akselafstand på 4200 mm, og målte 7730 mm over puffer. Den kunne med sin bundflade på 20,2 m² laste 12,5 tons.

Mens forannævnte søstervogn E 45 fik trykluftbremse G-P, så måtte Q 196 nøjes med gennemgående trykluftledning.

Vognen, der bl.a. benyttedes til transporter til Århus, blev i slutningen af 1960'erne kun benyttet som lokal vogn, og den blev udrangeret og ophugget i 1970.

HHJ ZM 401, 403-404

I 1962 overflyttede FDB sine tre margarinevogne litra ZM fra DSB til HHJ, hvor FDB havde store fabriksanlæg i Viby J. Vognene var oprin-

delig afkølingsvogne bygget til fa. Otto Mønsted. De var indtil 1962 optaget hos DSB med litra ZM og numrene 99 401, 99 403 og 99 404.

Hos HHJ beholdt de den hvide vognkasse med FDBs grønne Möbiusbånd og påskriften TRE KRONER MARGARINE, men fik HHJs ejendomsmærke, og litra ZM 99 401 og 99 403-404.

Vognene blev leveret af Scandia i 1916. Oprindelig havde FDB fire ZM-vogne nr. 401-404, der var hvidmalede og - oprindelig - udstyret med bremsetårn, men nr. 402 blev udrangeret allerede i 1959.

Vognene målte 8240 mm over puffer, og havde en akselafstand på 4500 mm. Oprindelig havde de plads til 600 kg is for afkøling, og kunne laste 12,5 tons.

FDB havde som allerede nævnt fabrik i Viby J, og derfor blev HHJs ZM-vogne benyttet til lokale transporter mellem Viby J og Århus. Vognene måtte transportere margarine, sæbe og teknisk-kemiske artikler, reb m.v.

Allerede i slutningen af 1960'erne ophørte brugen af vognene, og de henstilledes for ophugning, hvilket de blev omkring 1969.

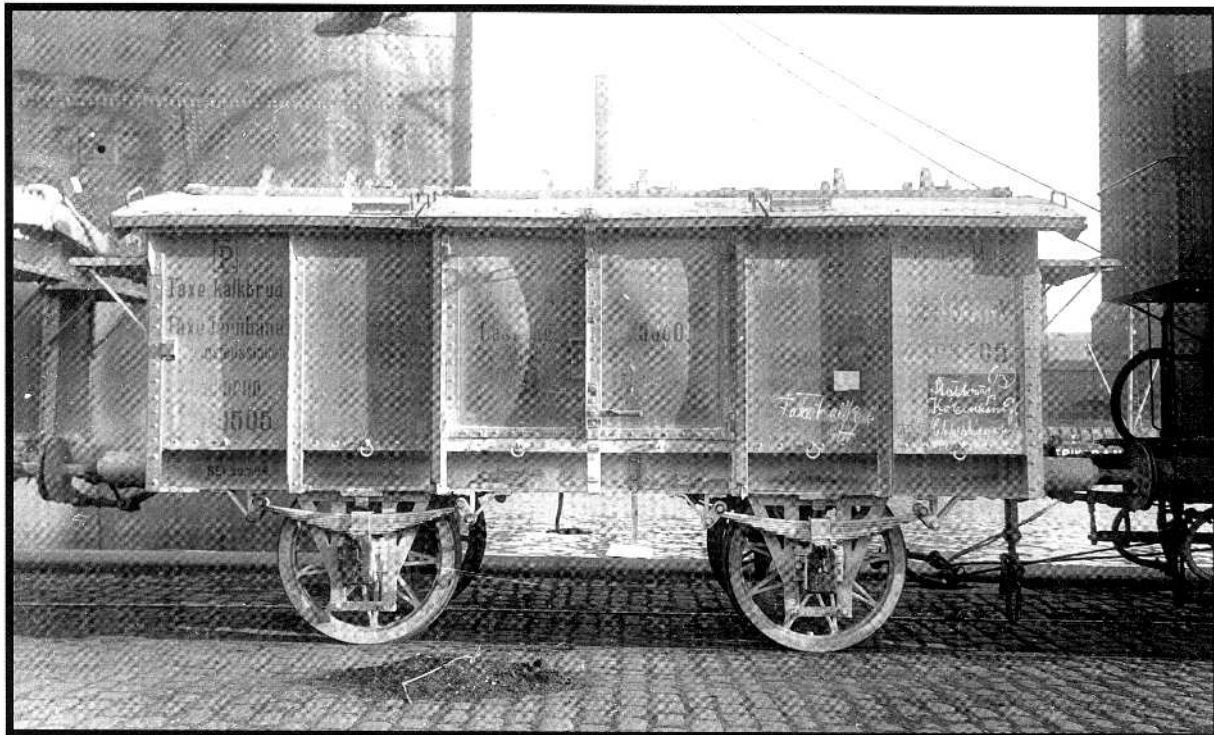
Faxe Jernbane

P 509 501-520

Faxe Kalkbrud anskaffede i 1885 tyve normalsporede klapdækselvogne til landsdækkende kalktransporter i vognladninger. Vognene blev indregistreret hos Faxe Jernbane (FJ), og havde Stubberup som hjemsted.

*Margarinevogn
HHJ litra ZM 404 i
Odder juli 1965.
Foto: N. Krøyer.*





Kalkvogn FJ litra Z
509 505 på spo-
ret ved Christians-
havn Sukkerfabrik
1946.

Foto: P.-E.
Harby/Arkiv JMJK.

De små vogne blev leveret af Harkort, oprindelig som P 101-120, der var litra for åbne vogne, men blev fra 1920 literet Z 509 501-520.

Vognene, der var bygget i nittet stålplade, havde en akselafstand på kun 2540 mm, og målte over pufferne 6030 mm. De vejede 7 tons tara, og havde en bæreevne på 10,5 tons. Bundfladen var 11,28 m².

Til beskyttelse af lasten havde vognene tre oplukkelige dæksler i

hver side. Disse var hængslet omkring to gennemgående rundjern i vognenes centerlinie. For at mandskabet kunne betjene dæksler og last m.v., var vognene indrettet med to højsiddende mindre trinbrætter i begge gavle. I siderne havde vognene døre i oppresst stål.

De usædvanlige vogne havde stjernehjul og firkantede akselkasser. De havde ifølge PRM 1931 skrubremse, der ikke sad i bremsehus. Men det må en 'fejl', for kun nogle

af dem var forsynet med skrubremse. Hvilke, der havde denne, vides ikke, bortset fra Z 509 517, der er bevaret hos DJK.

En enkelt vogn blev undervejs ombygget til lukket mellemvogn for normal- og smalspor. Hvornår det skete vides heller ikke.

Vognene blev udrangeret 1968 efter at være hensat nogle år. En enkelt Z 509 517 er - som allerede nævnt - bevaret af Dansk Jernbane Klub, og henstår i Maribo (år 2006).

HOBBY-arrangementer maj-august 2006

JUNI

NMJK: Banebørstedag

Næstved Modeljernbane Klub kan til oktober fejre 25 år på danske modelspor, og da der ikke holdes en officiel fest, så sættes alle sejl til ved klubbens traditionelle Banebørstedag.

Sted: Uglebroskolen, Nygårdsvej 110,
4700 Næstved
Dato: Lørdag den 10. juni kl. 11.00-17.00

Man behøver ikke være medlem af klub el.lign., man møder blot op, hvis man har lyst.

På dagen har man mulighed for at køre egne modeltog i skala 1:87, hvis de er udstyret til digital kørsel (DCC). Der bliver også mulighed for at købe og sælge brugt modeltog, så derfor indbydes private og forhandlere til at deltage med et sortiment, der kan forhandles fra en mindre stand.

På førstesalen findes en lille 'jernbanecafé', hvor man kan få en bid brød, kaffe, mindre lune retter m.v., mens børnene leger med LGB-tog i samme lokale. Der er gratis adgang til hele arrangementet, og der kræves ingen tilmelding.

Benyttér man bilen, så er der rigelig plads på den store parkeringsplads foran skolen.

Vælger man at bruge DSBs tog til Næstved, så kan man fra stationen tage Næstved bybuslinie 4

(Præstøvej/Svømmehallen); den kører fra stationen lige til Uglebroskolen, der ligger for enden af Nygårdsvej.

Vel mødt til en sjov dag. Se også www.nmjk.dk.

AUGUST

Danmarks Jernbanemuseum

Traditionen tro afholder Danmarks Jernbanemuseum igen stort arrangement med specialtema.

Sted: Danmarks Jernbanemuseum
Dannebrogsgade 24, 5000 Odense C
Lørdag den 19. august kl. 9.30-18.00
Søndag den 20. august kl. 9.30-17.00

Temaet er denne gang damp- og diesellokomotiver m.v. bygget i Tyskland (Made in Germany). Flere typer lokomotiver m.v. vil blive fremvist ved arrangementet, hvor der traditionen tro også vil være salgsover med modeljernbane, bøger, plakater, arkivalier o.s.v.

For yderligere information, se annoncen andet sted i bladet og www.jernbanemuseum.dk

Dansk Model Jernbane Union MJ-udstilling

DMJU afholder atter sin store udstilling, denne gang i efteråret på Sjælland (hovedstadsområdet).

Sted: Valby Hallen
Julius Andersens Vej
2450 København SV

Dato: Weekend den 26. og 27. august 2006

Nærmere oplysninger forelå ikke ved deadline. Læs mere på www.dmjju.dk

SEPTEMBER

LEGETØJSMARKEDER

I september bliver det atter tid til at gå på jagt efter gammelt modeltog, legetøj m.v.

Sted: Frederiksberghallen,
Jens Jessensvej 20, København F
Dato: Søndag den 3. september 2005
kl. 11.00-15.00

Arrangementerne afholdes i den store hal 3, hvor der er god plads, hvilket også betyder, at der deltager flere handlende med gode brugttilbud, lige fra Teknobiler, figurer, bøger til modeljernbane.

Der er kun fem minutters gang fra KB Hallen S-station og Peter Bangsvej S-station. Der er som sædvanlig gratis adgang.

Yderligere oplysning, bestilling af borde for salg m.v. kan ske til Olaf Hermansen på tlf. 28 82 57 16.

2006-nyt fra OKT Model Import

DVÆRG-SIGNAL

monteret på mast
(med lys)

Pr. stk. kr. **389,-**
To stk. kr. **649,-**

ROCO MZ I og II

er på lager:
Rødbrun
og rød/sort

NYHED hos OKT - Lille rangertraktor



Ring og hør nærmere

To-akslet traktor, der blev anvendt på mindre stationer.
Motorstørrelse ca. 80 HK. Fremstillet hos Frichs i et antal af 10-15 stk.
Modellen kommer i følgende udgaver:

DSB med lukket førerhus, i grøn og sort bemaling.
DSB med åbent førerhus, i grå bemaling, ommalet til brug hos OHJ.

Modellen fremstilles med underdel i resin og overdel i ætset nysølv.
Der er træk på to aksler med motor fra Faulhaber.
Fremstilles kun i en meget lille serie.
Pris ca.

3400,- til 3600,-



DSB Traktor



Hobby Trade

MZ IV
rød/sort
er på lager.

TRIANGEL- VOGN

Forskellige udførelser er på lager

Byggesæt med
alle dele

Færdigbygget model

**3300,-
5150,-**

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 kælderens hver torsdag kl. 16.00-20.00

Åbningstider:

Torsdag 14.00-18.00

Fredag 14.00-19.00

Den første lørdag i hver måned fra
10.00-14.00

Bemærk lørdag den 3. juni har vi lukket

Hobby Trade MZ IV

Et par læsere har skrevet til os angående Hobby Trades nye MZ IV. Vi bringer her - i forkortet - udgave nogle kommentarer fra S. Bjørnvig:

"I bringer meget fine anmeldelser af de nye modeller, der kommer på markedet, men af og til er I alt for flinke over for producenterne.

I nr. 85 giver I positive anmeldelser til Hobby Trades MZIV, og det alt sammen er generelt rigtigt nok, men anmeldelsen har nogle væsentlige mangler og udeladelser. Det gælder fx montering af dekoder i modellen, hvilket kan være en kompliceret affære med adskillelse af skørt, puffer o.s.v. Det kræver lidt fingersnildhed.

Og I nævner ikke, hvor små kurver maskinen egentlig kan køre igennem. Jeg har prøvekørt den i ca. radius 360 mm - som den ganske problemfrit kører igennem, altså en positiv ting.

I skriver at der kan benyttes valgfrie koblinger, men det er ikke helt rigtigt. På mit eksemplar af MZ 1448 med underhængt sneplov er den bedst egnede type universalkoblingen fra ROCO, hvilket muligvis skyldes sneplovens og koblingarmens konstruktion.

I mangler kort sagt at foretage prøvekørsler med kortkoblinger af forskellige typer, ligesom I ikke nævner hvad motorhastighederne svarer til, fx

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

kører Hobby Trades MZ IV ved 14 volt en hastighed (analog), der ca. svarer til forbilledets 230 km/t - og det er for meget.

I burde tjekke teknikken noget mere, men ellers tak for et dejligt blad som jeg slet ikke kan undvære".

LOKOMOTIVET: Jamen, vi er da enige om at vore anmeldelser måske er lidt for korte, og ikke helt så teknisk gennemførte som ønskeligt. Men skulle vi bringe udvidede og komplette anmeldelser omkring alle udgivne modeller, så ville det kræve flere sider, og det ville gå ud over den øvrige tekst i bladet. Vi vælger derfor at anmelde, hvad vi mener er almindelig relevant for den enkelte mj-er.

Problemet med kortkoblinger på MZIV skyldes, at koblingsholderen

som minimum burde flugte med yderkanten af vognenden/kassen. Men det gør den desværre ikke på Hobby Trades MZ IV, når der er monteret underhængt plov. Samme problem forekommer også på HELJANs MX og MY, når der monteres underhængt plov. Det bør dog lige tilføjes, at nævnte problemer ikke findes på Hobby Trades ME-model.

De optimale koblinger til MZIV m.fl. er som nævnt ROCOs universalkoblinger, hvilket også andre læsere har gjort opmærksom på, bl.a. Kim Chr. Mose og Mogens Fritze.

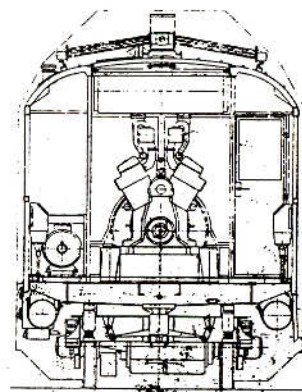
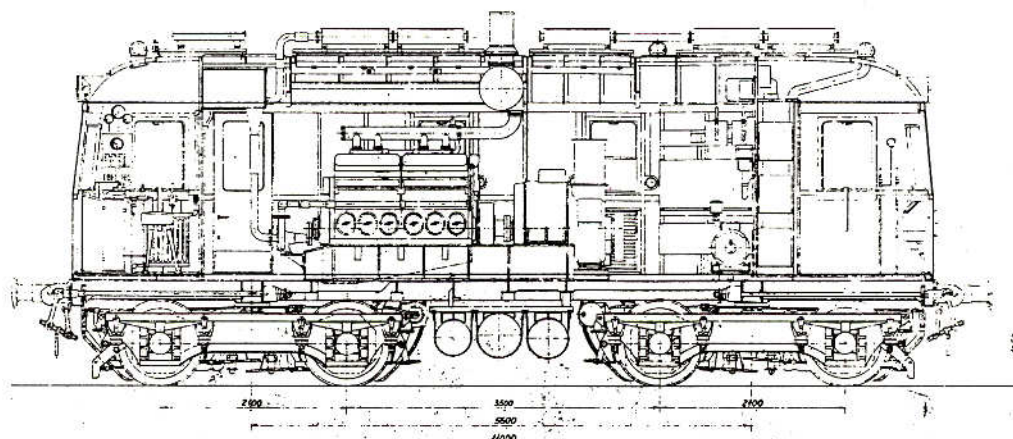
Stor tak til S. Bjørnvig for indlægget.

Skagensbanen M 6

Olaf Nørrelund har kigget de ældre numre af LOKOMOTIVET igennem, og har følgende spørgsmål:

"I et blad så langt tilbage som i nr. 53 fandt jeg en spændende tekst om Skagensbanen. Her er dieselmaskinen M 6 omtalt og vist med fotos. Men der findes ingen tegning af dette køretøj, bl.a. hvor man kan se motorens placering?"

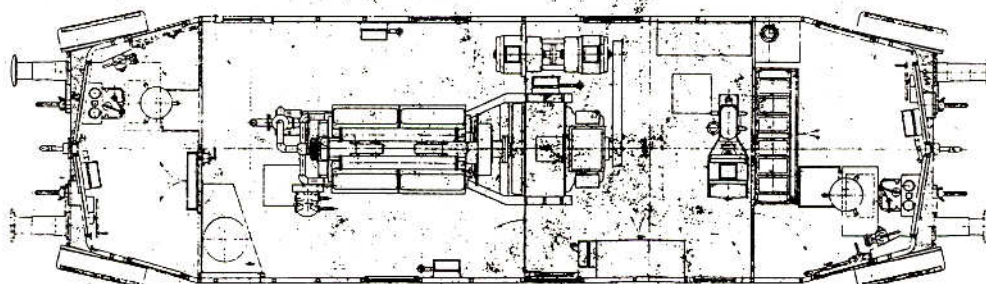
LOKOMOTIVET: Jo, såmænd! Herunder ses Scandia-tegning nr. 34 070 fra år 1952 med snit af SB M 6. Her ses indretningen tydeligt. Tegningen er i skala 1:87.



SB M 6

Skala 1:87

Tegning Scandia





Mere MZ fra ROCO og Hobby Trade

Morten Hedeman Thomsen har mailet diverse ekstra oplysninger, rettelser m.v., og følgende tekst er en sammenfletning af disse:

"Lige et par kommentarer: Jeg synes ellers i før hen var ret skrappe til at nævne mangler ved de modeller, I anmelder, men denne gang springer I let hen over at den ene MZIV model fra Hobby Trade mangler håndbøjlerne på fronten, og mig bekendt er der nogle ret markante kasser i hver ende af undervognen på Bc-t vognene, noget som modellen fra HELJAN vist mangler.

Desuden er det noget vrøvl at Roco's MZII passer til forbilledet fra 1985 og frem. Modellen har de nyeste sideruder, og de blev først isat langt senere.

Der ud over er det gået helt galt med researchen i artiklen om EA: De internationale tog til og fra Århus skifter ikke lokomotiv i Fredericia, det er ME hele vejen. I har nok taget fejl af IR-togene, der sidst i 1990'erne indtil år 2000 kørte fra Aalborg til Fredericia med ME, og derfra med EA til Padborg?"

LOKOMOTIVET: Jamen, Morten har ret. Med hensyn til ROCOs MZ II, så skal der rettelig stå fra 1995 og frem (og ikke 1985). Men bemærk at de fleste MZII først fik det nævnte udseende med lille sidevinde fra slutningen af 1990'erne, altså er ROCOs model en sen epoke V-maskine. Den har derfor aldrig - som korrekt påpeget af nogle læsere - aldrig kørt med røde Ic-tog, kun med godstog. Hertil kan vi så tilføje - og glæde os over - at Hobby Trade kommer med MZII i udgaven med sidevinduer til epoke IVb (ca. 1982-1995). På denne måde får vi næsten alle udgaver af MZ I og II på anlægget.

Med hensyn til Hobby Trades model af sen MZ IV, så har vi slet ikke set denne model før trykning af bladet, og følgelig derfor ikke haft mulighed for at anmelde den. Vi fik til anmeldelse kun tilsendt den tidlige udgave med skørt og runde puffer, og derfor kun skrevet anmeldelse ud fra denne.

HELJANs model af personvogne litra Bc-t udviser også nævnte mangel, men da HELJAN som bekendt uden videre benytter de oprindelige forme uden ændringer (fx også personvognen litra Bk), så ville vi ikke gøre mere ud af denne anmeldelse end en kort omtale.

Sluttelig har vi - som Morten nævner - netop taget fejl af nævnte IR-tog med EA og de internationale tog. Det skulle hermed være rettet. Tak for Morten for diverse supplerende mails. Andre er selvfølgelig velkomne til at skrive eller maile til os om vore tekster, såfremt man opdager fejl m.v. Det skal jo helst være rigtigt (og troværdigt).

Kommentarer til anmeldelser af B-vogne m.fl. fra HELJAN

Kim Chr. Mose har et par supplerende ord til tidligere bragte nyhedstekster og -anmeldelser i LOKOMOTIVET. Han skriver bl.a. følgende (forkortet af redaktionen):

"Siden fremkomsten af de første B-vogne fra Heljan, har jeg efterhånden anskaffet mig begge sæt med fire vogne samt en hel del eksemplarer af de øvrige udkomne vogne.

Begge A-vogne i sættene samt en B-vogn fra det vinrøde sæt manglede elkabler. Det har jeg fået rettet hos min forhandler, men jeg har mine tvivl om antallet af batterikasser m.v. er det korrekte.

A-vognen i det designrøde sæt hører til perioden før ombygningen af vognene i 1983-1984, mens B-vognene hører til perioden efter ombygningen. Heljan har forsvaret dette med, at DSB kørte med vognene blandedt, og det har man også tilsluttet sig her i bladet. Det er naturligvis en acceptabel løsning, men spørgsmålet er, hvor meget det blev brugt.

Bogierne er et kapitel for sig. På nogle vogne sidder hjulene så løse, at de falder af, når vognen løftes, i bedste fald holdes de kun på plads af bremseklodserne. Nu er vognene selvfølgelig ikke beregnet til at hænge og svæve i luften, men de skal dog tages op af emballagen.

Når vognene er anbragt på skinnerne er køreegenskaberne mildt sagt elendige. Der nævnes et eksempel med oprangering af MZ-A-B-B-Bk. Her kommer LIMA MZ'er på arbejde. Til sammenligning trækker samme



Der er uenighed om køre kvaliteten hos HELJANs B-vogne. Her er de i drift hos Skanderborg MJ-klub - uden problemer.



lokomotiv mageligt af sted med 11 stk. CC-vogne.

Indretningen i Bc-t vognene, og de andre vogne i øvrigt, er mindre væsentlig; det havde dog været et plus, om de var korrekte. Vognklassemarkering og piktogrammer for 'Ikke rygere/Rygning forbudt' er ikke korrekte. De hører i stedet hjemme på liggevognene litra Bc, mens Bc-t kun har piktogram for liggevogne.

Det nævnes i nr. 84, at Heljan har fuldført sit program med UIC-vognene på nær P-vognen. Det er ganske vist rigtigt, men der er stadig flere muligheder: A-vognen efter ombygning, og efter 1991 omlitret til Ba, Bab m.fl.

LOKOMOTIVET: Vi siger tak til Kim for kommentarerne. Generelt er vi enige i nogle af betragtningerne, bl.a. omkring litra Bc-t.

Med hensyn til manglende elkabel på vinrøde vogne, så bør man være opmærksom på at de vinrøde B-vogne ikke havde elkabel i gavlene. Det er altså korrekt fra HELJANS side.

A-vognen er med vilje kun produceret i én udgave, nemlig den tidlige. Alle forbilledets vogne var

færdigombygget efter 1985, så det var kun i årene ca. 1983-85 at man kørte med uombyggede hhv. ombyggede UIC-vogne i samme stammer.

Problemet med løse hjul har vi også hørt andre mj-ere klage over, men vi har ikke selv oplevet dette, selv om vi er indehavere af et stort antal UIC-vogne fra HELJAN.

Og til slut: Det er rigtigt at der er flere muligheder for variationer og bemalinger, især for UIC-vogne efter 1991 (epoke V), men det er et spørgsmål om det økonomisk kan lade sig gøre, for mærkværdigvis er UIC-vogne i model ikke så eftertragtede, som man umiddelbart skulle tro. Årsagen hertil kendes ikke.

DSB litra H og skinnerlibertog

Fra Erik Hellesen, Nyborg, har vi modtaget nogle supplerende oplysninger omkring litra H og skinnerlibertog, der blev bragt i LOKOMOTIVETs julenummer (nr. 84.)

Erik har medsendt skrivelser, tabeller m.v. fra DSB, der fortæller at den i artiklen nævnte litra H 800 aldrig har været benyttet i skinnerli-

bertog... og at ikke én, men derimod to H-maskiner har været benyttet, dog ikke samtidigt:

I marts 1957 blev Centralværkstedet i Århus bedt om at udruste H 790 til fremførsel af skinnerlibertog vogn nr. 2, og den sattes i drift i april 1957. Brugen her ophørte i september 1958.

I stedet blev H 791 i oktober 1958 sat i drift som trækraft for skinnerlibertoget. Brugen i dette ophørte i 1960, hvor H 791 blev hensat den 30. august 1960.

Vi siger tak til Erik for de supplerende oplysninger, men vi spørger endnu en gang: Hvem ligger inde med fotos af skinnerlibertoget?

Nogle rettelser og supplement til LOKOMOTIVET nr. 84 og 85

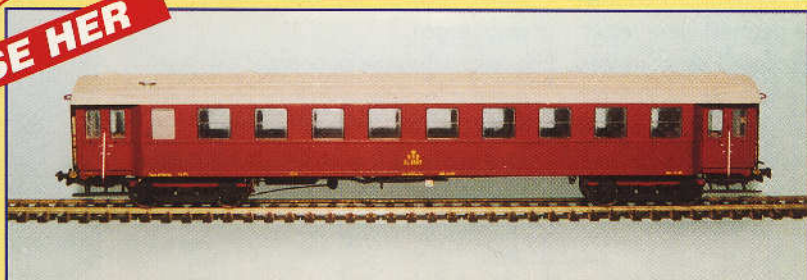
Nr. 84 - Foto side 33 øverst: FAF-vognene er fotograferet i Ringe. Side 41, 3. spalte, sidste afsnit: Sneplovene blev ikke ombygget hos Scandia, men derimod hos DSBs centralværksted i Århus.

Nr. 85 - Side 44, 3. spalte 1. afsnit: Loksound2 skal ændres til Loksound3 (Loksound 2 er udgået).

PÅ SPORET



SE HER



DSB nærtrafikvogn litra CL

Komplet byggesæt med vognkasse, tag, bogier m.v. i skala 1:87. Leveres færdiglakeret med løse transfers fra KM-Text, frit valg til epoke III eller IV ('overgangslitrering').

Pr. sæt kr.

650,-

Skandinaviens største udvalg af modeljernbaner og tilbehør

Giv dine store Q-vogne nye litra og numre

RESTOPLAG for litrering og omnummerering af Hobby Trades store Q-vogne fra DSB.

TØRTRANSFERS

i høj kvalitet til epoke III, korrekt skriftsnit og størrelse m.v., komplet med tekniske påskrifter m.v. Fås i to hovedgrupper: Gruppe 4 med last- og bundfl.-påskrifter m.v., dækkende perioden 1941-1955: Litra QH, QHL, QHP, QR og QRB.

Gruppe 6 med åbent lastraster, dækkende perioden 1955-ca. 1964: Litra QH, QHL, QHP, QR og QRB.

Pr. sæt kr.

75,-

Bemærk, restoplæg og derfor forbehold for udsolgte numre m.v.

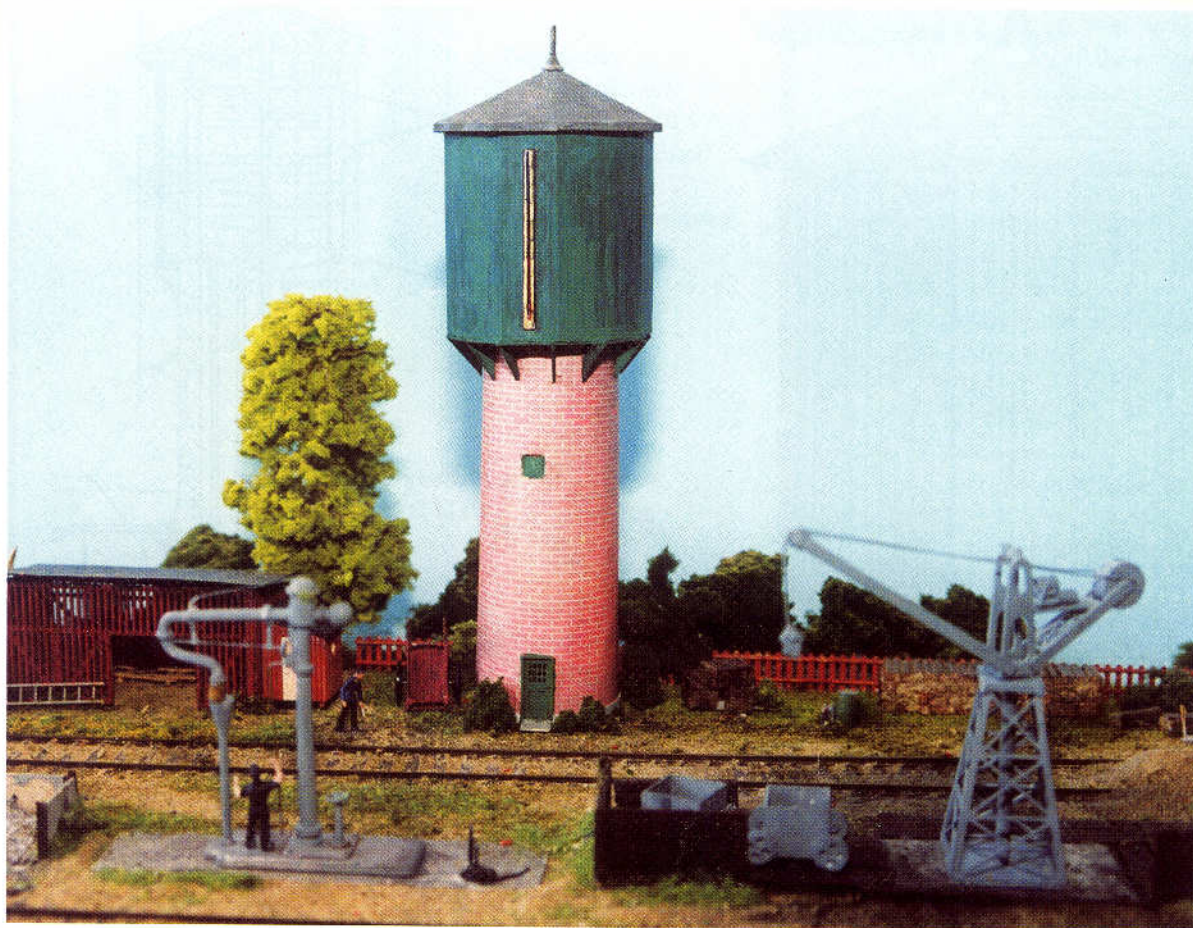
Se alle de gode tilbud på www.paa-sporet.com

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

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



BYG ET DSB VANDTÅRN Model 1891

Til en model af et rigtigt dampdepot med rundremise hører naturligvis et gammeldags vandtårn, kantet eller rundt. På side 36 viser vi en tegning af den runde enkeltstående type med cisternehus i træ. Tegningen er i skala 1:87. Denne tegning er tidligere bragt i ældre modeljernbaneblade i skala 1:100. Men dette mål er for lille, når damplokomotiverne holder foran det, og derfor bringes tegningen i korrekt målforhold til vore dages modeljernbaner.

Tegningerne til det gamle DSB-vandtårn blev egentlig lavet af JfJ (Jydsk-Fynske Jernbaneselskab) i 1891, men overtaget af DSB i 1893. Dette vandtårn benyttedes på mange jyske og fynske stationer, bl.a. Vamdrup, Skørping, Skjern, Langå m.fl.

Der er flere byggemåder at fremstille dette gamle DSB vandtårn på,

og der er i tidens løb benyttet flere metoder af mj-erne.

Undertårn

En af byggemetoderne kan være at benytte et rundt emne med passende diameter (42 mm $\emptyset$) som underbygning, således at man kan klæbe de nedre mure på emnet. Emnet kan være et paprør, fx til forsendelse af rørpost, der er solidt og nemt at klæbe på, hvad enten man benytter murstencard fra Evergreen eller murstenpapir. Kartonrullen fra en køkkenrulle har i øvrigt også den rigtige diameter til et vandtårn. Det afbildede vandtårn øverst på siden er således fremstillet med et kartonrør fra køkkenrulle med påklæbet mustenpapir.

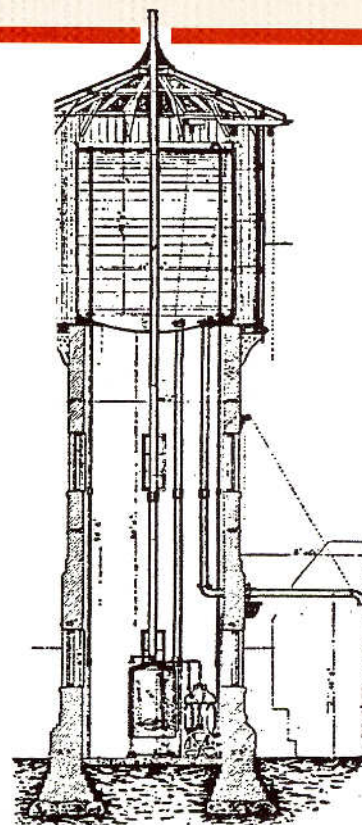
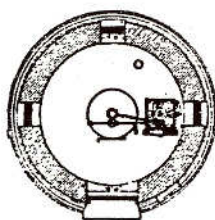
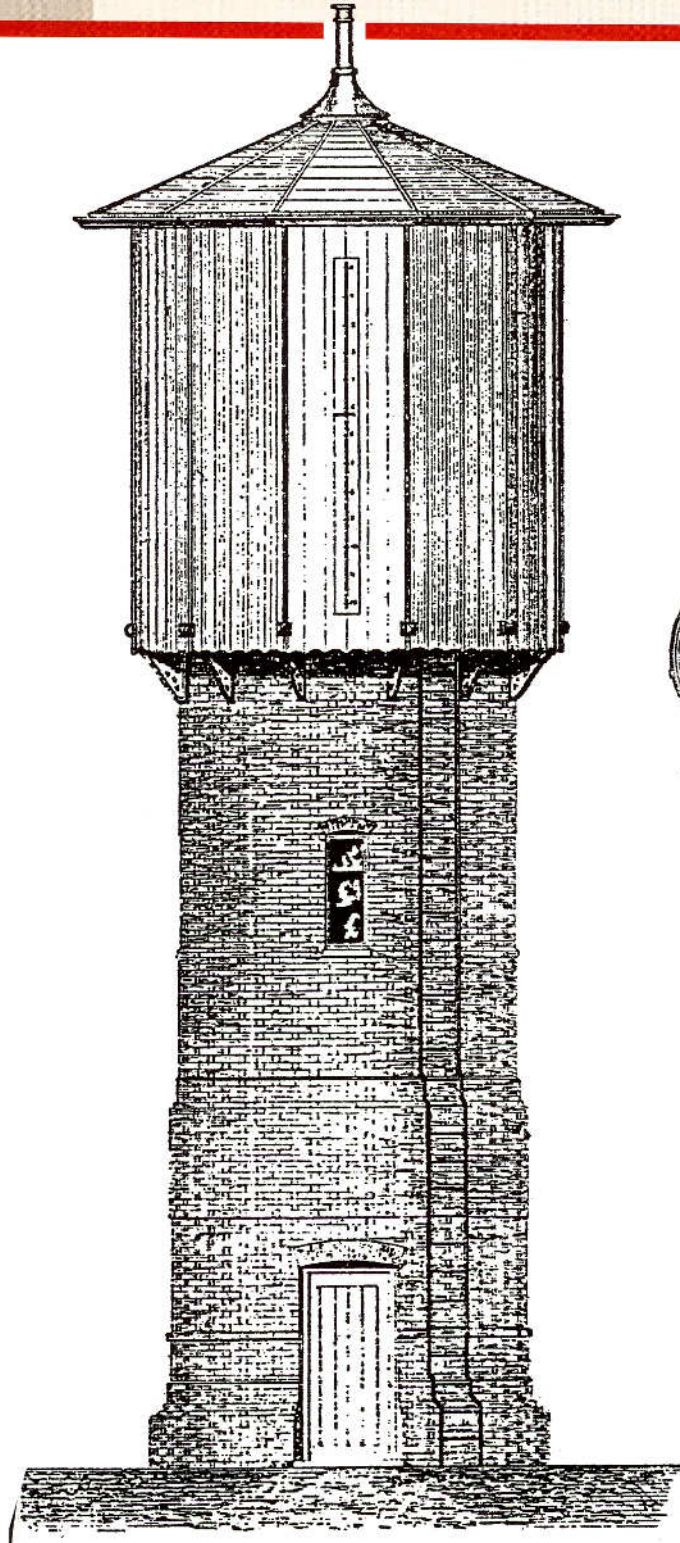
Inden påklæbning af murstencard (røde eller gule sten) skal man huske at variere diameteren på undertårnet, således at den neder-

ste del får større diameter (44 mm $\emptyset$ hhv. 50 mm - bund) end den øverste. Hertil kan bruges kraftig karton eller pap, der limes i lag uden på røret. Husk at udskære huller til vinduer og døre i paprøret. Det skal gøres med en skarp hobbykniv.

Cisternehus

Cisternehusets sider kan fremstilles i enkeltvis stykker ved hjælp af 2 mm rillet bræddecard, der klæbes sammen omkring en tilpasset bundplade og loftplade. Bund- og loftpladen skal have 12 kanter, hver med sidelængde på 15 mm og en diameter på 56 mm, hvis der benyttes bræddecard på 1 mm tykkelse til siderne.

Man kan også fremstille cisterne-siderne i et langt stykke ved at opridske kraftige bukkelinier (11 ridser i alt) mellem hvert sidevæg med mål 15x56 mm. Derefter bukkes



DSB VANDTÅRN

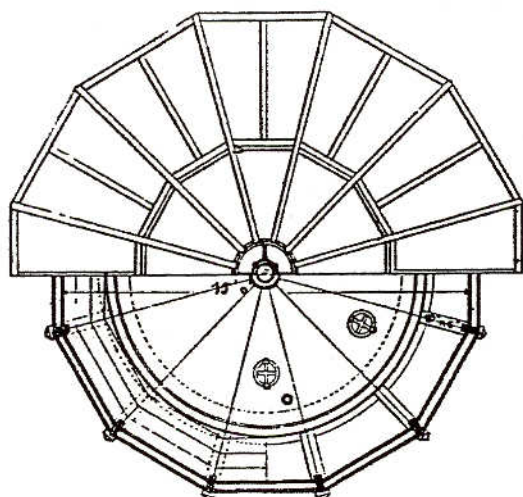
Model JFJ 1891

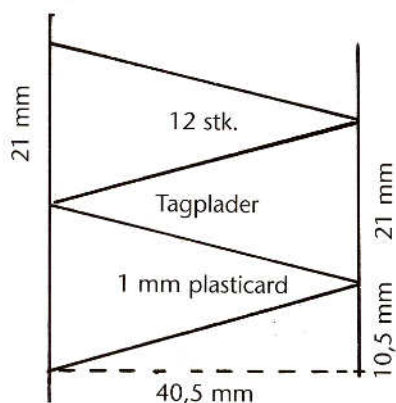
Skala 1:87

Tegning DSB

Tegningen viser vandtårnet, der for uden mange steder i Jylland, også benyttedes enkelte steder på Sjælland, bl.a. i Slagelse. Nogle tårne havde egen vandkranudligger som vist på den lille tegning øverst til højre.

Tårnet varierede i udseende med hensyn til døre og vinduer, og kunne have store eller små døre, flere vinduer i undertårn og cisternehus, i sidstnævnte tilfælde som regel udformet som ruder i et kortspil, anbragt øverst oppe i hver anden side, altså 6 vinduer i alt.





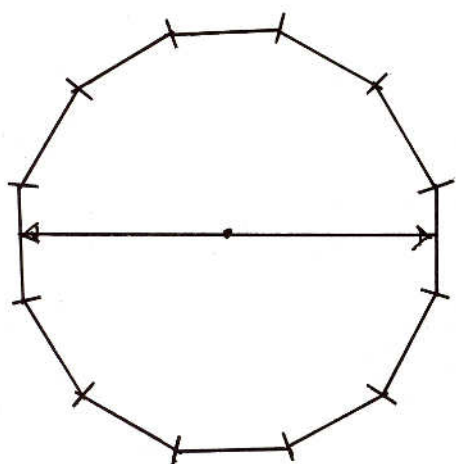
Tagplader

12 stk. trekanter
udskæres i en 40,5 mm
bred strimmel plast
eller pap,
0,5 eller 1,0 mm bred.
Siderne skal efter
udskæring være ca. 42
mm lange.



Understøtninger

12 stk. til til cisternehus



Bund- og loftplade til cisternehus

Udskæres i 0,5 mm
plast eller pap.
Diameteren skal være
56 mm, hvis siderne
fremstilles i 1 mm tyk
plast.

Alle mål i 1:87

ne skal være 21x42x42 mm (se tegning). Det er lettest at skære stykkerne ud i en lang strimmel plast med breddemålet 40,5 mm.

Til næstsiddst anbringes slibepapir som tagpap, og til slut anbringes spiret. Sidstnævnte fremstilles af reststykker fra rodekassen - eller hvad man nu kan finde.

Understøtninger til cisternehuset fremstilles i pap eller plast, og limes på undertårnet.

Færdiggørelse

Sluttelig limes døre og vinduer i tårnet. Der fås lødselsæt i plast med vinduer og døre i handelen, men her kan man også kigge i rodekassen for at finde egnede emner.

Ønskes en vandstandmåler så kan denne fremstilles i hvid karton. Omkredsen på målebrættet mærkes op, hvorefter enheder og viser tegnes med sort hhv. rød. "Brættet" klippes derefter ud, og limes på cisternehuset.

På det viste tårn øverst er benyttet mustenpapir fra MZZ, som desværre virker lidt fersk, men med de nye meget fine mustenpapirer fra EpokeModeller er der åbnet nye muligheder for at få et flot murværk.

Det røde vandtårn

Fotoet med det røde vandtårn er fra et dampdepotmiljø på Skanderborg Modeljernbaneklubs anlæg. Tårnet er på samme måde bygget i pap, mens murstenpapiret er selvfremskaffet. Cisternehuset er malet i engelskrød, således som forbilledet i sin tid så ud i Skanderborg. ■

siderne forsigtigt, og limes fast til bund- og loftstykket. Det limes sammen ét sted på bagsiden. Det viste tårn side 35 er fremstillet således. Det er derefter malet med Humbrol 76-grøn, men kan også males med 74-engelskrød. Begge bemalinger blev anvendt på forbilledet.

Taget fremstilles ved at fx lægge tagspær med plast- eller trælister i

passende tykkelser og længder. Husk, at spærerne skal rage lidt ud i siderne. Se tegning. Husk også hullet i top til 'spiret'.

Man kan også nøjes med at lægge tagstykkerne direkte på cisternehuset, altså uden spær. Her bruges pap eller glat plasticard, der skæres ud i trekantede stykker, og limes på spærerne. Målene på trekantestykker-





KONKURRENCEN

Vind fine præmier

Der var stor interesse for vor og HELJANs konkurrence, der blev udskrevet i nr. 85. I alt indsendtes godt 250 løsninger med svar på de ti spørgsmål. Heraf var de ca. 60 procent indsendt af DC-kørere, mens AC-kørerne følgelig udgjorde ca. 40 procent.

Vi kan med det samme afsløre at vore læsere er meget vidende (nå, det vidste vi nu godt i forvejen), for der var rent faktisk meget få fejl under afkrydsning i de mulige løsninger.

Ud fra de indsendte ønsker om gevinster kan man udlede lidt om interessen for det rullende materiel. Her er det ikke overraskende at 95 procent af indsenderne ønskede sig en dansk E-maskine, mens 5 procent ville have en svensk F-maskine.

Derimod er der lidt af en overraskelse i valget mellem litra DSB litra B og CC. Enten har mjerne allerede anskaffet B-vogne eller også mangler interessen for epoken (IV). Hele 85 procent havde nemlig afkrydset litra CC som værende den mest ønskede, mens resten ville have B-vogne, heraf havde flere meget fornuftigt skrevet at det skulle være røde eller vinrøde B-vogn. Men kan det virkelig være rigtigt, at interessen for epoke IV er så ringe, eller har man ikke ville indsende løsninger?

Med hensyn til den åbne vogn DSB litra PB og den lukkede litra HD, så fordelte stemmerne sig med ca. 60/40... det var især DC-kørerne, der havde afkrydset litra PB. Det kommer ikke bag på redaktionen af LOKOMOTIVET, idet denne vogn har været meget ønsket blandt vore læsere, når vi har foretaget mj-analyser.

De rigtige løsninger på de ti spørgsmål var:

- 1) 3 aksler
- 2) H0
- 3) AC (alternative current)
- 4) Sverige
- 5) 360 mm
- 6) Åben brun
- 7) 1800-serien
- 8) CC
- 9) Rille
- 10) 50 år

Vinderne blev udtrukket den 5. april 2006, og de heldige mj-ere blev:

1. præmie: DSB litra E (til DC-drift)

Michael Winther
Grønhøjvej 7
9690 Fjerritslev

2. præmie: 2 stk DSB litra CC

Torben Christensen
Gl. Søllerupvej 25
4681 Herfølge

3. præmie: 2 stk. DSB litra PB

Johannes Østergaard
Bygmarken 16
6230 Rødekro

HELJAN har beholdt vinderkuponerne, og de tre vindere vil få tilsendt modellerne, når disse udsendes på markedet, bortset fra litra CC, der allerede er i handelen. Litra E skulle være færdigproduceret i efteråret 2007, mens litra PB udsendes her i løbet af sommeren. Til lykke!

TRØSTE- PRÆMIER

Desuden udtrak vi tre trøstpræmier bl.a. de indsendte løsninger, nemlig en 22. årgang (nr. 87, 88, 89 og 90) af LOKOMOTIVET frit tilsendt til tre indsendere. De tre vindere blev:

Helge Leth Michaelsen
Bjørnsholmvej 221, Overlade
9670 Løgstør

Ole Ancker
Byskovvej 22
2730 Herlev

Erik Pedersen
Geddevænget 4
4653 Karise

Til lykke!

Vi siger tak til alle læserne for den store interesse.

FORÅRSNYHEDER FRA HELJAN

NYE VOGNE PÅ VEJ!

NYHED!

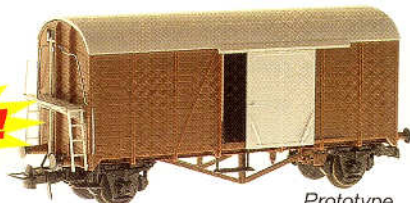


Prototype

PB VOGNE II. 2006

4280	PB 11221	198,-
4281	PB 11384	198,-
4282	PB 11380	198,-
4283	PB 11847	198,-
4284	PB 10160 Europ	198,-
4285	PB 10112 Europ	198,-
4286	PB 10581	198,-
4287	PB 10477	198,-

NYHED!



Prototype

HD VOGNE II. 2006

4230	HD Vejle Kalk ZR 500271	198,-
4235	HD DLG 26 86 022 1 100	198,-
4236	HD DLG 26 86 022 1 102	198,-
4240	HD 38663 Brun	198,-
4241	HD 38257 Brun	198,-
4242	HD 38788 Brun	198,-
4243	HD 38364 Brun	198,-
4244	HD 38215 Brun	198,-
4245	Gklms 20 86 138 8 259	198,-



MY TJENESTE BLÅ

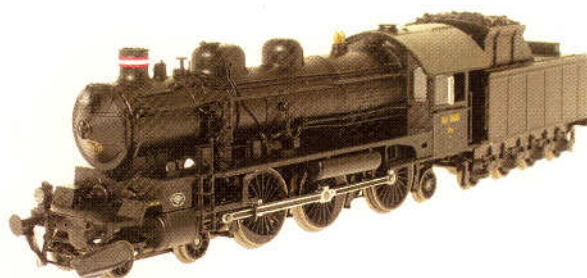
44121	MY 1135 - Tjeneste blå - DC	1350,-
44122	MY 1135 - Tjeneste blå - AC	1650,-

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

Der tages forbehold for trykfejl og prisændringer



PR 905 - 908

43851	PR 908 - DC	2500,-
43852	PR 908 - AC	2800,-
43861	PR 905 - DC	2500,-
43862	PR 905 - AC	2800,-



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,-
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,-



Alle AC-modeller er udstyret med en multiprotokol DCCIMärklin (Motorola) dekoder fra

Uhlenbrock Elektronik

- som HELJAN også har i sit sortiment



OKT Model Import

Skala 1:87;
epoke II og III

DSB rangertraktor nr. 72-85 m/ lukket hhv. åbent førerhus

Fra OKT Model Import kommer en model af det sjove lille DSB rangertraktor bygget af FRICHS i begyndelsen af 1930'erne. Denne maskine blev også kaldet for "kommoden" (se historie og tegning i LOKOMOTIVET nr. 4, 1994, side 21), men kort fortalt blev traktoren udviklet af FRICHS ud fra forløberen traktor 71. Typen forblev i drift til midten af 1960'erne, hvor den afløstes af Køf-traktoren.

Desuden fik privatbanerne AHTJ og FFJ leveret traktorer næsten magen til, dog med lidt anderledes designet førerhuse.

Modellen leveres færdigbygget, og består af 50 enkeltdele i ætset nysølv. Drivkraften bliver en specialudviklet motor med træk på begge aksler og strømoftag på alle fire hjul. Hvis det ønskes, kan modellen også leveres med dekoderindbygning. Størrelsesmæssigt bliver køre-



tøjet i skala 1:87 ca. 20 mm høj, mens længden over pufferne løber op til 62 mm.

Modellen leveres i følgende udgaver: DSB nr. 72-85 med stort førerhus i grøn eller sort lakering som på foto fra 1947 (arkiv DSB).

Desuden kommer den med åbent førerhus som hos DSB, og i grå bemaling til brug hos OHJ.

Modellen fremstilles i begrænset oplag, og det tilrådes at forudbestille hos OKT.

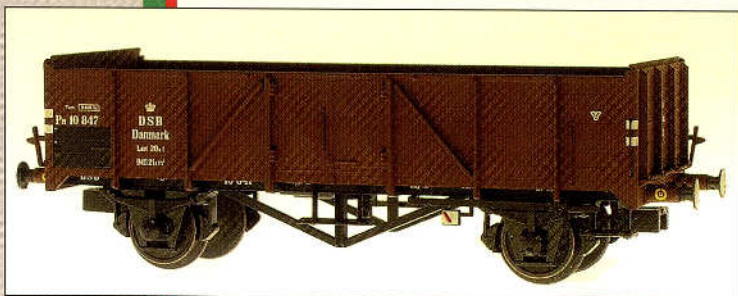
HELJAN

Åben højsidet godsvogn DSB litra PB

Som nævnt i tidligere numre af LOKOMOTIVET udsender HELJAN snarligt en model af den åbne brunmalede godsvogn DSB litra PB. Hvis alt går efter planen, så skulle modellen gerne være i handelen i løbet af maj-juni.

Modellen fremstilles i to udgaver, dels med svenske aksellejer, dels med rullelejer begge med litra PB (epoke III) og Elo (epoke IV).

Som et 'forkig' bringer vi et foto af en rå prøve-malet model, d.v.s. en model uden detaljer. Alt dette får den færdige model naturligvis.



Skala 1:87;
epoke III/IV

HELJAN

Den blå vogn DSB litra Bn

Skala 1:87; epoke Vb

I januar 2006 begyndte DSB at renovere sine gamle røde 127 stk. ADns-e, ABns og Bn-vogne op med blå folie, en opgave der gerne skulle være tilendebragt inden maj 2006.

For at følge med tiden har HELJAN derfor også besluttet at tage sine gamle Bn-forme frem, og udsende en serie i blå farve med de moderne litreringsangivelser litra Bn-o og Bn-oi.

Formen var ellers 'lagt på hylden', men får nu en renæssance. Samtidig påtænker man at udsende røde Bn med den tidlige gule litrering, således som nogle så ud fra efteråret 1971.

Men vi mangler så en blå styrevogn litra ADns-e eller ABns, hvilket kan blive besværligt at få fat i. Det forlyder dog 'fra sædvanlig pålidelig kilde' at HELJAN i sin tid startede på dette projekt, men opgav grundet andre projekter. Om viljen og økonomien er til stede, så kan det være at projektet atter graves frem og støves af. Det vil tiden vise. Men lad os håbe det for alle, der dyrker epoke V.



Skala 1:87
Epoke II og III

... nu er de her **HOBBY TRADE** De små Q-vogne fra DSB og privatbanerne

I midten af marts udkom de længe ventede litra Q fra HOBBY TRADE. Projektet med de små Q-vogne blev forsinket grundet produktionen af den hvide kølevogn litra IB, MZ IV m.v., der udsendtes i foråret og efteråret 2005.

De såkaldte små Q-vogne har forbillede i Q-vogne med akselafstanden 3660 mm fra DSB og privatbanerne. Allerede i august 2004 havde man valgt numre på de aktuelle modeller, der fordeler sig med flest på DSB-udgaver, og færre på udgaver fra privatbanerne. Og ligesom de store Q-vogne, så leveres de små Q-vogne i æskesæt med tre hhv. fire vogne til både epoke II og III.

Fra DSB fås i øjeblikket vogne af litra QE, QG, QD og QF i brun, men der er også blevet plads til en gråmalet specialvogn. Selvfølgelig er modellerne fremstillet i de respektive udgaver med tårnbremse (skrubremse), bremseplatform eller håndbremse... og tilhørende undervogn med ikke-ekvilibrerede bremsere og hvad der ellers hører til. De enkelte numre m.v. fremgår af tabellen side 42.

Fra privatbanerne kommer i første omgang fire vogne, fordelt med én til hver fra AHJ, LJ, HFJ og HP. Men flere vil dukke op hen ad vejen, bl.a. vogne med underhængte løbebrætter for togpersonale fra Horsens Privatbaner.

Vognkasse

Generelt er modellerne meget fine og i høj støbekvalitet med karakteristisk efterligning af lemme, døre, lukketøj m.v. Men beklageligvis er modellerne detaljemæssigt ikke faldet helt så heldigt ud som de store Q-vogne. Der er nogle (mere eller mindre væsentlige) detaljefejl; den 'værste' er den manglende topramme på vognkassen hele vejen rundt oven over lemmene. Denne ramme støttede - sammen med de lodrette profiler - taget og sidelemmene på forbilledets vogne. Manglen er tydelig, ikke mindst når man sammenligner med en ældre model af Q-vogn fra UK-modeller. Grundet den manglende ramme bliver toprættet i gavlene alt for brede, og modellen syner forkert. Hobby Trade er godt klar over fejlen, men

den blev desværre opdaget for sent til at kunne blive rettet.

Gelænder m.v. på platform (vogne med rangerskruebremse) er i flot tynd kvalitet, mens fx trinholdere forekommer lidt for tykke, men det er til at leve med.

Taget er belagt med tagpap i tre baner, hvilket er korrekt. De kan virke lidt for kraftige markeret, men skæmmer ellers ikke modellen. Farven på tagpappet er i flot ens tagpapgrå på alle vogne, men kan vel på nogle vogne let ændres til lysere eller mørkere grå farve efter ønske, så en godsvognstamme ikke ser ens ud på anlægget.

De brunmalede vogne er i næsten korrekt rødbrun farve med tilhørende påskrifter. Her skal man huske at Q-vognene generelt har haft to brune kulører: Før 1929 var



de rødbrune som hos De tyske Rigsbaner (DR). I tiden efter blev de mere mørkebrune, malet i DSBs interne farveprøve nr. 3, som i dag matcher med RAL 8015. Sidstnævnte bemaling, altså den mørkebrune, sås mest fra slutningen af 1950'erne efterhånden som vognene fik nye venstrevendte litreringer.

Undervogn

Modellerne har en meget fin undervogn med spinkle akselgafler og de typiske dråbeformede lejer sammen med meget flotte stjernehjul. Sidstnævnte er utroligt tynde og flot støbte.

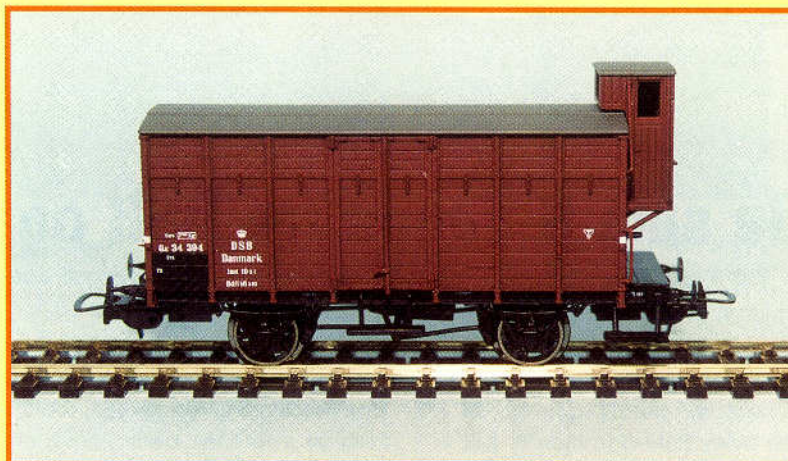
Bremsetøjet er et kapitel for sig, det skal vi dog ikke komme nærmere ind på, bortset fra at Hobby Trades modeller af DSBs vogne med skruebremse har et lidt forenklet bremsetræk (stænger) end forbilledet. Desuden havde DSBs vogne otte bremseklodser, hvor Hobby Trades vogne kun har fire, hvilket kun er helt korrekt for udgaver til privatbanerne.

Egentlig skulle Q-modellerne være forsynet med håndbøjler i 0,3 mm nysilvråd og tilsvarende kurvpuffer i metal, idet dette materiale er mere holdbart, men det er desværre ikke tilfældet. Håndbøjler og puffer er fortsat fremstillet i plast, og derfor skal man være forsigtig ved behandlingen af modellerne.

Løbeegenskaberne er i top, også selv om vognene virker for en anelse for lette, men det kan evt. klares ved at montere lidt ekstra vægt i bunden. Men desværre lider vognene af nogle koblingsproblemer. Det kniber fx med sammenkobling, hvor der benyttes kortkoblinger fra ROCO, Fleischmann og Märklin. Det skyldes bl.a. at pufferne er for lange. Men løsningen er nær: Tag pufferne ud, og klip lidt af pufferstangen indtil nærkobling er opnået.

Desværre mangler styretappen, der skal holde koblingsarmen på plads ved hjælp af løberillen i undervognen. Det betyder at koblingerne har tendens til at hænge, og derfor kan vognene få besvær ved sammenkobling. Hobby Trade er godt klar over forannævnte problemer, og vil søge at løse dem.

Mere om modellen og forbilledet i næste nummer.



I første omgang omfatter programmet følgende Q-vogne:

Enkeltmodeller

31 001	DSB litra QG 33 626, hvid m/håndbremse, epoke II
31 002	DSB litra QG 33 676, hvid m/håndbremse, epoke II
31 003	DSB litra QE 34 017, hvid m/bremsehus, epoke II
31 004	DSB litra QD 23 519, brun m/håndbremse, epoke III
31 005	DSB litra QD 23 590, brun m/håndbremse, epoke III
31 006	DSB litra QE 34 382, brun m/bremseplatform, epoke III
31 007	DSB litra QE 34 413, brun m/bremseplatform, epoke III
31 008	DSB litra QF 23 889, brun m/bremsehus, epoke III
31 009	DSB litra QF 23 941, brun m/bremsehus, epoke III
31 010	DSB 496 specialvogn, grå m/håndbremse, epoke III/IV
31 011	AHJ QF 4351, gråblå m/håndbremse, epoke III
31 012	LJ LF 253, rødbrun m/bremsehus, epoke III
31 013	HFJ Q 108, hvid m/bremsehus, epoke III
31 014	HP Q 119, brun m/bremsehus, epoke III

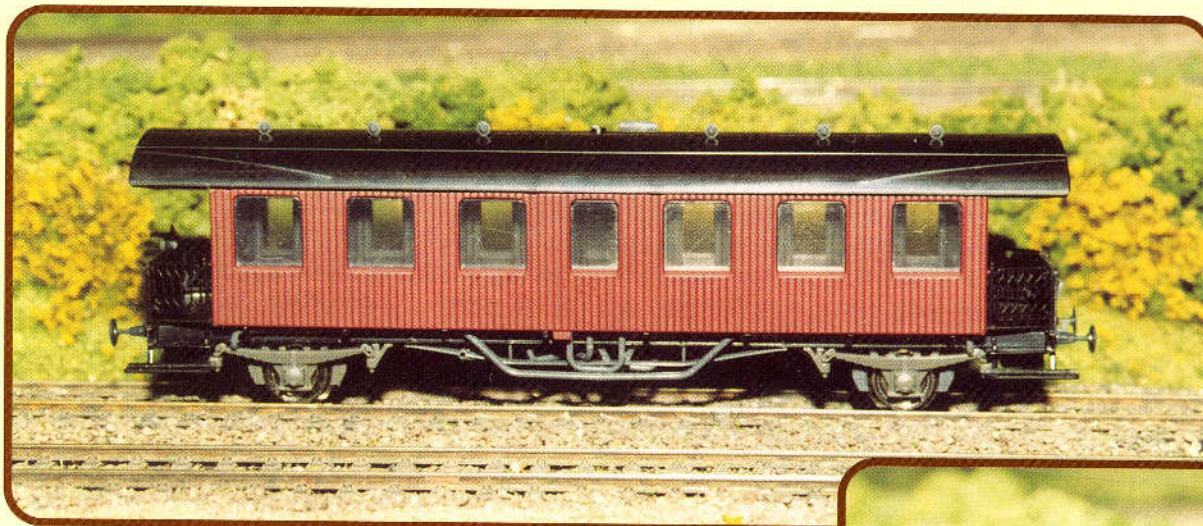
Vognsæt

Vognsættene vil omfatte følgende:

Sæt med tre hvide vogne DSB litra QG og QE til epoke II, to med håndbremse (QG) og én med bremsehus (sæt-nr. 31 015).

Sæt med tre brunmalede vogne DSB litra QD og QF til epoke II, to med håndbremse (QD) og én med bremsehus (sæt-nr. 31 016).

Sæt med fire brunmalede vogne DSB litra QD og QE til epoke III, to med håndbremse (QD) og to med bremsehus/lavtsiddende rangerskruebremse (sæt-nr. 31 017)



HOBBY TRADE

... mer' guf

Personvogn DSB litra CU

Skala 1:87; epoke II og III

I løbet af kort tid udsender Hobby Trade modellen af den tidligere annoncerede toakslede personvogn DSB litra CU. Modellen må være et 'must' for alle, som dyrker modeljernbane i epoke II og III, ikke alene fordi den er en typisk vogn fra disse epoker, men også fordi, det bliver en utrolig flot og detaljeret model. I alt udsendes syv modeller med individuelle numre (se liste herunder), iblandt disse også en grå specialvogn.

Modellen har forbillede i den listebeklædte CU med toilet midt i vognen. LOKOMOTIVET har fået et smugkig på de første prøvestøbinger i marts, hvor man allerede nu kan vurdere de forbløffende detal-

jer, udvendigt såvel som indvendigt.

Undervognen bliver komplet med det karakteristiske bremsetøj med bremsebuk, akselgafler og fjedre (det såkaldte ungarske ophæng) ...og for at få bl.a. nøje mål og detaljer har Hobby Trade dels brugt originaltegninger og fotos, dels opmålt alle delene på en originalvogn.

Endeperroner med gitterlåger, som er støbt i ultratynd plast, bliver fuldstændig som hos forbilledet. Konsollerne (krummelurerne) under taget ved endeperronerne bliver i æstet messing, og på siden af vognkassen bliver det muligt at påsætte destinationskiltet i holderne uden



brug af lim (klikmontering), hvilket fremgår af hosstående fotos.

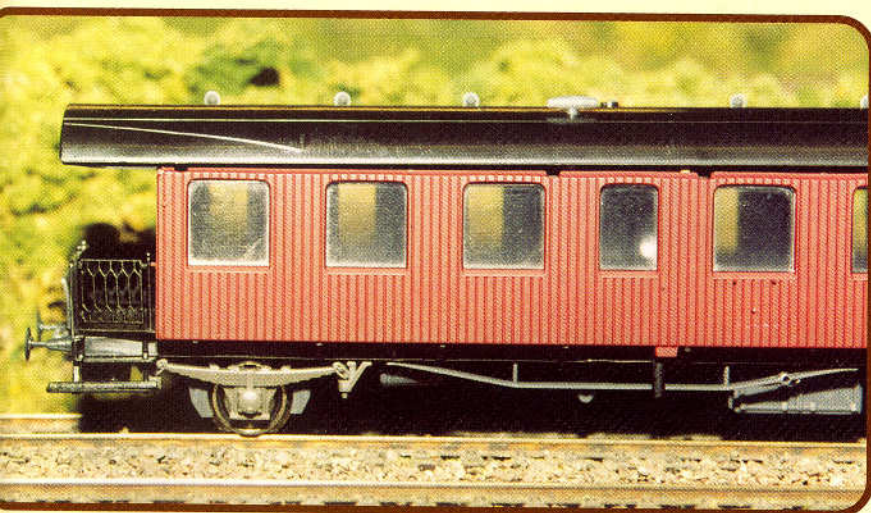
Håndbøjler og tagets hjørnestøtter monteres med tynd metaltråd, som begge selvfølgelig dimensioneres efter forbilledet, mens trin fremstilles i plast.

Vognen indrettes med adskilte kupeer med fuld efterligning af forbilledets skillevægge, siddepladser o.s.v... ja, selv håndvask og lokum på toilettet medtages.

Billederne viser som allerede nævnt en af de første prøvestøbinger af litra CU, og derfor ses nogle forskelle med hensyn til farver, mangel på detaljer og litering m.v., men vognene får naturligvis de rette kulører og litra m.v. i den endelige udgave.

I første omgang udsendes følgende CU-vogne:

- 51 001 DSB litra CU 4123
- 51 002 DSB litra CU 4136
- 51 003 DSB litra CU 3138
- 51 004 DSB specialvogn nr. 418
- 51 005 DSB litra CU 4157
- 51 006 DSB litra CU 4164
- 51 007 DSB litra CU 4169



**SET
HØRT**

Skala 1:87: epoke IIIb

Så fik vi også en epoke III beholdervogn fra olieselskabet BP (British Petroleum), mere præcist dækkende perioden 1955-1966, hvor selskabet BP ommalede sine sølvfarvede vogne i en giftiggrøn kulør med gult/hvidt logo.

Forbilledet er BP ZE 503 383 blev oprindeligt leveret til Bdr. Janssen, men overgik i 1956 til BP, hvor den fik det grønne udseende. Vognen var i drift til ca. 1967, og kom senere til DSB Museumstog, hvor den stadig befinder sig.

Modellen er igen tro mod sit forbillede med hensyn til påskrifter og lakering, men mangler hvide vangepåskrifter. Den grønne farve, logo m.v. er matchet ud fra BPs egne farveprøver.

Modellen har som nogle af de øvrige vogne fra DWA lidt afvigende detaljer, bl.a. et forkert gelænder. Antal tanksvøb, dome, dimensioner m.v. er imidlertid identisk med forbilledet, dog burde akselafstanden være 3700 mm i stedet for 4000. Det er en afvigelse på ca. 3 mm i skala 1:87. Kan man leve med disse fejl, så er modellen et flot islat i et godsvogntræk.

For mj-ere, der ikke har nået at få de tidligere vogne fra DWA, kommer Viggo Falkenstrøm med den glædelige nyhed, at man på et tidspunkt påtænker at genudgive nogle af de tidligere udsendte modeller fra olieselskaberne. Det gælder dog kun vogne, som kan få nyt løbenummer, d.v.s. at solovogne ikke genudgives. I første omgang drejer det sig om genudgivelse af vogne fra

SHELL, Gulf, ESSO (grå og sorte), Caltex og Stjerneolie. Det betyder at man får mulighed for drift som i virkeligheden. altså flere vogne fra samme selskab i et godsvogntræk. De nye løbenumre får også betydning ved køreplankørsel... så det vil være et velkomment initiativ med genudgivelser af udvalgte vogne. Man kan holde sig ajour på DWAs hjemmeside www.dwahobby.dk.



HOBBY TRADE Åben godsvogn DSB litra PB

Skala 1:87; epoke III/IV

Den af mj-erne meget ønskede åbne godsvogn DSB litra PB kommer også fra HOBBY TRADE. Allerede i marts fik man de første prøvestøbninger, der nu er sendt retur til Kina for rettelser. Billedet viser en prøvestøbning af den flotte vogn, der får alle detaljer, som hører sig til med bl.a. formonterede håndbøjler i tynd metaltråd, komplet undervogn, løst låsetøj i gavlen, håndbremse m.v.

Vognkassen får markering af brædder både udvendigt og indvendigt i sider, gavl og bund, men naturligvis ikke bag dørene i siderne. Aksellejerne får rullelejer som mange vogne undervejs blev forsynet med.

Der fremstilles ikke mindre end ti varianter, heraf seks til DSB epoke III som litra PB, tre til epoke IV som DSB litra Elo og en enkelt til LJ.

Vi ser nærmere på modellen, når den udkommer i løbet af kort tid.

HOBBY TRADE Lukket brunmalet godsvogn DSB litra Hj

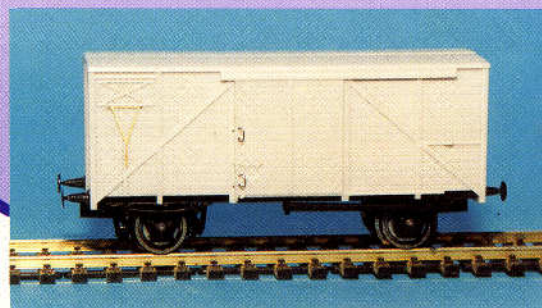
Skala 1:87; epoke IIIc/IVa

DSBs genbrugsgodsvogn fra 1960'erne er også snart at finde i handelen. Hobby Trade kunne i marts fremvise en prøvestøbning af modellen, der igen bliver en af firmaets mange lækkerier fra epoke III (og delvis epoke IV).

Undervognen er - ligesom hos forbilledet - genbrug fra den store Q-vogn (se LOKOMOTIVET nr. 84, side 32). Vognkassen bliver selvfølgelig en helt ny formkonstruktion, og igen er der tale om en meget detaljeret vogn, hvor man ikke går på kompromis med mål, detaljer, bemaling m.v. Et par eksempler er den tydelige bræddemarkering under lemme, og detaljeret låsetøj og beslag. Trækstænger til lemme fremstilles i ætset messing, der monteres på vognkassen i stedet for stereomarkering.

Den viste vogn er udgaven med håndbremse, men der udsendes også modeller med rangerskruebremse.

Vognene udsendes dels i sæt med tre hhv. fire vogne, dels brunmalede fra DSB til epoke IIIc og IVa, privatbanerne LJ og HP, dels som blå firmavogne fra FAF (Fyns Andels Foderstofforretning). Endvidere får vi en grå specialvogn til epoke IIIc/IV, så vi kan skabe herlige 'sidespor-miljøer'.



Læs bl.a. følgende
i næste nummer af
LOKOMOTIVET:



Næstved Model Jernbane Klub i 25 år -
fyldig reportage om klubben og det
store, spændende anlæg * Special- og tje-
neste vogne i model til epoke IV * Byg en
bærevogn til containere DSB litra Lgmns,
epoke IV * Lav et spændende diorama, 5.
del: Q-vogne og kvægfald * Nyheder og
anmeldelser * Sporplaner og anlægsde-
sign - og meget, meget mere!
(Forbehold for ændringer)

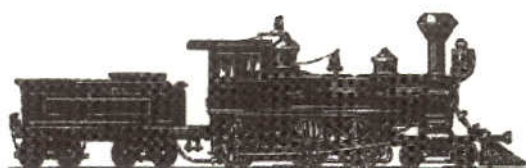
Nr. 87 (48 sider) udkommer ultimo sep-
tember 2006.

Abonnement Dkr. 380,- kan bestilles via
netbank på BG-bank girokonto (se kolo-
fon side 3) eller ved at indsende en check
på beløbet til LOKOMOTIVET, postboks
477, 4700 Næstved.

Fortrykte girokort kan bestilles på
lokomotivet@lokomotivet.dk.

DUUS HOBBY

Rødovre StationsCenter
2610 Rødovre
Tlf.: 3672 0136



**BACHMANN - LGB - LIMA
FLEISCHMANN - MÄRKLIN**

Molak og TesTors
Busch - Vollmer - Kibri - Heljan

*Herudover alt til kreativ hobby
for hele familien*

Vi sender overalt

*

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

Modeljernbanecentret

TRINBRÆTTET

ÅRHUS

**Dit Trinbræt er med
- også i varmere tider**

HELJAN - DSB HD vogne, både som **DSB brune vogne**, men også som
Faxe kalkvogn, og som **gul DLG vogn**. Vi har set provestøbningen, der er
noget at glæde sig til! Desuden kommer **DSB Pb-vognen** i mange versioner,
både med og uden Europ-mærker. Kom ind og reservér. Vi har **IC3 i blå bema-
ling** i butikken og **Nordpilssættet** har vi stadig få sæt tilbage.

NYHED! DSB RANGERTRAKTOR 77-87

Rangertraktoren blev bygget hos FRICHS i perioden 1934 - 35. Den var
udstyret med en dieselmotor på 78 HK. I perioden 1935 - 37 blev der
monteret førerhus. Oprindelig farve var sort, men blev ommalet fra ca.
1960 til den kendte grønne.

Indholder: Ætseark af karosseridele fremstillet i nysølv. Støbedele:
Vægtklodser, udstødning, sandingskasser i hvidtmetal. Tenshodo motor-
bogie. Lygter fra Weinert. Kurvpuffer fra Weinert. Litring fra KM-text (4
forskellige numre, 77 - 79 - 82 - 85). Og selvfølgelig udførlig byggevejled-
ning.

Prisen for byggesættet bliver kr. 1.995.

EKSKLUSIVT FOR TRINBRÆTTET ÅRHUS!

HOBBYTRADE - De små Q-vogne er kommet. Både hvide og brune versio-
ner med henh. håndbremse, bremseplatform og bremsehus. **Tilbud:** Den nye
kvægfald og valgfri **stor Q-vogn**! Vælg selv din store Q-vogn i butikken. Vi har
stadig **IB-vognene** på lager. **DSB MZ IV**. Dette er kræst for dem der kører
epoke IV og V! Kommer som 1448 med moderne sneplov, 1459 med runde
puffer og flad snerydder eller Raillion 1460, med og uden lyd, AC og DC. Kom
ind, se og lyt! **D-Maskinen** er annonceret. Vi tager selvfølgelig mod reserva-
tioner på dette lokomotiv, der kan anvendes i stort set alle sammenhænge,
hovedbane, sidebane, sågar i persontog - det måtte køre 70 km/t om sonda-
gen!

MÄRKLIN nyheder. Årets danske nyhed fra MÄRKLIN er klassikeren **DSB MY**
i ny **blå tjenestelokomotiv** bemaling. Overraskelsen er at den er udstyret med
fuld lyd fra en MFx lyddekoder. Dvs. at der er fuld motorlyd plus fløjte, ran-
gergang, damp- og trykluft udluftning og ikke mindst bremse-lyd. Dette bliver
en virkelig flot model til samlingen af Märklin MY'ere. **MINITRIX** er også med
på den blå bølge og laver en blå tjeneste version af MY'en. Kommer som
engangs serie i 2006.

SPECIELT FOR TRINBRÆTTET ÅRHUS:

TITAN HAVNEKRAN - Nyeste skud på stammen af fræste byggesæt bliver en
model baseret på Titan kulkranen i Mariager. Her er virkelig noget til havnemil-
jøet eller industriområdet i epoke III, en lille havn som Mariager havde én, en
stor som Fredericia havde 3-4 stykker! Kom ind og se prototypen i butikken.
Pris 398,-

HJÆLPEVOGNEN: DSB's hjælpevogn i håndbygget udgave. To versioner,
henholdsvis brun (hjemsted Struer) og gul (hjemsted Nyborg). Kom ind og se!
Pris 1498,-.

NAVNESKILTE til MA lyntog! Sæt med fire tognavneskilte til placering på
siden af toget udført i ætset rustfrit stål. Bogstaverne står utroligt skarpe.
Navnene er SYD-VESTJYDEN og KONGEÅEN, LIMFJORDEN OG NORD-
JYDEN. Lige til at lime på. Pris 118,-.

Vi har desuden skilte med Limfjorden og Nordvestjyden til MS lyntoget

Kom ind og se dem i butikken!

ROCOs nyhed i år er DSB ML 6 rangertraktor, en virkelig charmerende lille
maskine med kraftoverføring via udvendige kobbelstænger. Epoke III, kommer
i IV kvartal. Vi tager mod reservationer nu. Desuden kommer Roco med DSB
Unimog plus fladvogn, DSB Carlsberg vogn og DSB Trailer vogn m. VELFAC
container.

VI SES TIL DAMPDAG I RANDERS 27. MAJ, SUSANNE & HENRIK

TRINBRÆTTET ÅRHUS

v/Susanne Sjøner
Frederiks Allé 85
8000 Århus C

Tlf./Fax 86 13 94 00

www.trinbraettet-aarhus.dk
aarhus@trinbraettet.dk

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

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

ROCO-smånyt i skala 1:87

Dobbeldækkerpersonvogne fra DSB

En af forårets nyheder fra ROCO var de svejtsiske dobbeldækker-personvogne, hvis forbillede var indlejret til DSB i perioden ca. 1997-2001.

Disse modeller leveres med to vogne i hvert sæt. De er tro mod originalerne med autentiske DSB-påskrifter i Via-skriftsnittet foruden det nye DSB-logo, DSB-numre m.v. Forbillederne blev aldrig ommalet i DSB-kulører, men kørte i det originale svejtsiske design.

De to sæt omfatter følgende:

Sæt 45 910:

DSB B 50 85 26-94 062-4

DSB B 50 85 26-94 924-5

(styrevogn)

Sæt 45 911:

DSB B 50 85 26-94 063-2

DSB AD 50 85 86-94 020-9

(1. klasse vogn med rejsegodsrums)

Dobbeldækkervognene benyttedes bl.a. i regionaltog mellem København og Odense. Styrevognen var ikke aktiv på de danske spor, idet man hos DSB benyttede et lokomotiv i hver ende, nemlig ellokomotiverne litra EA. Desværre fås disse endnu ikke som færdigmodel, kun som byggesæt fra Tikøb

Hobby, så vi kan ikke umiddelbart oprangere korrekt på modeljernbanen.

Unimog

I 2. kvartal, d.v.s. at det er op over, udsendes en model af DSBs vej- og sporgående tjenestekøretøj, den gule Unimog med tilhørende åben godsvogn uden støtter (ex. litra Kbs). Godsvognen er lastet med to små containere fra Banestyrelsen.

Modellen er til epoke V.

DSB ML 6

Den gamle travler, det grønne diesellokomotiv hos DSB (fabrikat English Electric) er nu også fundet frem hos ROCO. Det udsendes til både to- og treskinne med NEM-stik hhv. ANDI-dekoder, og udsendes i 4. kvartal. Det får træk på alle tre aksler, overdel i plast og underdel i metal. Modellen forsynes med ROCOs driftsikre motor og tilhørende svinghjul. Den leveres naturligvis i grøn lakering med tilhørende gule antikvapåskrifter.

Ølvogn fra Carlsberg

I tredje kvartal 2006 udsender ROCO en ølvogn fra Carlsberg. Modellen har forbillede i en vogn med spidst bremsehus,

bygget hos Wismar, hvilket egentlig er korrekt nok, idet Carlsberg havde nogle få vogne af dette udseende. Men glæder jer ikke for tidligt, for modellen har ikke mere med forbilledet at gøre end en Skoda, der har fået påsat BMW-logo. Der er flere uligheder mellem forbillede og model, bl.a. dimensioner, udseende med brædevægge, påskrifter og litring, epokevalg m.v. Men det vender vi tilbage til, når modellen udkommer.



Vekselladvogn

DSB litra Sdgmns

Også en vekselladvogn DSB litra Sdgmns med nyt nummer er på vej. Denne gang får modellen et veksellad i farver og påskrifter fra VELFAC-vinduer. I ROCOs nyhedsprogram for 2006 angives i teksten, at vognen får containere fra spedititionsfirmaet Contino, men det er en fejl, oplyser ROCO til redaktionen. Modellen er til epoke V, og udkommer i 3. kvartal 2006.

HOBBY TRADE

... så mangler vi bare 100 køer!

DSB kvægfold

Skala 1:87

Så kom den længe annoncerede kvægfold i handelen. Hobby Trade har undervejs været forfulgt af mange uheld med hensyn til fremstilling, forsendelse o.s.v.

Det nydelige lille sæt er støbt i traditionel hård plast, og fås i to farver, nemlig DSB svensk-rød og sort, begge kulører blev benyttet hos både DSB og privatbanerne. Sættet limes sammen ved hjælp af almindelig P-lim. Desværre er byggevejledningen helt ubrugelig, både med hensyn til samling og bemaling; det prøver vi at råde bod på i næste nummer.

Forbilledet kunne tidligere findes på store og små DSB-stationer foruden mange privatbaner. En model af kvægfolden har længe været en mangelvare, så man kunne lave et rigtigt hyggeligt og komplet godsmiljø med kvæg og andre 'landbrugsprodukter'. Se i næste nummer



Nyt produkt-katalog

2006-2007

Hobby Trades ambitioner for dansk modeljernbane m.v. fejler ikke noget! Det fremgår tydeligt af det nyeste katalog for firmaets nuværende og kommende modeller.

Ud over at vise de gangbare produkter som diesellokomotiverne DSB litra MZ IV, ME, personvogne litra CM og godsvogne litra Q og IB, så er der naturligvis smagsprøver på de kommende modeller af DSBs damplokomotiv litra D, dieselmaskinerne MZ I og II, udenlandske dieselmaskiner (bl.a. fra Norge og Luxemburg), de små Q-vogne, den lukkede godsvogn litra HJ i flere udgaver og den toakslede personvogn litra CU. Sidstnævnte virker umiddelbart meget lovende, og bliver særdeles detaljeret, hvilket fremgår af Hobby Trades hjemmeside.

En spændende nyhed for epoke V-kørerne bliver serien af DSBs dobbeldækkervogne litra B, Bk og ABs udført i de karakteristiske blå/grå farver. Disse udsendes i år 2007.

En lille mangel i kataloget er efter vor mening, at Hobby Trades tilhørende ikke er medtaget, fx de små kolonnehuse, transformertårne, kvægfold, lyd-moduler m.v., men det kan selvfølgelig komme med i næste katalog. Lad os håbe det.

Vær opmærksom på, at der er fejl i kataloget, idet de små Q-vogne flere steder bærer samme løbenummer, og er angivet til forkert epoke (side 11-12).

Kataloget er skrevet på tysk og engelsk, men det er vel sprog, der er almindelige forståelige for vore dages globale danskere? Kataloget kan fås hos den lokale mj-forhandler.



HOBBY TRADE

ROCO MULTIMAUS

LOKO
MOTIVET

I løbet af året følger afløseren for ROCOs Lokmaus2 til digitale hjemmeanlæg. Den nye elektroniske mus får navnet MultiMaus, og selv om den har mange forbedringer og nye funktioner i forhold til den gamle Lokmaus2, så er den fuld kompatibel med det gamle system. Der kræves altså ingen geninvestering til transformere, boostere m.v.

MultiMaus er udformet ergonomisk korrekt efter håndens opbygning, og minder i udformning lidt om de amerikanske håndterminaler fra andre store systemer, fx Lenz, DigitalOne m.fl.

Den får et stort display med bl.a. visning af fire cifre, og dermed også mulighed for at programmere adresser op til 9999, hvor den ældre kun kunne håndtere 99. Det betyder at man nu kan adressere et lokomotivs fulde nummer, fx (MZ) 1414 i stedet for kun at indkode de to af numrene.

Displayet gør det også muligt at navngive lokomotiverne, og sætte et passende symbol for den enkelte maskine, altså et damp- eller dieselsymbol m.v. med fuld angivelse af, hvilke funktioner, der er i brug.

Foruden at kunne styre 9999 trækraftenheder, så kan MultiMaus også håndtere 1024 sporskifteadresser. Alle adresser og navne på trækraftenheder m.v. vises nu fuldt ud i displayet.

I stedet for de sparsomme fire funktionstaster på Lokmaus2, så er den nye Multimaus udstyret med ti funktionstaster, der giver mulighed for op til 20 kombifunktioner (F20). Herved får man bl.a. får fuldt udbytte af de mange lyde, der findes i fx lyddekodere fra ESU. Eksempelvis har ROCOs MZ-modeller i alt seks lyde indbygget, men kun de

fire kan udnyttes i Lokmaus2.

Kort resumeret indeholder den nye MultiMaus, der er i handelen fra efteråret 2006, bl.a. følgende egenskaber:

- ergonomisk korrekt håndform
- énhåndsbetjening
- cursortaster for kørselretning (frem/bak)
- drejeknap for hastigheder
- tast for nødstop
- nulstilling og 'låsereg' for drejeknap
- flere funktioner gennem flere taster
- funktionerne kan umiddelbart afbrydes
- op til tyve særfunktioner (F20)
- højtydende mikrocontroller
- 9999 lokomotivadresser
- programmerbare lokomotivnavne
- alfanumerisk lokomotiv-navnevisning
- sporskiftestyring op til 1024 enheder
- CV-programmering op til 255 (programmeringsmodus)
- grøn baggrundsbelysning i display
- kompatibel med Lokmaus2 og Lokmaus R3
- flere nationale sprog



NY MJ-KLUB i HERNING- IKAST

Der opstår heldigvis fortsat mj-klubber rundt omkring i landet, - og jo flere, jo bedre for vor hobby. Senest har vi modtaget en melding om, at der den 17. januar 2006 er oprettet en ny klub i Herning. Det er Herningegnens Model Jernbane Klub, forkortet HMJK, der indtil videre har til huse i BaneDanmarks lokaler på Godsbanvej i Herning.

Allerede nu har klubben programsat mange aktiviteter i år 2006, bl.a. skal man finde et lokale på omkring 300 kvadratmeter og udarbejde idegrundlag for et anlæg.

Er man interesseret i at være medlem, kan man kontakte John Houe på telefon 97 25 26 67 for nærmere oplysninger.

ROCO Nye spor geoLine



Som afløser for de ældre spor af fabrikat Roco-line, har firmaet nu lanceret en ny sportype, der i stil og udseende bedre matcher vore dages krav til modelspor.

Sporene leveres fortsat med imiteret ballastmätte, men denne er blevet smalere, så den bedre svarer til de virkelige forhold, ikke mindst i Danmark (DSB). Det betyder også, at det ikke længere er nødvendigt at klippe eller skære ballasten til ved sammensætning af to sporskifter.

Sporskifterne er i øvrigt forberedt for indbygning af reedkontakter direkte i skinne, og der er føringstappe, der gør det lettere at samle sporene.

Det nye system eliminerer de ofte irriterende småstumper af spor, der skal indsættes for at få radiene til at passe. Udgangspunktet er et raster for sporskifter på 22,5 grader, der har en samlet længde på 385 mm; det sammensættes af to spormoduler 200 mm (sporskiftets længde) + 185 mm (ret sporelængde). I alt kan sammenstilles tre radier med en indbyrdes parallelafstand på 76,5 mm. Denne afstand er dog fortsat for stor til danske forhold. Det nye sporsystem kan levere rette skifter såvel som kurveskifter.

Sporkoden er den samme som hidtil, d.v.s. kode 85, og man behøver ikke kassere det gamle Roco-line, idet man kan anskaffe et 100 mm langt overgangsstykke, der indpasser sporprofil m.v. mellem det nye og gamle sporfabrikat.

De nye spor er tænkt som en indgangsvinkel for begyndere, så for de 'seriøse' mj-ere, der selv ønsker at lægge ballast, kan det 'gamle' Roco-line uden ballastmätte fortsat fås.



www.brastrup.com

**KOM
i Påsken**

og vær
med til
åbnings-
FESTEN
med...

har atter slået døren op for
ET NYT SHOWRUM

Åbningstider i Påsken

Lørdag	8. april	10.00-14.00
Mandag	10. april	10.00-17.30
Tirsdag	11. april	10.00-17.30
Onsdag	12. april	10.00-17.30
Lørdag	15. april	10.00-14.30

...masser af
spændende
TILBUD

- både i
show-
rummet
og på

www.brastrup.com

Sct. Mathias Gade 59, 8000 Viborg



Komplet
udvalg i
skinner
fra Märklin
og Trix til
gunstige
priser
- se selv på

www.brastrup.com



99,95 kr.

Trix 62611 / 62612
Märklin 24611/ 24612

märklin
TRIX

**STARTPAKKE
TIL LANDSKABSBYGNING**

brastrup.com har et stort
udvalg af byggesæt på lager -
for eksempel Fallers 170851

Borgruin 248,- kr.



Stort udvalg i
rullende materiel
- noget for enhver
pung og enhver smag



Faller
171760
171761

199,95 kr.

Værktøjssæt



Brastrup
70900 59,95
59,95 kr.

Limpistol

Brastrup
70800

59,95 kr.



**Leg 2 og 2
med**

Märklin 610479
kr. 99,95



**Mobile
Station**

Märklin 60652

Kører du
Spor 1,
spor N eller
MiniClub?
Kontakt

www.brastrup.com

for et godt
tilbud!

Se åbningstiderne m.v. på www.brastrup.com

Du kan altid træffe os på toget@toget.dk eller telefon 2240 8959