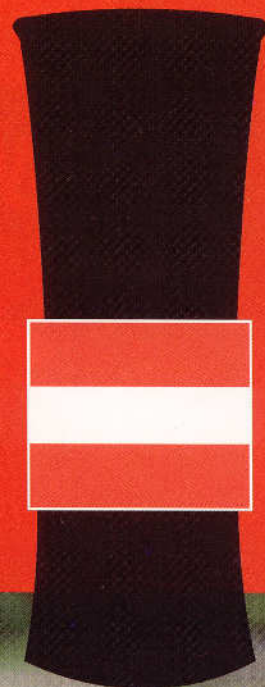


JERNBANEHISTORISK TIDSSKRIFT OM
DANSKE JERNBANER I VIRKELIGHED OG MODEL

LOKO MOTIVET



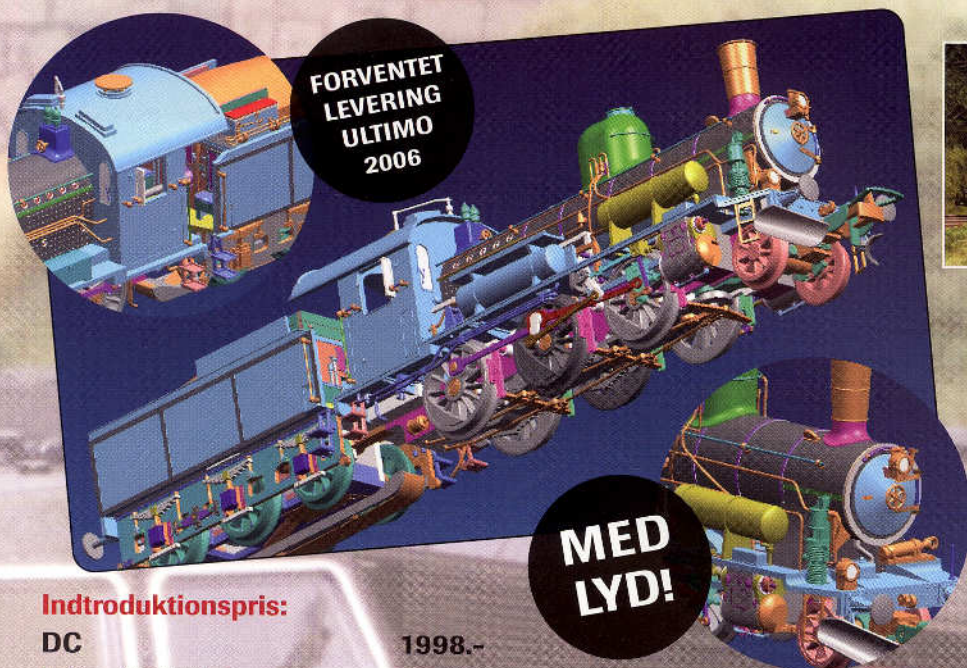
87

- NMJKi 25 år
- Q-vognepå diorama
- DSBtjenestevogne epoke IV
- DSBlukket godsvogn litra Hs-t

SEPTEMBER 2006
22. ÅRGANG

56 SIDER

Lyden af gamle dage...



**FORVENTET
LEVERING
ULTIMO
2006**

**MED
LYD!**



De længe ventede CU-vogne er her nu. Vognene er kommet i 3 DSB varianter, herunder togførervogn og 1 grå specialvogn / 18.

**Vejl. udsalgspris:
398.-**

Indroduktionspris:

DC	1998.-
DC m/LokPilot	2248.-
AC m/LokPilot	2248
DC/AC m/LokSound	2898.-



Foto: K. E. Jørgensen



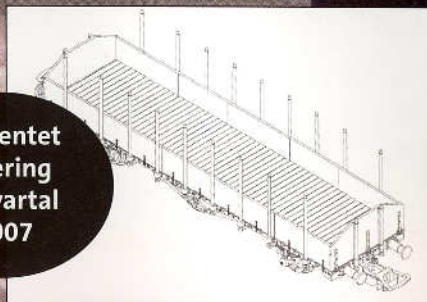
Foto: Jens Bruun-Petersen

**Forventet
levering
3. kvartal
2007**

CL-CLS bogievogn

CL epoke III - 4 forsk. numre	398.-
CL epoke IV - 2 forsk. numre	398.-
CLS - 2 forsk. numre uden lys	498.-
CLS med frontlys og interiørbelysning	598.-
Interiørbelysningssæt til CL	128.-

**Forventet
levering
3. kvartal
2007**



**SJ Litt O kommer som
model i 1:87 yderst**

veldetaljeret udgave.

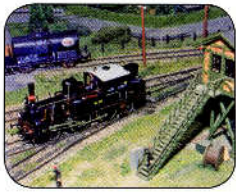
6 forsk. epoke III numre
3 forsk. epoke IV-V numre.

Vejl. udsalg

228.-

hobby trade

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



NMJK
25 år med dansk model-
jernbane

5



DSB litra Hs-t m.fl.
Lidt om DSBs lukkede
godsvogn

34



Q-vogne på diorama
Eksempel på brug af Hobby
Trades små og store Q-vogne

18



SPORSKIFTET

Læsernes indlæg, kommentarer
og supplementer til tidligere
numre af LOKOMOTIVET.

37



Fotoarkivet:
Forbilleder for DWA's
beholdervogne

24

Anlægsdesign:

Dianalund station

Sporplan over en kendt privatbanestation

43

VI HAR HØRT OG SET...

11 sider med sommerens og efterårets
danske nyheder

44



DSB tjenestevogne i model

Noget om DSBs gul- og
gråmalede tjenestevogne
i epoke IV, bl.a. på diorama

26

*Skælskør maskindepot på NMJK's anlæg. Ved depotet holder
D 825 og HS 363 for at gøre klar til dagens drift.*



DSB litra Lgmns
Selvbyg af 2-akslet container-
bærevogn, epoke IV

32



**LOKO
MOTIVET**



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

LOKOMOTIVETS officielle adresse:

LOKOMOTIVET
Postbox 477
4700 Næstved
Fax 54 94 50 45
BG-Bank Reg.nr. 1551
Giro-nr. 3 38 55 07
IBAN: DK 04 3000 000 33855 07
SWIFT-CODE: DABADKKK

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

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

Faste medarbejdere:

Claus Jensen
Jens Bruun-Petersen
P.C. Johansen
E.V. Pedersen
Torben Bejerholm
Erling Nederland
H.W. Karlsson

Sats, montage og repro:
Grafikom A/S
4930 Maribo

Oplag
1400 eksemplarer.

Alle artikler og skemaer er copyright
LOKOMOTIVET og forfatterne (signaturen).
Eftertryk af artikler, annoncer og tegninger
m.v. er forbudt uden forudgående aftale
med LOKOMOTIVETS redaktion eller for-
retningsfører.

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

Velkommen

- til 22. årgang af vort lille blad. Vi håber at alle læserne har haft en god sommer, hvad enten man lå ved stranden eller dyrkede det ferroviale.

Vi lægger ud med 56 sider i stedet for de planlagte 48, hvilket man næppe er ked af. Det skyldes bl.a. jubilæumsteksten om NMJK, der har sneget sig op i et anseeligt antal sider, så vi mente, der skulle andet i bladet end 'lokalt stof', så der ikke blev overvægt af dette.

Vi forsøger igen i år at lave et blad for alle jernbaneinteresserede. Det kan være svært, men læserne er gode til at komme med ideer... og med stof. I næste nummer bringer vi således en reportage fra Modeljernbaneklubben H0 i Albertslund, og en af vore største eksperter på digitalområdet Peter Jonassen har

lovet at hjælpe vore læsere til at forstå Märklins digitale verden, her især mfx-systemet. Vi siger 1000 tak, og er modtagelige for andre ideer og artikler. Skriv til os pr. fodpost eller pr. mail.

Til november udkommer tredje bind af Dansk Jernbane Historie. Hvad den handler om, pris m.v. fremgår af annoncen herunder. Men bestil snarest, og indsend hurtigst muligt det ilagte girokort (kun til abonnenter), så vi kan bestille korrekt oplag.

Ud over denne bog, så følger en ny bog om danske damplokomotiver i foråret 2007. Det bliver en bog skåret over samme læst som litra E, d.v.s. med masser af ukendte oplysninger, hentet fra bl.a. Rigsarkivet og Danmarks Jernbanemuseum... og selvfølgelig med masser

af hidtil ukendte fotos, reviderede skæbnetabeller, tegninger m.v. Bogen kommer denne gang til at handle om DSBs damplokomotiver litra R, H, S, FIII og litra Q. Mere om bogen i vort februarnummer (nr. 89), men nu er man lidt forberedt på udgivelsen, så man kan 'spare sammen'.

Til slut en stor tak til alle læsere, annoncører og forhandlere for den store støtte vi efterhånden har mødt, hvilket gør at vi til stadighed vokser i oplag. Og det hjælper jo alt sammen til at få vort gode blad til at holde sig solidt på sporet.

Ka' I ha' det godt. Vi ses til december med nr. 88.

DANSK JERNBANEHISTORIE (3)

Så er vi snart klar med tredje og - foreløbig - næstsidste bind om de danske jernbaner i den fjerne og nære fortid.

Dansk Jernbane Historie nr. 1 udkom i december 2004, og den næste i efteråret 2005. Den tredje i rækken bliver indholds- og designmæssigt skåret over samme læst med mange spændende og hidtil usete fotos m.v.

I bog nr. 3 vil man kunne læse om følgende emner:

- **Næstved station gennem tiderne**

Historien om den store sydsjællandske station fra anlæggelsen i slutningen af 1800-tallet til ca. 2005. Endvidere omtale af stationens godskunder gennem tiden, Mogenstrup Stengrav, Magle Mølle papirfabrik m.fl. Teksten illustreres med sjældne fotos, bl.a. i 4-farve, sporplaner m.v.

- **Lyn- og bådtoget 'Engländeren'**

Den komplette historie om DSBs navnkundige tog for Englandsforbindelsen mellem København-Esbjerg. Med uddybende omtale af trækraft, vogne, eksempler på oprangeringer m.v.

- **Jernbaner på postkort (1. del)**

De gamle postkort fra århundredskiftet er en værdifuld historisk kilde for, hvordan datidens jernbaner så ud. Her er udvalgt en række sjældne postkort fra DSBs drift i hele landet, der gengives i stort format og kommenteres med causerende tekst.

- **DSB fiskevogne litra ZF**

Fiskevogne litra ZF var en ret speciel vogntype hos DSB, og den er aldrig blevet rigtigt omtalt i jernbanelitteraturen. Men her er en uddybende tekst om fiskevognene, som er blevet til ved hjælp af P.C.Johansen fra DSB og fiskevogneksperten Flemming Kjær. Teksten illustreres med 10 skala-tegninger i 1:87 og mange sjældne fotos, bl.a. i 4-farve m.v.

Boghæftet bliver som sædvanlig i LOKOMOTIVETS storformat A4, og vil blive på 80 til 96 sider, trykt på flot holdbart papir.

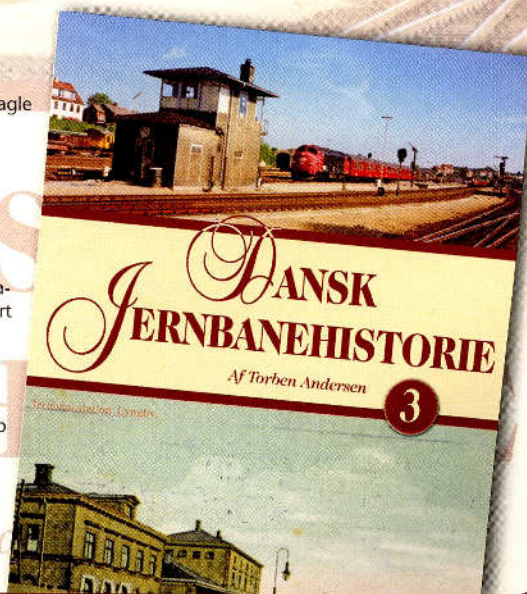
Bestilling:

Danmark: Fås ved at indsætte kr. 270,00 vedlagte girokort eller indsende check på beløbet til bank/giro. Beløbet er incl. forsendelse. Se adresse og konto-nummer på bank m.v. på side 3.

Udlandet (herunder Sverige og Norge): Kr. 320,00 incl. porto.

Bogen trykkes kun i begrænset oplag, og kan forudbestilles til og med 27. oktober 2006. Bestillinger modtaget efter denne dato kan vi ikke love at effektuere, da trykplaget retter sig efter forudbestillingerne.

Bogen påregnes udsendt ultimo november/primus december 2006.



O 318 rangerer ved signalposten på Høng station. Signalposten har forbillede i den gamle post på Københavns 2. Banegård.



NÆSTVED MODELJERNBANE KLUB

25 spændende år med dansk modeljernbane

■ Torben Andersen
Medstifter af NMJK og formand 1982-83

I efteråret 2006 kan Næstved Model Jernbane Klub (NMJK) fejre 25 år. Siden oprettelsen i 1983 har klubben vokset sig til en af de største i Danmark. Selv om mange andre klubber også i disse år kan fejre runde tal, og derfor burde omtales nærmere, så synes vi det er lidt anderledes med NMJK, idet vort blad LOKOMOTIVET har dybe rødder i klubben. Så tilgiv os, at vi bliver lidt lokale i dette nummer af bladet, men NMJK har også altid været villig til at sprede kendskabet til dansk modeljernbane i samme ånd som LOKOMOTIVET, så derfor fortjener klubben en særomtale.

Forhistorie

Næstved Model Jernbane Klub (NMJK) blev oprettet den 11. november 1981 på initiativ af nogle jernbaneinteresserede i Næstved og omegn. Primus motor var Torben Bejerholm, og i alt deltog 14 personer i den stiftende generalforsamling.

Generalforsamlingen blev afholdt i en kælder på Præstøvej i en villa. Her blev klubbens love stadfæstet, og det blev fra begyndelsen vedtaget at man skulle køre 2-skinne-jævnstrøm skala 1:87 med dansk

forbillede, et princip, som klubben har holdt fast ved.

Allerede fra første færd var klubben aktiv, og begyndtes straks at gøre reklame for den, bl.a. ved en udstilling i BG-Bank (dengang "Bikuben") på Hjultorvet i Næstved, hvor man opstillede forskellige modeller af rullende materiel, huse m.v. i sparekassens vinduer.

Da man ikke havde klublokale, blev de første klubmøder afholdt i førnævnte villa i kælderen, hvor man hyggede sig og diskuterede jernbaner i al almindelighed. Snart efter fik man fast mødelokale på Kildemarksskolen i Næstved.

Klublokaler

I nogen tid holdt NMJK klubaftener hos næstformanden Torben Andersen i et kælderlokale, men man ønskede selvfølgelig hurtigst muligt at få 'foden under egne spor', og ledte med 'store projektører' efter et egnet lokale.

Det lykkedes i 1985, hvor man af Næstved Kommune fik tildelt et lokale på Uglebrokskolen. Det var et ca. 200 kvadratmeter stort kælderlokale, der i koldkrigstiden skulle bruges som tilflugtsrum. Klubben greb chancen, og sagde ja-tak for tilbudet.

Man gik straks i gang med at

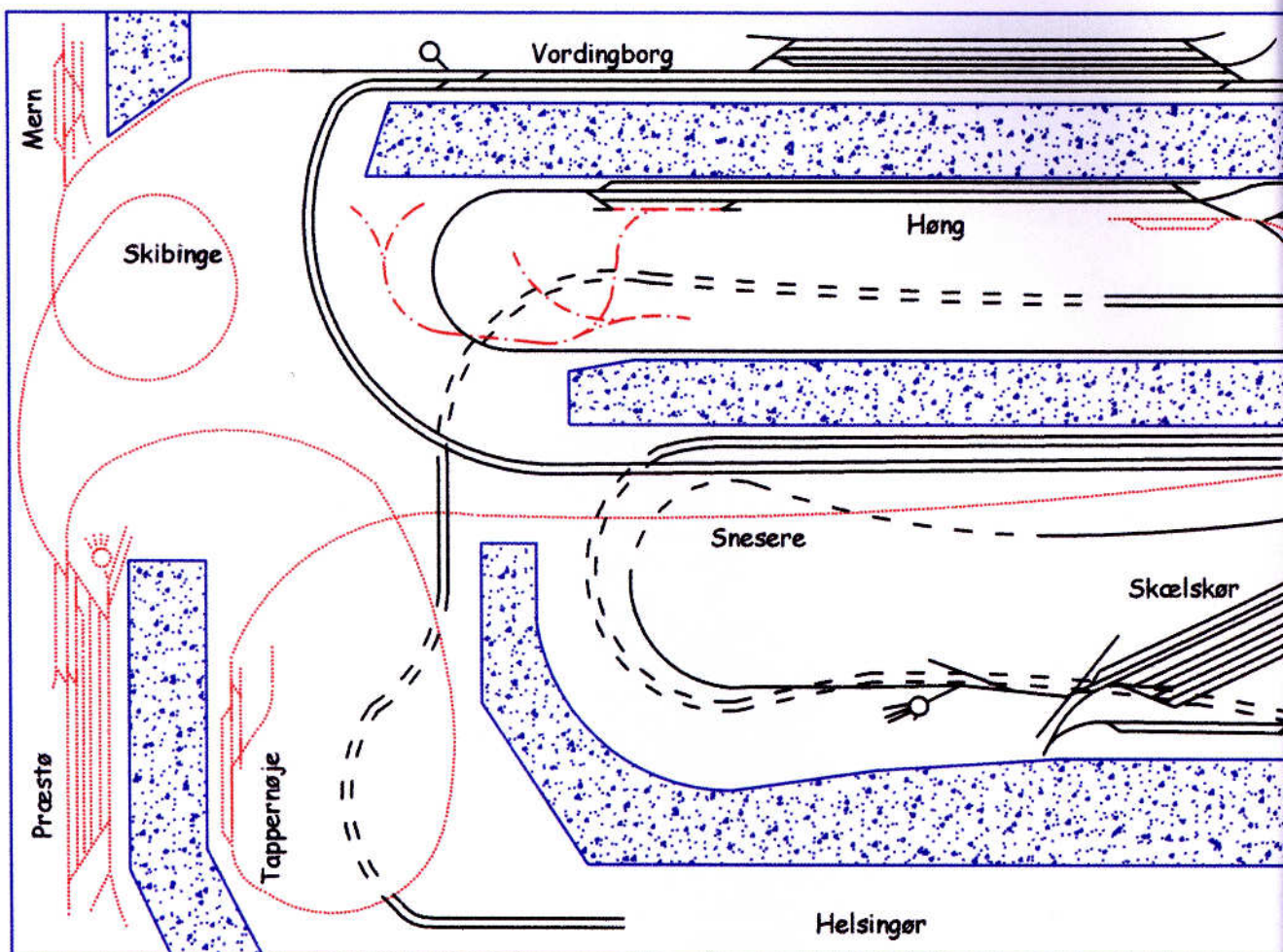
indrette rummet, idet man opdelte det i ca. fire lige store zoner (sektioner), så man bedre kunne overskue, hvordan og i hvilken rækkefølge, det skulle indrettes. Den ene zone blev - selvfølgelig - øremærket som hyggelokale, der indrettedes med alle nødvendige faciliteter som borde, bænke, stole, kaffemaskine og radio... senere også video og TV! For de læsetrængende oprettede klubben naturligvis også et bibliotek, der også hurtigt voksede sig stort ved hjælp af generøse boggaver, kataloger, tidsskrifter, køreplaner o.s.v., og hyggelokalet udviklede sig efterhånden til en kombineret hygge- og læsesal - et godt princip, der stadig benyttes i klubben af både medlemmer og gæster.

Anlægget

Strækningerne

Klubben fik snart tegnet en sporplan, der udnyttede det store rum. Det var den nu tidligere formand Torben Bejerholm, der udarbejdede planen, der med få ændringer blev vedtaget... og sat i værk.

Da den oprindelige sporplan skulle tilgodese alle interesser, blev den udformet med flere særskilte hovedstrækninger, der inddeltes i to hovedepoker, således at man



Fakta om NMJK - August 2006

Foreningen oprettet: 11. november 1981

Antal medlemmer: 62 (heraf 30 meget aktive)

Bestyrelse:

Formand: Dan Rasmussen, tlf. 55 99 02 24
(formand siden 1994)

Kasserer: Olav Køhler

Sekretær: Thomas Henrichsen

M.a.b.: Frits D. Sørensen
Bjarne Aaholm

Kontingent pr. måned: Kr. 50,- for alle (ingen passive medlemmer)

Klubdage: Mandag og torsdag kl. 19,00-ca. 22,00

Fast køreaften: Sidste torsdag i måneden

Hjemmeside: www.nmjk.dk

Webmaster: Søren Christoffersen

Fakta om anlægget

Sted: Uglebroskolen, Nygårdsvej, 4700 Næstved

Lokalestørrelse: Ca. 210 m²

Anlægstørrelse: ca. 180 m²

Antal spormeter: ca. 350 m incl. dobbeltspor

Skala: 1:87

Anlægstype: Kombineret duk-under/gå-omkring

Forbillede: DSB og NPMB

Epoker: III, IV og delvis V

Styresystem: Powerhouse Pro (NCE, North Coast Engineering Co.) med håndterminaler

Antal boostere: 5 stk. á 5 A

Sportyper: PECO code 100 og Tillig code 85

Sporskifter: PECO code 100 og Tillig code 85

Sporskiftedrev: Fulgurex og Toitoise

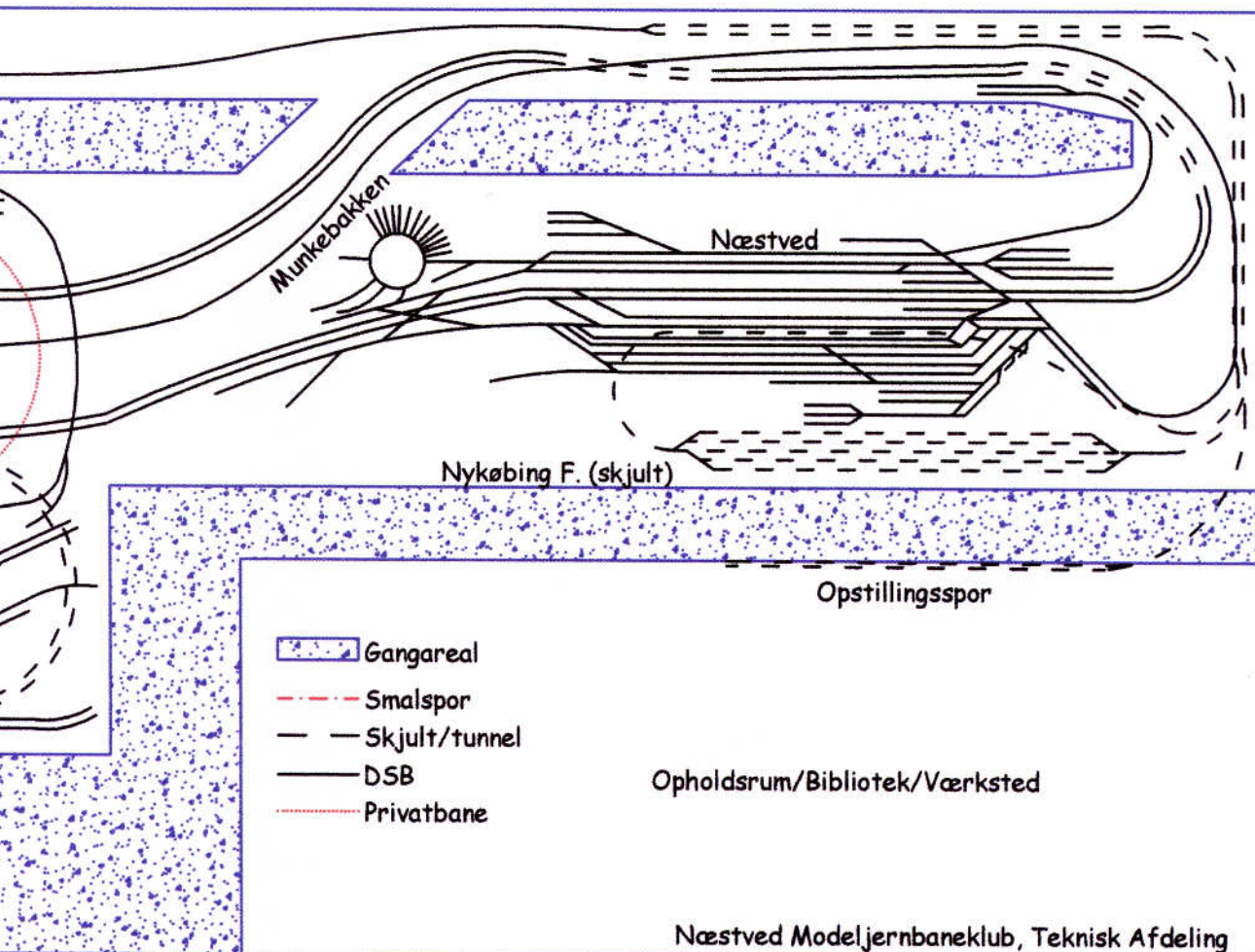
kunne køre epoke III og IV (på det tidspunkt var epoke V fra 1991 naturligvis ikke startet).

De fire hovedstrækninger blev:

- 1) Skælskør-Høng (DSB), epoke III
- 2) Næstved-Vordingborg-Padborg (DSB), epoke III/IV
- 3) Næstved-Høng (DSB), epoke III
- 4) Høng-Præstø, privatbane med sidebane fra Præstø til Mern (epoke III)

En femte strækning - Næstved-Helsingør - skulle DSB- elektrificeres til epoke IV, men lå stille i lang tid. I dag (forår 2006) er man dog i fuld sving med at lægge spor m.v. på denne station, ligesom landskabet er ved at tage form.

Undervejs er der foretaget nogle korrektioner på sporplanen, idet man oprindeligt ville anlægge - som nævnt ovenfor - en grænsestation (Padborg) for at få lidt tysk materiel, men denne station blev senere ændret til en skjult vendesløjfe, og pladsen blev inddraget til noget "vigtigere", nemlig et større bibliotek og hyggerum, reoler og skabe



til materiel m.v. Også strækningen Præstø-Mern blev omlagt. Mern var oprindelig endestation, men blev ændret, så man fik gennemkørsel fra Mern til Vordingborg.

I løbet af temmelig kort tid fik man anlagt den første del af anlægget, nemlig epoke III-strækning

gen mellem Præstø og Høng, der opbyggedes i den fjerne ende af lokalet, længst fra hyggerummet. Strækningen kunne tages helt i brug omkring 1987.

I 1990 blev DSB-strækningen mellem Høng og Skælskør indviet. I Skælskør har man - ligesom i Præstø

og Vordingborg - efterlignet forbilledet mest muligt med stationsbygninger, remiseanlæg m.v., og der findes desuden en dejlig havn med både industri- og lystbådehavn, selvfølgelig med spor på havnekajens brosten, så togene kan futte rundt med olie- og benzinovne,



En af NMJKs stolt-heder er broen over Suså, bygget af Claus Riber til klubben. Her passerer D 825 med godstog over broen, der er en nøjagtig formindsket kopi forbilledet.

NMJK 25 ÅR



åbne vogne korn, kul m.v. Læs senere.

Derefter gik man i gang med at opbygge Næstved station med tilhørende 'forstæder' og havnemiljø, der grundet sin størrelse fortsat er under opbygning. Stationen opbygges, så den får udseende før den store ombygning i 1974-1976, d.v.s. med damp- og motorvognsremiser, fire perroner m.v.

Sporene på stationen er lagt, og de fleste bygninger og faciliteter i den sydlige del af stationen er på samme måde anlagt. Her finder

man remiser, drejeskive, kulforsyningsanlæg, vandtårn m.v. ved siden af 'Rampen,' hvis forbillede er den karakteristiske vejbro opført i 1924. Perroner med tilhørende venteskure m.v. er også ved at blive anlagt.

I "Næstved" startede et byggehold i år 2001 at eftergøre den komplette Ny Magle Mølle Papirfabrik, der til sin tid vil udgøre et formidabelt industrialanlæg med tilhørende havnefront, kørekraner og spor.

Sideløbende med opbygningen af Næstved station blev strækning

gen Næstved-Vordingborg-(Padborg) anlagt fra ca. 1994. Denne del kunne tages i drift fra 1997, idet man undervejs som nævnt droppede Padborg, og i stedet anlagde en vendesøjle under Næstved station. Vordingborg station er i øvrigt opført næsten helt som forbilledet, bygnings- såvel som spormæssigt med forbillede indtil ca. 1991.

Undervejs er foretaget renoveringer af de tidligere anlagte stationer og strækninger, ikke alene med hensyn til strømforsyning og

- fortsættes side 11



En hyggelig kro i Høng By, bygget efter forlæg af Erling Nederland. En DSB-bus er på vej til stationen.

www.brastrup.com

har åbent døgnets 24 timer!



**Landskabs-
bygning og
modeller**
- se tilbud:

Faller 181470 - stor pose træer **149⁹⁵**

Pola 310740 - station Susch . **298.-**

Faller 70698 stort sæt strøelse,
mos m.v. **99⁹⁵**

DSB i haven - spor 1 / 1:32

Sæt med
DSB Pf 15159
fladvogn, Pt 9540
højsidet godsvogn og
Maersk 20" container 54422



998.-



248.-

DSB nyheder fra EMP model:

DSB gods eller Maersk
container på Roco undervogn.

Stort udvalg i billige lokomotiver og vogne - HO:

Märklin 36848 - lokomotiv Alex med digital dek. **698.-**

Märklin 44191 - ølvogn fra Erdinger **99⁹⁵**

Trix HO 22761 - lokomotiv BR 185
med DCC/SX decoder **798.-**

Trix HO 24200D - sidestøttevogn med
Mannesmann rør **119⁹⁵**



Vi skal have ryddet op i startsæt fra Märklin og Trix.

Stort udsalg - f.eks.
Märklin 29750,
Märklin 29470,
Märklin 29570,
Märklin 29145 samt
Trix 11120

Se dagspris



Nye Wiking modeller:

Grå Ferguson FE
8920124. **69⁹⁵**

Folkevogn
8100722. **69⁹⁵**

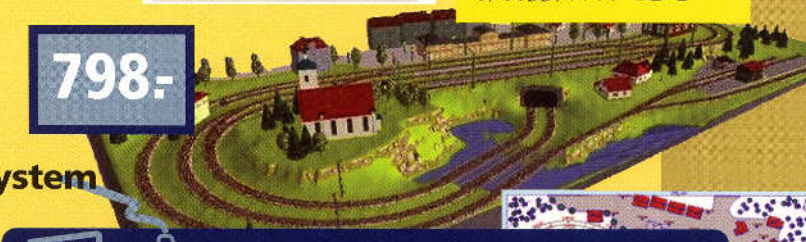
Adac
biltransportvogn
6360436. **149⁹⁵**

MAN lastbil
med hængel
6780337. **159⁹⁵**

99⁹⁵

Altid et godt
tilbud på
Wintrack
sporplansystem

798.-



Altid **C-skinner** fra Märklin og Trix
til gunstige priser. F.eks. sporskiftere
-611, -612, -671 og -672

www.brastrup.com har et stort udvalg
fra følgende producenter:

märklin

TRIX

FALLER

kibri

WIKING

WINTRACK



www.brastrup.com

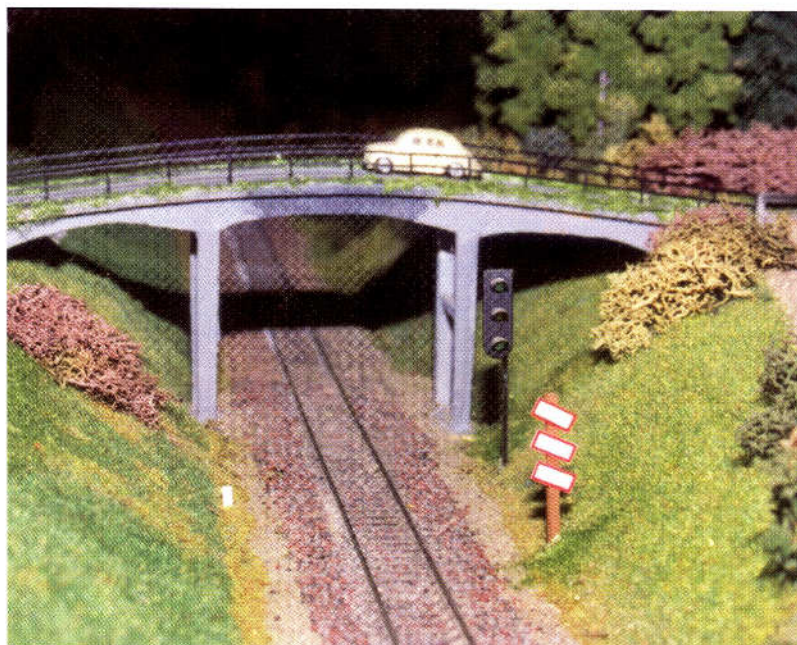
Sct. Mathias Gade 59 · 8800 Viborg · Fax 86 19 98 70

Telefon 22 40 89 59

www.brastrup.com har åbent døgnets 24 timer!



NMJK 25 ÅR



sikringsanlæg, men også med forbedret landskab og huse, idet man jo hele tiden fornyer sig og får friske ideer. Ikke mindst har det været nødvendigt at renovere mindre sporkurver på ca. 45 cm radius, idet tog med lange vogne (UIC 26 m vogne) havde svært ved at komme igennem dem, og som regel afkobledes. De mindste kurver på DSB-strækningerne er nu ca. 55 cm, men privatbanerne stadig må leve med den karrige 45 cm radius.

Et af klubbens store problemer er støv, der lægger sig som et gråt lag over anlægget. Det har man nu klaret ved at investere i en effektiv bærbar støvsuger, der kan nå ind imellem alle delene uden at forsluge sig på figurer, biler og andre detaljer. De større områder renses med gammeldags NILFISK, hvis effektivitet er proportional stigende med larmen.

Landskabet m.v.

Anlægget opførtes på det tidspunkt ved at man arbejdede i flere hold, inddelt i "fag-teams" med hver sine specialer, fx underlag og rammeværk, elektronik, sporlægning hhv. landskab. På denne måde gled arbejdet let og smertefrit, og alle var aktiveret, når man ikke slappede af i hyggerummet. I klubben benytter man selvfølgelig fortsat fagteams med skiftende mandskab.

Det har altid været et krav til landskabet, at dette også skulle være model, d.v.s. at vegetation (træer, buske) og topografi (bakker,

dale, veje m.v.) skulle efterligne det virkelige danske landskab. Da man i virkeligheden over alt ser masser af træer og buske, så har klubben i tidens løb investeret mange kroner i køb af træer, buske m.v. såfremt disse ikke kunne selvfremstilles på en vellignende måde. Det har naturligvis ofte givet kassereren grå hår i hovedet, men Olav Køhler er fortsat den aktive og dygtige kasse-mester, der forstår at varetage klubbens interesser.

Da man i sin tid startede på anlægget havde man ikke vore dages flotte landskabsmateriale til rådighed, så i øjeblikket arbejder et hold på at renovere landskab, d.v.s. erstatte de gamle mosbuske (islandsk mos), flade græsmåtter m.v. med mere troværdigt materiale fra HEKI og Woodland/Noch. Savsmuldgræs, islandsk mos, større træer m.v. vil efterhånden blive bandlyst på anlægget, men det vil tage nogle år før dette arbejde er tilendebragt.

Bygninger og broer

Troværdigheden og forbilledligheden skal også gælde bygninger, broer m.v., og de fleste af disse har forbilleder, hvad enten det er byhuse i Haslev, Næstved, private boliger i land og by, industrier m.v. Stationer, pakhuse, industrier m.v. har næsten alle forbilleder i virkeligheden, og er alle - bortset fra nogle få industrihuse - selvbygget i pap, nogle af disse har fået et lag tynd murstenscard, såfremt de skulle efterligne stenhuse. Man må dog i

visse tilfælde gå lidt på kompromis med hensyn til størrelse, især når det drejer sig om de store industri-anlæg som Magle Mølle, Kosangasdepoter, korn- og foderstofbygninger m.v.

Også næsten alle brobygninger over veje, spor og vand har forbillede i virkeligheden, hvad enten det omfatter en lille stenkiste eller en større jernbanebro, bl.a. har man en supermodel af den smukke Susåbro, hvis forbillede fører Slagelsestrækningen over Susåen ved Næstved. Broen er fremstillet i meget detaljeret udførelse af Claus Riber, og den er en af klubbens stoltheder.

Rundt omkring på anlægget føres spor og veje gennem - eller over - mange af disse broer, der i stil omfatter både ældre og nyere brotyper.

Spor, elektronik og signaler

De første spor blev lagt med PECO code 100, anbragt i selvfremstillet sten- eller grusballed. Ballasten er fremstillet med almindelig sand fra sandkassen, der er sigtet flere gange gennem sier med forskellig maskestørrelse.

Underbygningen er lyddæmpende, fremstillet i kork, der er strimlet ud fra korkplader i den nødvendige bredde.

Mens de første spor er lagt med ovennævnte PECO-fabrikat, så er man senere gået over til at benytte de flotte spor fra Tillig, bl.a. på Helsingør station. For at spare omkostninger er alle sporskifter her

På modsatte side:

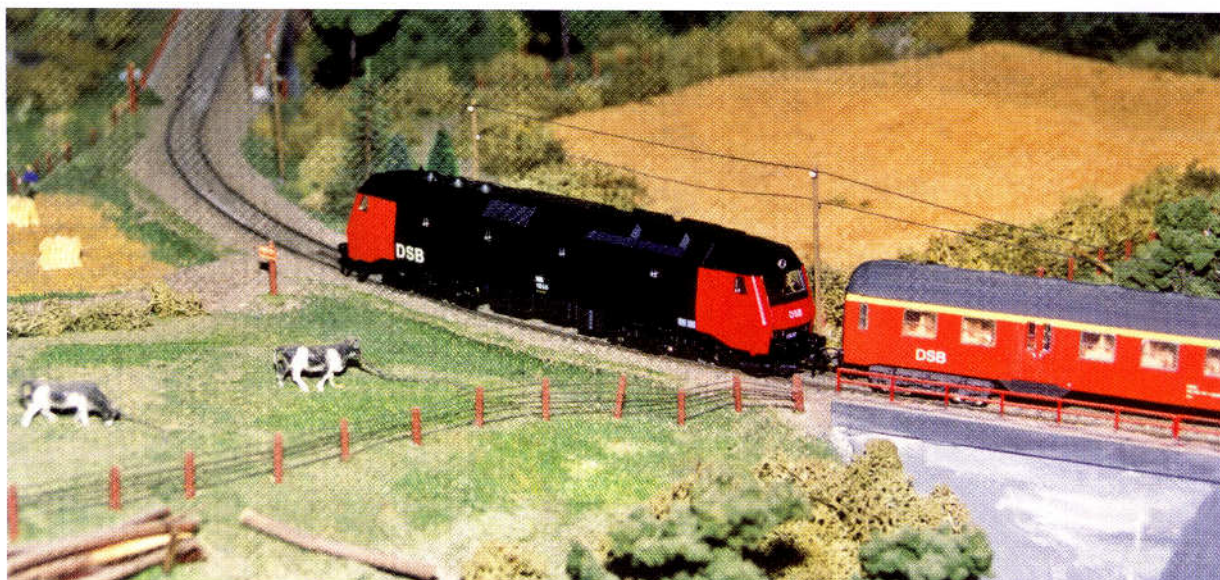
Fotos fra

SKÆLSKØR

Øverst: MO med to CR-vogne klar til udkørsel fra Skælskør station. MO-vognen er en ombygget Hampli, mens CR-vognene er bygget af Stürup. Bagerst ved varehuset holder en DR-postvogn og en CXM-togførervogn, førstnævnte leveret af Tikøb Hobby, mens togførervognen er selvbyg.

Midt: Maskindepotet i Skælskør med D 825 ved kulgården, og HS 363 på vej til drejeskiven. D-maskinen er selvbyg, mens HS'eren er baseret på Fleischmanns 'Lille Anna'...og jo, der er dekodere i HS'eren.

Nederst: HS 410 rangerer med Q-vogne på Skælskør havn. Q-vognene er de ældre samle-sæt fra UK-modeller.



DSB litra ME 1530
(Hobby Trade)
på vej til Skælskør
med fint regional-
tog. Bemærk de
tøjrede køer til
venstre i billedet.
Til formålet er
benyttet små
urkæder.

selvbygget ud fra Tilligs byggesæt af sporskifter. For at få et så korrekt langsomt skift som hos forbilledet, benyttes sporskiftedrev af fabrikat Tortoise.

Man har i dag komplette sikringsanlæg på samtlige færdiggjorte stationer. Togvejene m.v. styres ved hjælp af sportavler, signaler o.s.v.

Fra 2001 konverterede man det analoge to-skinnesystem til digitaldrift, så man nu nyttter det amerikanske NCE-system (North Coast Engineering Co.), bedre kendt under navnet Powerhouse Pro. Dette system fungerer upåklageligt, og udmærker sig bl.a. ved at have meget fine håndterminaler, der er lette at betjene for selv ukyndige. Desuden er Powerhouse Pro nem at opdatere til nye versioner.

For at sikre tilstrækkelig med spænding til samtlige sporgrupper på anlægget, benyttes i alt fem centrale boostere, hvorfra strømfor- syningen fordeles via fødeledninger (busser) til vitale dele af sporgrup- perne rundt omkring på anlægget. Hver booster yder 5 ampere, så man i alt har 25 ampere til rådighed.

Omstilling til digitalteknik m.v. er primært foregået under kyndig faglig viden ved medlemmerne Per Hansen og Karl Erik Hansen, der til daglig arbejder - eller har arbejdet - med elektronik.

På visse strækninger mangler endnu en række signaler, men klubbens medlemmer er i øjeblikket (forår 2006) i fuld sving med at installere daglyssignaler mellem Næstved og Vordingborg m.v. Det bliver fuldt ud automatisk virkende

sikringsanlæg med daglyssignaler, der fungerer dels ved relæer, dels ved infrarøde læseenheder. Anlægget skal styre togdriften på strækningen, så der opnås korrekt blokkørsel med stop foran rødt, når strækningen er belejret.

En af de mere udviklede opgaver ved denne kørsel er styrevognstogene. Disse kan som bekendt volde problemer, når styrevognen er koblet forrest, idet toget skal 'times', så styrevognen gør præcist holdt foran det røde stopsignal. Og der skal tages hensyn til udløb af trækraften, der er blevet aktuel ved indførelse af den moderne digitalteknik.

Det er primært medlemmerne Per Hansen og Kjeld Lauritsen, der står for sikringsanlæg og signal- fremstilling, bl.a. har Kjeld Lauritsen selvbygget nogle smukke og virkelighedstro daglyssignaler, og har sammen med Per Hansen optegnet de elektriske diagrammer. Desuden står gruppen for montering og vedligehold af sporskiftedrev, opgradering m.v. sammen med Karl Erik Hansen.

Der findes naturligvis også arm- signaler på anlægget, hvor man kører epoke III. På strækningerne mellem Høng-Skælskør og Høng-Præstø styres trafikken af armsignaler, der bl.a. består af ombyggede Viessmann-signaler med danske arme i ætset nysølv fra diverse mindre fabrikanter, bl.a. 87-gruppen.

Skælskør station

Alle stationer på NMJKs anlæg er (synes vi) spændende at studere, og de kan ikke alle her beskrives

indgående. Men lad os dvæle lidt ved Skælskør, der udmærker sig ved at have en driftig havn.

Stationen fik forbindelse til Høng i 1995. Området er opbygget i to niveauer, og der kan etableres kørsel til den lavere liggende havnebane. Her på havnen findes spændende faciliteter som ESSO-tankanlæg (olieterminal), kul&koks kompagni, foderstofanlæg, havneadministration m.v.

Havneterrænet er lagt med en blanding af brosten og asfalt. Brostene er fortrykte selvkøbende ark fra Faller, mens asfalten er gråfarvet træpap. Havnesporene er nedfældet i brostene som forbilledet.

Vandet er fremstillet med Polyfilla, der er lagt på i et tykt lag, og derefter "glattet" forsigtigt ud med en våd malerrulle, så der fås små krusninger på overfladen. Derefter er malet med en søgrøn farve, og til sidst er det hele givet to gange klar lak. Havnen er inddelt i fiskeri/ lystbådehavn og industrihavn, og begge har naturligvis skibe lagt til kaj.

Selve Skælskør station har tre persontogsspor og diverse opstillingsspor til gods- og personvogne. På godsarealet findes læsekran og -vej, og hvad der ellers hører til for at kunne betjene godskunder.

Skælskør stationsbygning er lavet helt efter forbilledet i træpap. I den ene ende ved stationsbygningen ligger varehuset med blindspor, og i den anden ende er indrettet og markeret parkeringsbåse for busser og Taxa.

Stationen har en rigtig god kunde i det lokale bryggeri, der leverer

- fortsættes side 14

FELDERBANEN

v/Helle og Jan Møller Holm

NYHED Glæd dig til ROCO DSB Sølvpilen DC m/u lyd, AC m. lyd
Har du sikret dig et eksemplar af DSB MA lokomotivet, købes hos os
Roco DSB ML 6 lev. 4. kvartal til DC/AC fra 898,00 kr
Katalog efterår 2006 i butikken nu

Togmodelle DSB rangerlok litra MH,
Vi lagerfører hele programmet i DC/AC
4 nye litre nr, alle m. blink på taget, forventes 1206
NYHED EA lokomotiv forventes i 2007

Märklin MY tjenestelokomotiv Banedanmark, mfx dekoder
og lyde: diesel motor, lokfløjte, trykluft og bremse
Forventes snart i butikken - til MY samlingen.
Digital kranvognsæt, drejer, hejser, sænker m. Märklin Systems

Hobbytrade DSB damplokomotiv, gods- og personvognstog
4 forskellige litre nr.: D804, D826, D839, D846
Du kan vælge dit eksemplar med lyd som i gamle dage!

tilbehør til alle skala forhold - se udvalget hos os.
f.eks. NOCH Grasmaster - "den geniale græsplæne"
NOCH, FALLER og Busch drys, træer figurer, vejbane, m.a.
Walthers bl.a. container 20 og 40 fod - katalog 2007 på vej

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

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 - PÅKLÆDNING-
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

Modelbaneforeningen i København
med det store udvalg

märklin

TRIX

FLEISCHMANN
Die Modellbahn der Profis

Roco

BRAWA
Modelle mit Liebe zum Detail

BEMO



PECO

HELJAN

HO GUTZOLD

PIKO
MODELLBAHNEN & GEBÄUDEMODELLE HO

HAG
SWISS MADE

BUSCH

Viessmann

FALLER

herpa

hobbytrade

kibri

POLA

WIKING

NOCH
... wie im Original

WOODLAND SCENICS

VOLLMER

BREKINA
AUTOMODELLE

... og mange flere.
Også stort udvalg i DVD'er og jernbanelitteratur

KYSTBANEN - fordi vi har det

Husk, vi sender portofrit over alt i Danmark ved ordrer
over 500,- kr. (PostDanmark standard).

Strandvejen 140C • 2900 Hellerup
tlf. 39 61 20 31 • Fax 55 56 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.

øl og sodavand til Høng, Præstø, Næstved og Vordingborg, og der ses til stadighed ølvogne - lejet hos de store landskendte bryggerier - på sporene. Skælskør Bryghus er "opført" med samlesæt fra Kibri.

Rundt omkring på bryggeriets åbne pladser er flittige arbejdere i gang med at læsse ølvogne og -biler, bortset fra bryggeriarbejder Hansen, der får sig en tår over tørsten i et hjørne. Han er ikke lokalpatriot, for det er storby-øl, han tyller i sig...uge efter uge.

Militæret er en god indtægtskilde. Der er lagt et sidespor fra Skælskør station til "Pløresødallejren", og indrettet læssevej og -rampe, så militærets køretøjer på behørig vis kan blive læsset på fladvogne m.v. til de årlige øvelser.

I den modsatte ende af stationen ligger Skælskør maskindepot med alle dets herligheder i læ af en kopi af Møns Klint med Sommerspiret. Sidstnævnte er godt to meter høj, med skrænter i hvid kalk, træer og buske på toppen og det traditionelle traktørsted. Der er selvfølgelig trapper ned til stranden, udkåret og lagt med små pinde, men endnu har man ikke fået monteret gelænder hele vejen ned... så der er spærret for gæster.

Den tosporede remise er en nøjagtig gengivelse af depotet i Skælskør, bygget i træpap. Bygningen



er opført i "røde sten", og rundt om dette ses vognkasser, kulgård lavet i sveller, kulkran, askegård, eftersynsgrube, olieforstyrning m.v.

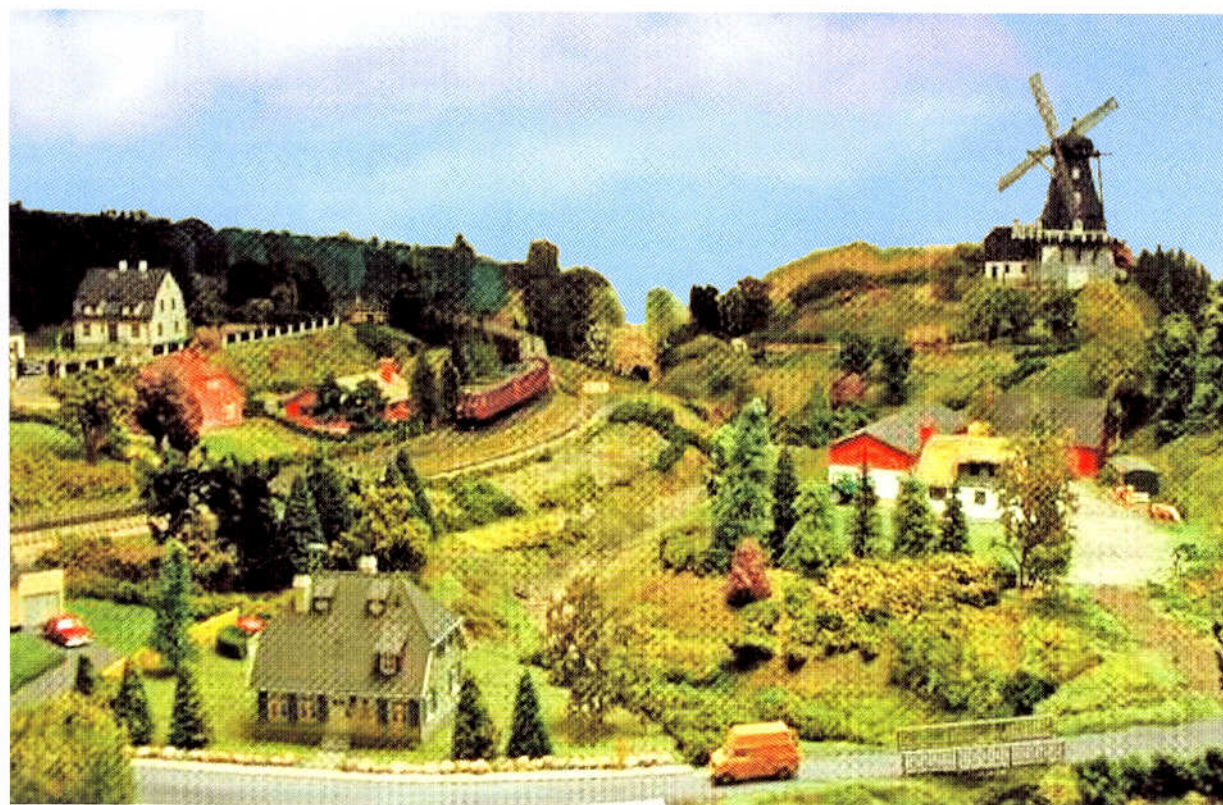
I selve Skælskør by, der er en blanding af selvbyg og industrihuse, finder man specielle vejskilte fra epoke III. Disse er fundet i Politikens HVEM-HVAD-HVOR 1944 m.v, og er kopieret på en farveprinter, klippet ud og anbragt på små skiver tynd plastcard. Standerne er knappenåle, tynde søm, profilplast m.v.

De gammeldags fodgængerfelter i 'metalsøm', der var typisk i 1940'erne og 50'erne, er lavet med afklippede knappenålshoveder, der forsigtigt er banket ned i "asfalten".

Mange af husene, gade- og stationsbelysningen m.v. i Skælskør by og på stationen har som en af de få byer på anlægget ægte belysning. Dette er i øjeblikket ved at blive renoveret og opdateret af Kenneth Nielsen.

Sikringsmæssigt styres stationens udkørsel af TU-daglyssignaler af den gamle type med firkantet baggrundsplade samt dværgsignaler, mens de gamle SI- og SU-armsignalerne styrer strækningen videre til Høng.

Alle signaler er - som efter forbilledet - elektrisk forbundet til de enkelte togveje, således at utidig ind- og udkørsel ikke kan finde



MR-motorvogn med bureauvogn litra DO på vej fra Præstø til Høng.

Modellerne er begge selvbyg (Banefjenesten).

NMJK 25 ÅR

Udsigt over Møllebakken nord for Næstved station. Et Mo-tog er under indkørsel til stationen.

sted. Ind- og udkørsel til Skælskør station foregår via en centralt placeret englænder.

SI- og SU-signalerne arbejder ved motordrev, hvilket giver en langsom naturligt løft hhv. sænkning af signalarmen. De anvendte drev er fra Fulgurex og Toitose.

Det rullende materiel

Allerede fra starten blev det vedtaget at klubben skulle finansiere og eje anlægget, mens medlemmerne selv skulle sørge for det rullende materiel.

NMJK har i tidens løb dog også selv anskaffet en hel del rullende materiel, som benyttes lejlighedsvis.

NMJKs egen samling omfatter foruden mange person-, post- og rejsegodsvogne også fin trækraft, bl.a. damplokomotiver DSB litra E, C og P, alle i metalmodeller fra det tidligere UK, der nu er gjort køreklare. Af andre modeller har man rangermaskiner litra HS, køf, marcipanbrød fra Lollandsbanen m.v. Endvidere haves nogle flotte modeller af FRICHS firkantede fra FREJA H0- modeltog.

Alt materiel opbevares sikkert bag lås i slå i bokse, skabe m.v. efter dårlige erfaringer med indbrud.

Medlemmerne kan selv stille med meget fornemme trækraftenheder, fx dampmaskiner litra R, H,



N, E og F m.v. og diverse motormateriel litra ML, MO, ME (ældre), MY, MX m.fl. foruden en mængde person-, post- og rejsegodsvogne og selvfølgelig godsvogne fremstillet i høj kvalitet, med danske såvel som udenlandske forbilleder.

Alt er nøje registeret og opbevares i et utal af skuffer, således at nemt man kan fremfinde det materiel, der skal bruges til køreaftener.

Figurer og biler

Naturligvis er NMJKs anlæg fyldt op med figurer. Man har ikke alene bestræbt sig på at anbringe enkeltfigurer på gader og veje, perroner, langs jernbanestrekninger m.v.,

men også at opbygge figurmiljøer, der fortæller en lille historie, så anlægget dermed bliver levendegjort.

Alene kasernen ved Skælskør by har mange danske militærkøretøjer (kampvogne, trucks, jeeps, mandskabsvogne m.v.) med tilhørende figurer, bl.a. soldater på en træningsbane, marcherende kolonner m.v.

Bag badehuset på Skælskør havn finder man en lille gruppe personer, der hygger sig med en øl (eller to)... mens kæresten til den ene ser skeptisk til. Også ved bryggeriet i Skælskør hygger en arbejder sig med en øl. Der er åbenbart mange tørstige sjæle i byen?

- fortsættes næste side

Kosangasdepotet i Høng er en god godskunde hos Statsbanerne. Depotet, hvis forbillede lå i Esbjerg, er bygget i træpap efter tegninger af Guldbæk-Christensen, og blev i sin tid bragt i Signalposten.

R 947 med stort trætog på vej til Næstved. Forreste vogn er en litra DJ, dernæst følger personvogne litra CM.



Frk. Jensen efter badet. Hun bor i Vordingborg, hvis nogen skulle være interesseret...

Andre steder ses folk arbejde på markerne eller i tørvegravene ved Høng by (se LOKOMOTIVET nr. 85), og på samme måde findes på anlægget figurer fra dyreriget på mark og i skov, d.v.s. køer, heste, får, hjorte m.v. Hunde kan man også finde, hvorimod det stadig kniber med at finde katte. Også mindre fugle mangler... især de baskende, men de er såmænd lidt svære at hænge op under loftet. Ved Tappernøje station finder man dog en gruppe forvildede gæs (ikke piger, forstås), der rapper rundt i stationsforstanderens have.

Rundt omkring trafikeres anlæggets veje med køretøjer af alskens slags og typer, lige fra de smarte luksusbiler (for at imponere pigerne), varevogne, lastvogne, busser, taxaer, tankbiler til redningskøretøjer fra Falck og Zonen.

Derimod har man i NMJK ikke - trods førnævnte udrykningskøretøjer - scenerier som brand, ulykker og katastrofer, for selv om det også hører med til livet, så sætter man dog grænsen her, da dette ikke viser en sjov dagligdag i dagens Danmark. Heller ikke vandrende cirkuselefanter på gaden, figurer af luftakrobater og lignende kan man finde, da det jo er et usædvanligt islæt i hverdagen.



Det erotiske element

Nej, naturligvis kommer vi ikke uden om det sjove erotiske islæt. Dette emne spiller naturligvis en stor rolle rundt omkring i landet på mange danske anlæg... og således også hos NMJK, hvor fantasien - heldigvis - ikke sætter grænser. Der fås i dag - og helt sikkert i tiden frem over - et stort udvalg af erotiske figurer fra diverse fabrikanter, lige fra almindelige nøgne mande- og pigefigurer (nudister) til de såkaldte 'sexy scenes' fra Noch, der bruges med stor opfindsomhed hos mj-erne.

Hos NMJK benyttes nogle af disse figurer bl.a. til et sceneri, der viser optagelse af sex-film i en skovkant, andre benyttes i huse som 'efter badet', 'hos lægen', 'på lokum' o.s.v. Disse scenerier vækker i øvrigt megen morskab hos mange gæster... og det er jo bare herligt. Sådan skal det bare være i Danmark anno 2006.

Specialiteter

Siden 2003 har NMJK monteret lysskærme langs anlægget, således at anlægget afskærmes og belyses direkte uden generende lys for tilskuerne. Den seneste innovation foregik i efteråret 2005, hvor man indkøbte lyskæder (juletræskæder) med blå pærer, der er monteret bag loftafskærmningerne, således at man nu er i stand til at efterligne nat ved køreplankørsel.

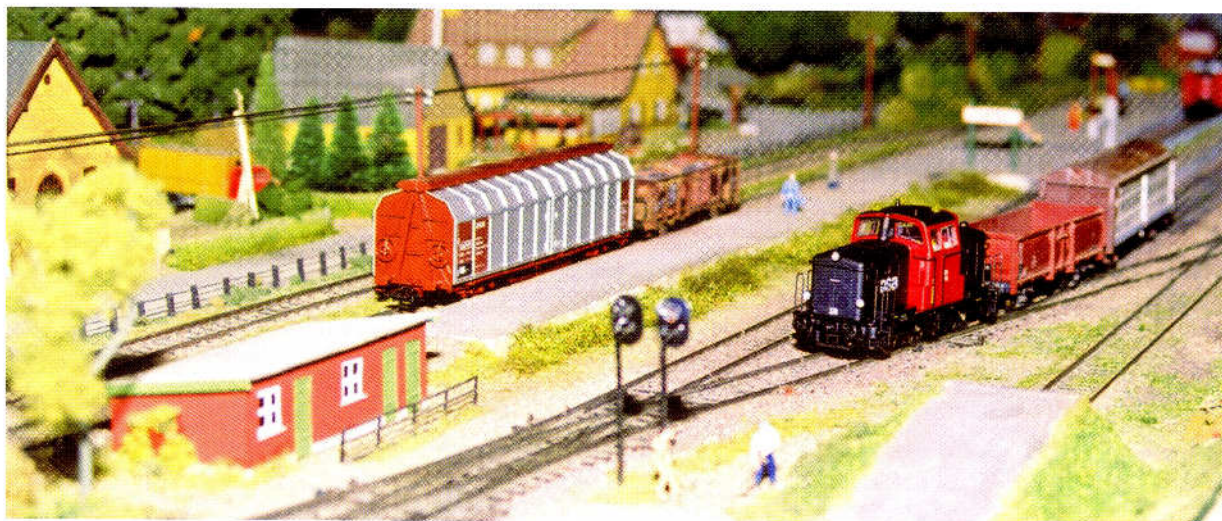
I øvrigt er man gået i gang med at studere det efterhånden velkendte JTB-køreplanprogram for udvikling af køreplaner, så man snart kan afvikle realistiske køreplaner. Begge forannævnte er under stadig afprøvelse og udvikling.

Nuværende aktiviteter

I dag er NMJK som allerede nævnt i gang med at renovere anlæggets landskab, at opbygge nye og bedre



MH 378 rangerer med udenlandske godsvogne på Høng station. I forgrunden arbejdes ved signalerne.



sikringssystemer m.v., men der er meget andet, man har gang i.

Næstved og Helsingør station udgør således nogle af de større opgaver. På begge stationer er sporene lagt, men mangler endnu i Helsingør bl.a. spor til færgelejet. Sporene på Helsingør er lagt med de flotte Tillig-spor, her under også sporskifter, der er samlet som selvbyg. Landskabet omkring stationen er på samme måde også ved at tage form, og 'projektleder' for Helsingør station Jan Larsen har bl.a. fremstillet den karakteristiske vejbro i kampesten, der hos forbilledet skræver over jernbanen ved indkørslen.

I Næstved har man som allerede nævnt opført hele maskindepotet med kulgård, drejeskive o.s.v. i den sydlige del. Dette er placeret som hos forbilledet ved broen, kaldet Rampen, der også er lavet i model. Det firkantede vandtårn og MO-remisen i rødmalet træ er på samme måde ved at være på plads.

Endnu mangler man at opføre selve stationsbygningen, hvorimod hele by- og landområdet nord for stationen omtrent er færdiggjort. Her finder man bl.a. en å, der skærer gennem det flotte landskab, og snor sig ud og ind mellem huse og bygninger. Det er Søren Christoffersen, der står for opbygningen af det nordlige område, som også rummer bygninger fra virkeligheden, bl.a. den gamle Scala biograf og et stort boligkompleks.

I samme område finder man også Næstveds havnefront med de typiske havekraner og Ny Maglemølle papirfabrik opført i imponerende miniature. Det er Frits D. Sørensen og Bjarne Aaholm, der står for Magle Mølle projektet.

Flere medlemmer

I tidens løb har klubben fået mange medlemmer, de fleste selvfølgelig fra Næstved og omegn, men flere kommer fra de omkringliggende byer Vordingborg, Haslev, Slagelse m.fl. og nogle endda helt fra København. Alle har bidraget til at få klubben til at vokse støt og roligt, og dermed få en solid økonomi.

I øjeblikket tæller medlemskaren omkring 60 medlemmer, heraf er 25 meget aktive (forår 2006), idet de enten mandag eller torsdag dukker op til klubaftener for at tage del i arbejdet. Det er glædeligt at også unge mennesker finder vej til klubben, og trofast møder op for at dyrke modeljernbanehobbyen.

Klubbens medlemmer nyder meget det sociale samvær, hvor man hygger sig, og drøfter andet end jernbaner. Man har et godt forhold til hinanden, og man giver hinanden lov til at udfolde sig, og arbejde med de talenter, hvor man selv synes, man har de største kompetencer. På den måde 'gror' klubbens anlæg og aktiviteter, mens man hygger sig.

Klubben besøges også flittigt af de mere passive, der låner tidsskrifter, bøger m.v. eller får sig en jernbanesnak med ligesindede. Klubben inddeler ikke sine medlemmer i aktive og passive medlemmer, idet alle betaler samme kontingent, og dermed medlemsmæssigt fungerer som aktive.

Klubben havde allerede fra begyndelsen besøg af andre klubber eller man besøgte andre klubber i ind- såvel som udland, hvorved erfaringer kan/kunne udveksles, og mange venskaber er på denne måde blevet opbygget med andre klubber landet over.

Man arrangerede - og gør det stadig - også ture til mj-udstillinger i ind- og udland, afholder video- og foredragsaftener om selvbyg, modeljernbane, elektronik, virkelighedens jernbaner o.s.v.

Fra år 2003 har klubben afviklet den såkaldte 'Banebørstedag' en lørdag i juni, senest den 11. juni i år. Disse arrangementer, der nu er blevet en tradition, har alle været vellykkede med mange besøgende fra nær og fjern. Her deltager også handlende, foreninger, private såvel som forretninger med et stort udbud af alt fra modeljernbane, video til jernbanebøger m.v.

Klubben førte i begyndelsen af 1990'erne en noget turbulent tilværelse, men efter at Dan Rasmussen i 1994 blev formand - og har været det siden - har klubben fungeret perfekt under formandens kyndige styring og vejledning.

Og til slut: En dansk julefrokost hører også til NMJKs tradition... her samles man om julebordets glæder. Men jernbanen glemmer man ikke. Der opstilles altid et traditionelt sporkreds med LGB-spor og vogne... og så futter toget ellers lystigt rundt med smørrebrød på fladvogne og ægte sprit i beholdervogne for at servicere de enkelte lige så lystige og opstemte medlemmer.

... og som man kan forstå er klubben fortsat i fuld udvikling og vigør.

Tillykke med de 25 år!

NMJK 25 ÅR



... ka' du så ruppe dig!

Diorama med indlæsning af levende kreaturer i Q-vogne

■ Torben Andersen

Klanen af Q-vogne var meget karakteristisk for danske jernbaner i mange år. Ikke alene udgjorde de langt størstedelen af vogne hos DSB med deres utallige underlitra, men også de danske privatbaner benyttede Q-vogne, så man har ikke et modelrigtigt anlæg i epoke II og III, før det er ved at "drukne" i Q-vogne. Og her har Hobby Trade

heldigvis forsynet os med en god portion... og flere vil efterhånden komme til.

Vognene var let kendelige på deres udvendige sidestolper, lemme øverst på vognkassen, det flade tag og døre i gavlene.

Selve hovedlitraet Q påstås at stamme fra den tid, da kreaturer blev stavet med Q ("Qvæg"), og

hvor nævnte vogne blev anvendt til kvægtransport. Senere ændredes funktionen for Q-vognene, især efter Første Verdenskrig, da lastbilerne overtog den vigtige transportopgave, og man benyttede dem derfor også til transport af almindelig stykgods.

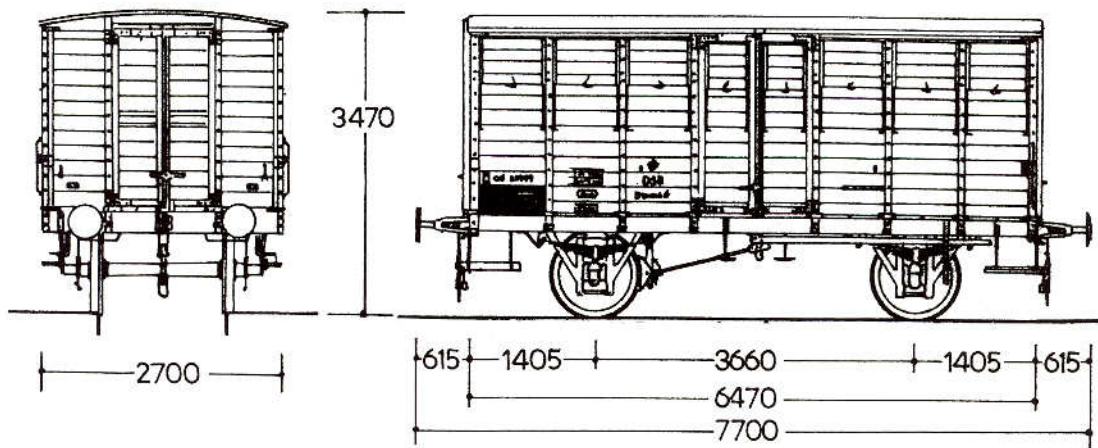
Vognene fortsatte med at udgøre hovedbestanddelene i godstog indtil midt i 1950'erne for til sidst at forsvinde i begyndelsen af 1960'erne, hvor de lukkede vogne litra HD, HJ og Gs efterhånden overtog rollen som stykgodsvogne. På det tidspunkt var kvægtransporter med jernbanerne ved at tage meget af.

Udviklingen fra 1875

De første egentlige Q-vogne leveredes i 1875 til Jyske Baner, i alt 12 stk. til transport af kvæg. I årene 1876 til 1883 blev disse efterfulgt af 299 andre. Af disse blev de sidste 100 stk. leveret af Breslau, der adskilte sig fra de først leverede ved at have skruebremse i tårn og vakuumbremse, og derfor fik litra QB. En lille forgænger blev dog leveret allerede fra 1863 (litra QA).



Let omdannet lille Q-vogn med åbne døre og gangbræt sammen med malede og umalede kvægfigurer.



DSB litra QG

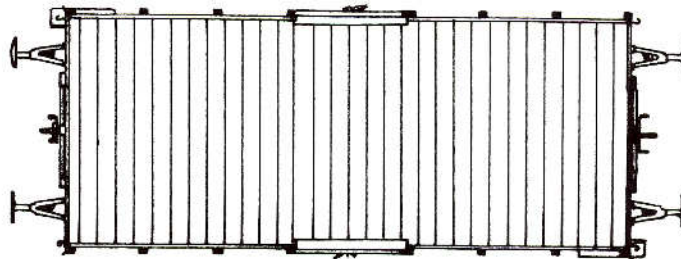
18 464-18 500 og
33 604-34 000

Scandia 1894-1916

Skala 1:87

Udseende i perioden 1951-1965

Tegning: HO/FK



På Sjælland havde man også kvægtransporter, men disse var af noget mindre omfang end i Jylland, og derfor anskaffede man i første omgang ikke Q-vogne, men nøjedes med andre typer. Det var først i årene 1888-1891 at 'Sjælland' anskaffede 100 Q- og 54 stk. QB-vogne.

Ved sammenlægningen af DSB SJS/DSB JF i 1893 gennemførte man en omlitring og omnummerering på begge sider af Storebælt, således at de dimensionsmæssigt 441 stk. lidt mindre Q-vogne anskaffet indtil 1883 fik litra QB.

De lidt større Q-vogne med 16,3 m² bundflade anskaffet fra 1886 og vogne anskaffet til 1. Distrikt fra 1889 fik litra QC. DSB havde således pr. 1. oktober 1893 i alt 376 stk. QC-vogne for uden 296 stk. litra QA og 411 stk. QB.

Udviklingen fra 1894

I 1894 anskaffede DSB 25 vogne litra QD, der kunne bære lidt mere end de første vogne, nemlig 12,5 tons, men fortsat havde samme dimensioner, d.v.s. 3660 mm akselafstand og 16,3 m² bundflade. Denne type vogne af litra QD blev sat i drift helt frem til 1916.

I 1896 indkøbte Statsbanerne de første

QE-vogne, der fra leveringen var forsynet med vakuumbremse, skruebremse og varmeledning. Disse vogne blev anskaffet indtil 1915, hvor man afsluttede serien med at indkøbe 50 stk. vogne af litra QE, der havde en større akselafstand, nemlig 4500 mm.

I årene 1906-1916 anskaffede DSB også tungere Q-vogne med skruebremse i tårn, der hos DSB fik litra QF. I alt satte DSB et antal på 967 vogne, der ikke havde vakuumbremse, af denne type i drift.

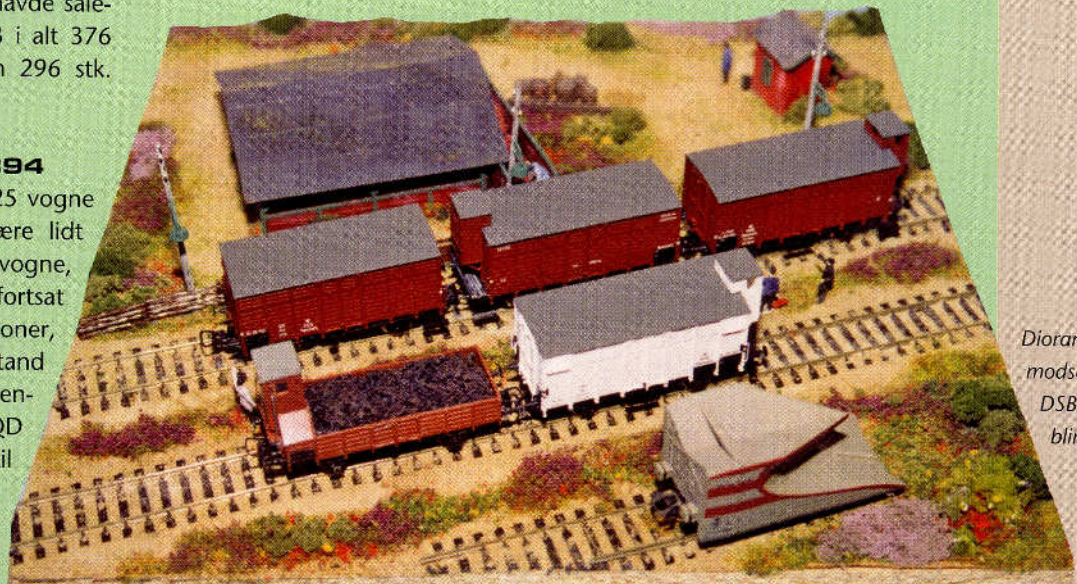
I årene efter gik DSB over til at benytte en helt nye serie Q-vogne, som dimensionsmæssigt afveg fra de små Q-vogne, nemlig litra QH og QR, der havde en akselafstand

på 4500 mm, en bundflade på 19 m² og lasteevne på 15 tons.

Sidst i 1920'erne blev nogle QG-, QGL-, QGV, QEB- og QEL-vogne (og andre) let ombygget, idet de fik lemme i hjørnerne erstattet af jalousier, og blev hvidmalede. Det var dog kun ca. 40 stykker, der blev udtaget til dette brug for transport af fødevarer. Disse vogne fik fra omkring 1940 igen lemmene tilbage, og blev derefter brunmalet, men i 1943 fandtes endnu nogle få hvidmalede Q-vogne.

Nye litra

I tidens løb ændrede flere af de små Q-vogne litra. Litra QC fik forhøjet lasteevnen omkring 1920 til 12,5



Dioramaet set fra modsatte side med DSB sneplov på blindsporet.



Dioramaet set fra 'gavlen' med DSB portør i hvid kittel.

tons, og fik ved denne lejlighed litra QD.

Da QD og QF omkring 1940 fik forhøjet lasteevnen til 15 tons, fik de litra QG med diverse underlitra L og B, mens litra QE forblev uændret. Alle nævnte vogne havde samme bundflade, nemlig 16,3 m².

Vogne af litra QG med underlitra udgjorde det største antal af de små Q-vogne hos DSB. Omkring år 1950 havde DSB i alt ca. 1370 QG-vogne (med underlitra), heri medregnet 40 stk. litra QGP med anden akselafstand. Af litra QE med underlitra havde man ca. 560 stk. Se hosstå-

ende tabel. NB: Man kan ikke umiddelbart sammenligne tallene i tabellen, idet der - som allerede nævnt - undervejs foregik omlitringer m.v., ligesom DSB indkøbte/overtog Q-vogne fra privatbanerne i 1930'erne og 40'erne, bl.a. fra SFJ og KSB.

Tiden efter 2. Verdenskrig

Bremsetårnet på Q-vognene blev demonteret fra begyndelsen af 2. Verdenskrig og indtil ca. midten af 1950'erne. Oprindeligt var tårnet beregnet til at have en mand til betjening af skrubremse siddende her.

På et fløjt fra lokomotivet begyndte han at dreje på bremsesvinglen for at sætte bremsene i funktion.

Efter indførelsen af trykluftbremse under 2. Verdenskrig blev denne opgave overflødig, og husene blev derfor demonteret, og i stedet monteredes lavtsiddende ranger-skrubremse med platform.

Trods indførelsen af trykluftbremse, så kunne man i mange år frem over finde Q-vogne med bremsetårn, så man kan sagtens indrangere et par vogne med bremsetårn i togstammen, såfremt man dyrker 1950'er-kørsel.

I løbet af 1940'erne og 50'erne indsatte Statsbanerne nye lukkede vogne litra HD, IA m.fl. og GS, og dermed skulle det begynde at tynde ud i de små Q-vogne. Men i 1959 var der dog fortsat et stort antal af de aktuelle vogne i drift, ja, det var såmænd status quo fra 1950, idet man rådede over ca. 1900 stk. Heraf var ca. 400 endda RIV-mærket.

Men herefter gik det forholdsvis stærkt med udrangeringen, og i 1966 havde DSB reduceret bestanden til godt 200 små Q-vogne.

De fleste vogne blev udrangeret og ophugget, nogle meget få blev - eller var allerede - solgt til privatbaner bl.a. til FFJ, andre blev omdannet til specialvogne, hvor de i nogle år tjente som gråmalede lagervogne m.v. for DSBs forskellige tjenester.

Privatbanerne

Foruden DSB så havde de danske privatbaner et stort antal Q-vogne. Det er vanskeligt på så kort plads at give en fuldstændig beskrivelse af disse, så interesserede henvises til det meget kompetente og fine hæfte om litra Q skrevet af Jens Bruun-Petersen, nemlig 'Danske Godsvogne 2. del' udgivet af PT-bøger, 1985.

For at afgrænse emnet vedr. år, så reorganiserede nogle privatbaner deres materiel under sammen- eller omlægninger i 1940'erne og 50'erne, hvorved materiellet fik nye litra og numre.

I 1942 ændrede Hjørring Privatbaner (HP) således system, hvorved Q-vognene fik numrene Q 100-132, mens ØSJS omkring 1950 gjorde det samme, så Q-vognene fik litra Qc hhv. Qd.

To år senere, altså i 1952, kom

Oversigt over QG- og QE-vogne ca. 1950

Ca.-antal	Litra	Numre
Vogne med rangerskrubremse (RS):		
280	QE	34 281-34 570
200	QEB	34 081-34 280
80	QEL	34 001-34 080
Vogne u/rangerskrubremse:		
435	QG	18 464-18 500 og 33 604-34 000
140	QGL	33 192-33 313 og 34 701-34 720
280	QGV	33 314-33 603
355	QGB	32 841-33 191
Vogne med rangerskrubremse (RS):		
120	QGB	34 571-34 620 og 35 858-35 927
850	QGR	18 501-18 506 og 34 999-35 857
40	QGP	35 928-35 967

Bemærk at nogle af vognene fortsat havde skrubremse (S) monteret i tårn i begyndelsen af 1950'erne.

Til ovenstående 2. underlitra bør knyttes et par kommentarer ang. betydning:

- B = udstyret med trykluftbremse
- L = udstyret med trykluftledning
- V = udstyret med varmeledning
- P = anden akselafstand (4500 mm)
- R = udstyret med rangerskrubremse.

turen til Horsens Privatbaner, hvor man omorganiserede til en blandet landhandel af brun- og hvidmalede Q-vogne med litra Q, QB og IB.

Også Aalborgbanerne foretog under ledelse af W. Bay en reorganisering i årene 1952-1956, og banens vogne havde derefter litra QF, og var i drift hos AHB, AHJ og FFJ. Størsteparten af vognene lå i FFJs regi.

Alle forannævnte vogne var i princippet magen til DSBs, og i model er der ingen forskel.

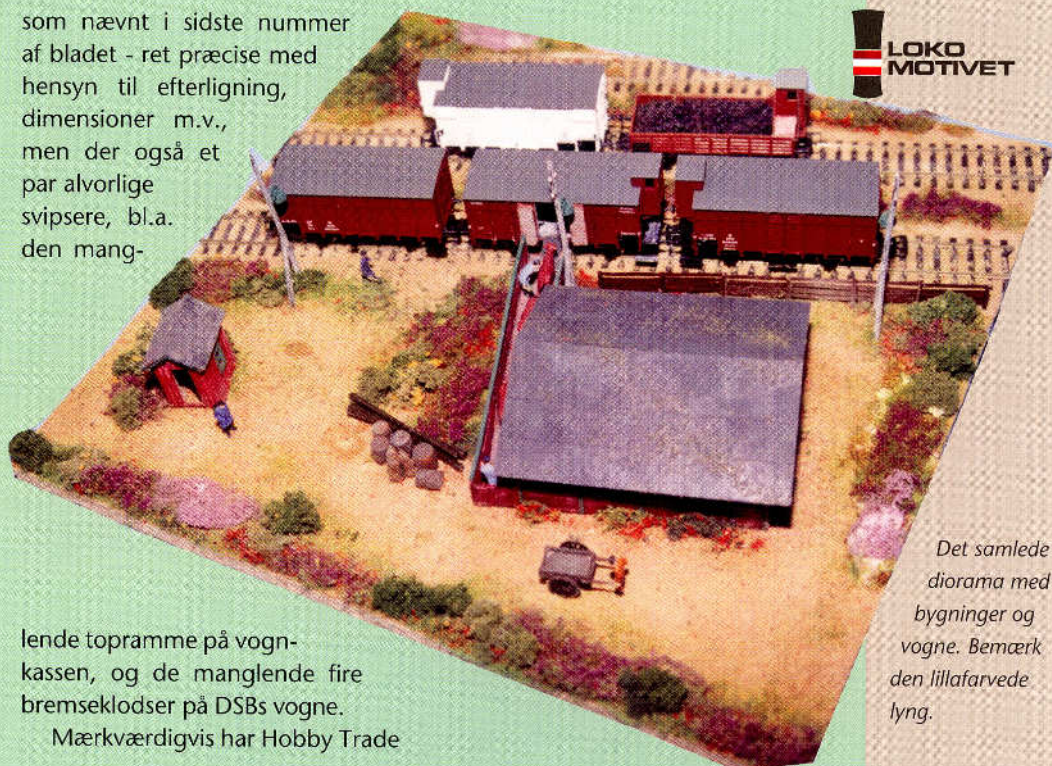
Efter udrangering overgik en nogle af privatbanernes små Q-vogne til de respektive baners tekniske tjenester, bl.a. som værkstedsvogne, lagervogne, ukrudtsprøjtevogne o.s.v.

Hobby Trades Q-vogne

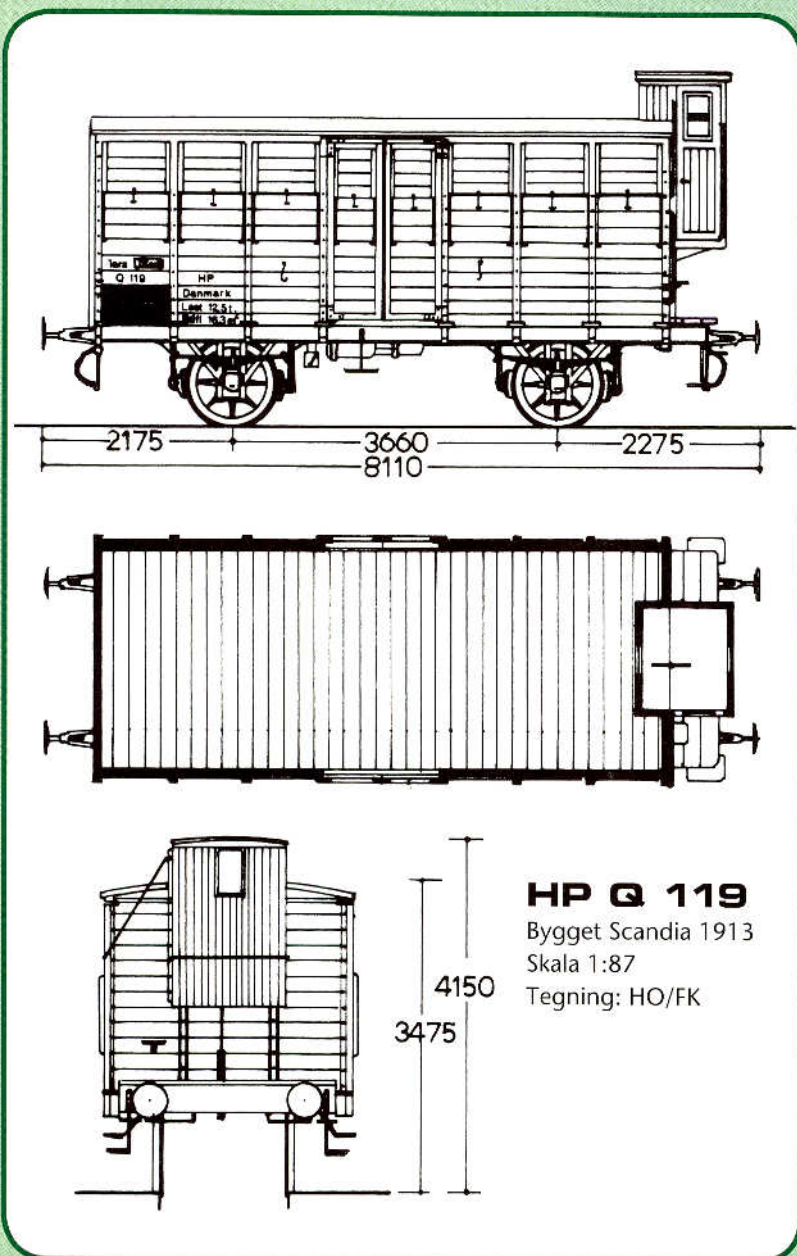
Modellerne fra Hobby Trade er -

som nævnt i sidste nummer af bladet - ret præcise med hensyn til efterligning, dimensioner m.v., men der også et par alvorlige svipsere, bl.a. den mang-

lende topramme på vognkassen, og de manglende fire bremseklodser på DSBs vogne. Mærkværdigvis har Hobby Trade



Det samlede diorama med bygninger og vogne. Bemærk den lillafarvede lyng.



valgt at fremstille Q-vogne, der ikke var helt så almindelige hos DSB, nemlig litra QD og QEL, hvorimod den mest almindelige - litra QG med underlitra - desværre ikke er repræsenteret... men det kan jo nås endnu, når man alligevel skal lave koblingskinematikken om?

Alle Hobby Trades Q-vogne til epoke III har åbent lastraster (de tre hvide tryk på vognkassens felt nr. 2), d.v.s. til drift i perioden 1947-1956 (ca. epoke IIIa).

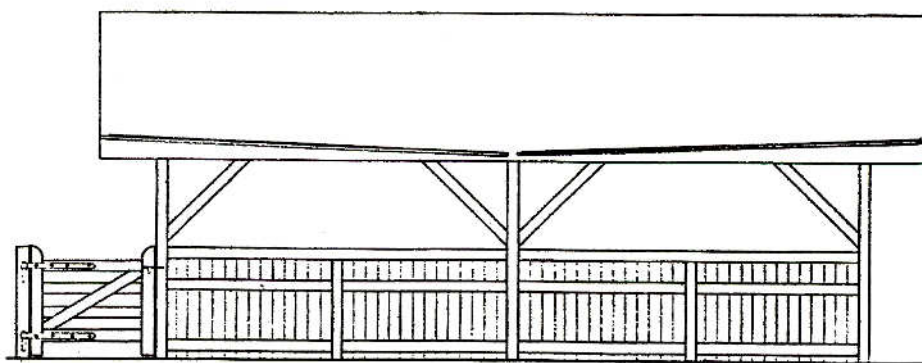
Nogle af vognene til epoke II har endvidere fået T-mærke, d.v.s. til drift i udlandet (transit). I løbet af 1950'erne fik forbilledets Q-vogne lukket lastraster. Vogne med disse påtryk vil efterhånden komme fra Hobby Trade.

Hobby Trades modeller af Q-vogne fra privatbanerne er de mest korrekte, bl.a. med hensyn til antallet af bremseklodser, men stadig forkert med hensyn til manglende topramme. For udgaven til HP Q 119 er der dog den fejl, at denne også skal have otte bremseklodser.

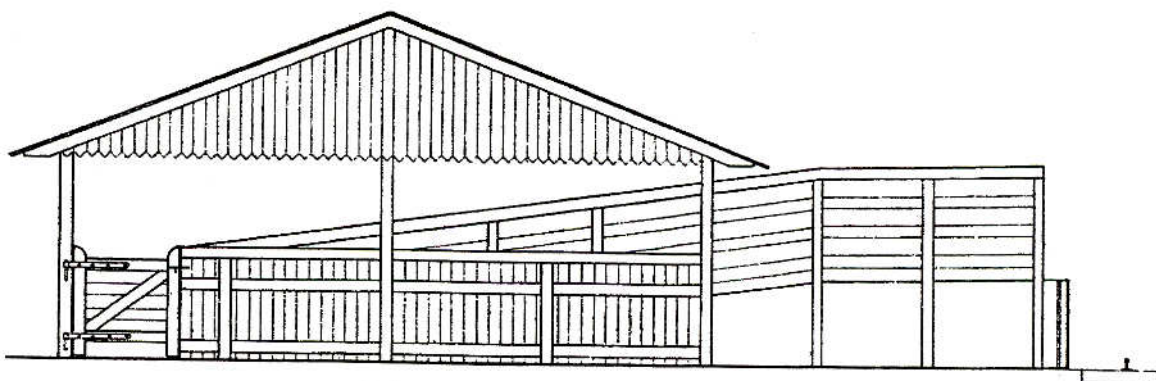
Farven er også OK på de fleste privatbanevogne, dog burde vognen fra LJ være mere rød i nuancen. Påtryk m.v. er korrekte (så vidt, vi har kunnet konstatere).

Et diorama

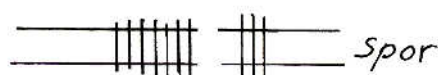
De nyudgivne modeller af Q-vogne og kvægfolden indbød til at bygge et lille diorama omkring disse. Vi vil ikke her gå nærmere ind opbyg-



Forside



Gavl

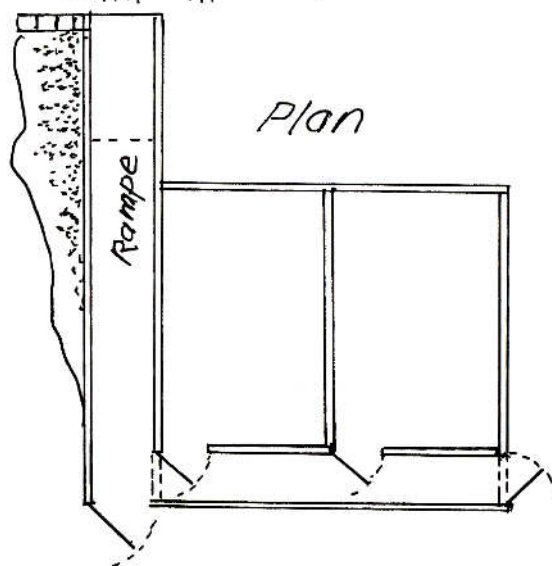


Spor

DSB kvæg- og svinefold

Side og gavl i 1:87
Plan ikke i skala

Folden var malet i engelskrød eller helt i sort. Variationer over foldens indretning kunne forekomme, bl.a. med ekstra stolpeindhegning.



Plan

ningen af selve dioramaet, idet det er gjort efter samme princip som tidligere dioramaer nævnt her i bladet. Dioramaet viser et sceneri fra en jysk DSB-station i midten af 1930'erne (epoke II), hvor mange Q-vogne - og mange andre - endnu havde højtstående bremsehus.

Samling af fold

Først samles kvægfolden. Det sværeste er ikke at samle folden, men at

finde ud af, hvordan pokker det skal gøres, idet byggevejledningen er ubrugelig, bl.a. mangler henvisninger og numre på støbedelene. Det er rent gætteeri at samle. Som en hjælp bringer vi derfor et par tegninger af typen, så man har lidt at gå efter.

Vor model er samlet således: Taget limes sammen i tagrygningen med gavlene som støtter. Derpå er loftrammen/bjælkerne limet fast bag gavlene og langs med taget.

Siderne (indhegningen) på folden samles, sørg for at siderne bliver korrekt placeret alle steder, altså indvendigt hhv. udvendigt, så folden ikke bliver skæv. Sluttelig limes de indvendige skillerum til foldene på plads.

De to sider med vandrette træhegn samles omkring rampen, og rampeenderne limes på plads. Bemærk, at folden kan samles, så rampen kommer til at befinde sig

i enten højre eller venstre side. Vor rampe er samlet som vist på hilstående tegning.

Efter samling blev folden malet med 67-grå på taget, mens der i første omgang blev brugt 153-rød til træværket. Efter tørring blev alle de bærende stolper, bjælker og støtter malet i 76-grøn. Bemærk, at kvægfoldene kunne ses i disse bemalinger:

- rødt træværk med bærende stolper i grøn
- rødt træværk med bærende stolper i hvid
- helt i sort, træværk såvel som stolper

Sluttelig pensles taget med lidt fortyndet hvid lim, og der dryses ganske lidt gul græspulver fra Woodland/Noch ned over det for at illudere mos. Det skal ikke overgøres, da det virker for unaturligt.

Dioramopstilling

Efter grundopstilling på basisplade (35x35 cm) limes en almindelig landskabsmåtte med sand på pladen. Derefter fastgøres sporene på sædvanlig vis med hvid lim, sandballasten lægges og pensles jævnt ud, hvorefter den limes fast med hvid vandfortyndet lim. Brug en ørespøjte ved fordeling af limen.

Kvægfolden anbringes prøvemæssigt sammen med et lille opsynshus. Sidstnævnte er et ledvogterhus fra Faller med nyt tag i mørk sandpapir, der limes oven på tegltaget. Døren monteres lidt skæv, mens skorstenen i sættet kasseres. Den kan dog bibeholdes, hvis det ønskes. Hele huset ommales med 153-engelskrød på vægge, mens døre og vinduer males med 76-grøn, alt i Humbrols emalserie.

En lille jordvold i Polyfilla lægges op ad kvægfoldens rampe, og på samme måde lægges en 'grusbunke' i Polyfilla som sporstopper bag den korte sporstump.

Da kvægfolde var mest benyttede i de jyske byer, så bør landskabet afspejle det jyske landskab med sandjord og lidt lyng rundt omkring sporarealet m.v. Til formålet er her først 'sæt' lidt grønt græs (tossegræs), og derefter er der plantet mørk- og lyslilla lyng fra HEKI Artline. Lyngen kan varieres i farve fra mørk rød, over mørk lilla til lys lilla,



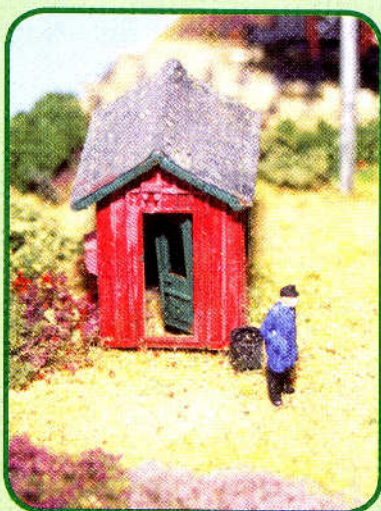
der alt sammen fås som landskabsmateriale hos mj-forhandlerne.

Q-vognen

For at kvæget kan komme ind i Q-vognen er det nødvendigt at 'åbne dørene'. En Q-vogn fra LJ blev adskilt ved at skrue kassen fri fra vognbund. Dørene blev derefter savet forsigtigt ud, og to nye svingdøre i 2 mm bræddeplast fra Evergreen blev fremstillet, og limet på hver sin side af døråbningen. Forbilledets vogne var indvendigt trægrå, så dørene blev malet med Humbrol 64-grå. Et gangbræt i 2 mm bræddetykkelse blev limet til vangen indvendigt i vognen, så dyrene kan lunte fra rampe og ind i vognen...til deres skæbne.

Diverse detaljer

Kørerne er umalede sæt fra NOCH. De blev til danske røde køer med et mix af 62-brun og 70-rød. Yveret (kopatten) og bugen blev malet med 63-sand og lidt 60-rød.



I virkeligheden skal der bruges mange køer, men af pladshensyn - og økonomien - blev her benyttet et begrænset antal. Men køb bare køb; der skal leveres mange køer til slagteriet... bemærk, man kan også transportere svin med Q-vogne.

Figureerne er bl.a. fra NOCH og Preiser. For at matche den tidstypiske DSB-uniform fra 1930'erne (epoke II), er opsynsmænd, portører m.v. malet med jakker (eller kitler) i 25-blå og sorte bukser og kasketter med 33-sort. Da nogle portører dengang kunne bære hvid arbejdskittel, hvilket må have været ganske upraktisk, så er en enkelt figur malet i 34-hvid.

Hos NOCH fås diverse figurer af kvægdrivere, bl.a nogle med kæp i hånden, og to af disse er benyttet på læsserampen for at 'skynde' på kvæget.

Sluttelig er dioramaet pyntet op med diverse buske, og lygtepæle fra PIKO er anbragt langs læssesporret. Pælene er ommalet i 64-grå med lampeskærme i 76-grøn.

Endelig er anbragt diverse tønder, sække m.v. ved kvægfolden. De førstnævnte er malet i 98-brun, men sækkene er malet med 63-sand.

På dioramaet ses også en åben vogn litra PC med tårn, bygning af denne model er tidligere vist her i bladet. Endvidere ses en typisk DSB sneplov i grå med røde striber. Modellen blev i sin tid udgivet af H0 Service, og den står til daglig på NMJKs anlæg. ■

Detalje af dioramaet af den lille portørhytte.

Brun- og hvidmalede Q-vogne fra Hobby Trade sammen med en åben godsvogn litra PC. Sidstnævnte er ændret byggesæt fra UK-modeller.



På denne side ses forbillederne for nogle af DWA's modeller af beholdervogne udgivet gennem tiden. Flere mj-ere har ønsket fotos af forbillederne, så man evt. selv kan forbedre modellerne.

Til venstre: Beholdervogn litra ZE ZE 503 256 fra olieselskabet GULF, fotograferet i Ringsted, oktober 1972. Sammenligner man med DWA's model, så ses det at modellen har ramt forbilledet godt dimensions- og påskriftsmæssigt. På fotoet kan man næppe se den blå bjælke under »GULF«, men den kan anes som et svagt lysfelt. Foto: KEJ.

BEHOLDERVOGNE Litra ZE



Til venstre: ZE 502 264 fra ESSO med sort nittet beholder og manglende hjemstavnsplade, fotograferet i 1954. Sammenligner man DWA's model, så vil man se at denne igen ligner sit forbillede ret godt, bortset fra at selve nitningen og antallet af tanksvøb ikke er helt identiske. (Arkiv: Clausen/DMJK).



Til højre: SHELL ZE 502 898 oprangeret i godsstamme Silkeborg, 1960. Også DWA's model fra SHELL svarer godt til sit forbillede, hvor navnet SHELL - mærkværdigvis - er placeret helt ude ved beholdergavlen. Dette var ikke typisk for SHELL's vogne, men her følger modellen altså forbilledet. Gelænderne på løbebroen er lidt anderledes end på modellen. Foto: C. Oddershede.



Så'dansk!

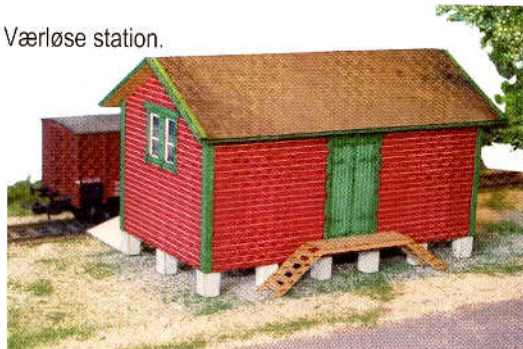
NU ER DE HER!

Togcenter Gentoftes egne danske H0-huse. Yderst filigrant udført med korrekte skift og perfekt skalaforhold

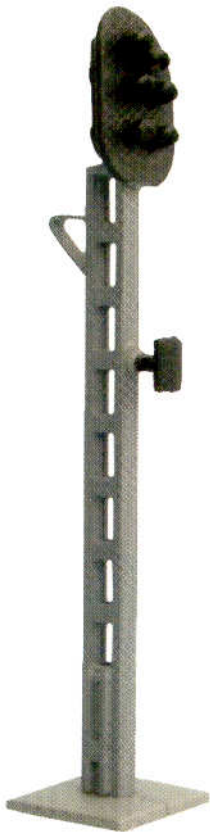


Kr. 299,-
TCG 03
Stauning-Bungalow m. barbersalon.

Kr. 248,-
TCG 06
Pakhus, Værløse station.



Kr. 299,-
TCG 05
Muremestervilla.



DANSKE DAGSLYSSIGNALER *(På hylderne ved juletid)*

Aldrig før på markedet, men meget savnet: Danske signaler i meget flot udførelse samt mulighed for analog eller digital styring, realistisk overblænding og nedbremsning

TCG15: I, SI, U, AM, rød/grøn	- kr. 185,-
TCG16: I, SI, U, AM, rød/2 grøn	- kr. 199,-
TCG17: Indkørsel, rød/gul/2 grøn	- kr. 255,-
TCG18: Dværg, 4 hvide lamper	- kr. 245,-
TCG19: Udkørsel, rød/grøn/4 hvid	- kr. 265,-
TCG20: Digitalmodul, Märklin/Lenz	- kr. 299,-

10 ÅRS JUBILÆUM:

10rsdag d. 10/10 fejrer vi 10 år med Togcenter Gentoft. Kom til festdag med fadøl og fantastiske tilbud. (jubifest-tilbud fortsætter dog i mange dage efter 10/10. Se vor hjemmeside)



TOGCENTER GENTOFTE

Kildegårds Plads 5, 2820 Gentofte, tlf.: 39 65 13 61

www.togcenter.dk eller www.modeltog.nu

åbent: hverdage 12.30 – 18.00, lørdag 10.00 – 14.00



DSB tjenestevogne

Epoke IV

■ Torben Andersen

Vi har tidligere omtalt de grå specialvogne i model til epoke III, så denne gang er turen kommet til specialvogne i epoke IV. Disse vogne blev efter 1974 omdøbt til tjenestevogne, men anvendelsen var dog fortsat den samme. De blev brugt som mandskabsvogne, lagervogne, værktøjsvogne, intern transport o.s.v. Nogle blev efter forskrifterne i 1974-designmanualen ommalet i gul, men størsteparten forblev grå til udrangering i 1980'erne. Herefter kom nye tjenestevogne, bl.a. tidligere bogiepersonvogne i stål, der for øvrigt blev malet både vinrøde, sorte, gule eller hvad man nu tilsyneladende havde for hånden af maling.

Selv om vognene fra 1974 blev benævnt tjenestevogne, så fortsatte mange vogne med at være i drift med betegnelsen specialvogne.

Tjenestevogne i epoke IV

Mange tjenestevogne i drift efter 1970 var de samme som i epoke III, altså vogne af litra CV, CU, CV m.v. Men nye vogne dukkede også op, bl.a. personvogne litra CP, der indtil slutningen af 1960'erne blev benyttet som togførervogne i godstog. Efter ophør af brugen her, overgik flere til parken af special-

vogne/tjenestevogne, hvor de fleste blev ommalet i grå og anvendt bl.a. som mandskabsvogne.

Nogle år senere tog man nogle tidligere bureauvogne litra DA, DB og andre i brug, disse blev også malet om i grå. I slutningen af 1970'erne udrangeredes den korte rejsegodsvogn litra Dh. Flere overgik til parken af tjenestevogne, nogle forblev i den røde kulør, de i mellemtiden var omlakeret i, andre fik en omgang gul, der efter 1974 som nævnt blev Banetjenestens nye kulør på skinnegående køretøjer.

Tjenestegodsvogne

En del godsvogne udgjorde sin egen gruppe af specialvogne, nemlig som tjenestegodsvogne. De benyttedes som lager og transport for alskens materiel, lige fra skilte (faste mærker), gasflasker (for opvarmning af sporskifte) til værktøj.

Vognene i epoke IV bestod primært af lukkede godsvogne ex litra HD/Gklms og HJ/Gklm m.fl., men der fandtes også andre typer, fx åbne vogne, ex litra E/Elo.

Tjenestegodsvogne optrådte i både grå, sort og specialvogngul. De grå og sorte godsvogne beholdt de ældre DIN 1451-påskrifter, mens nogle af de gule, bl.a. ommalede ex

litra IAL/IAR og HD fik nyt DSB-logo i enten hvid eller sort.

Mange hvid- og brunmalede tjenestegodsvogne beholdt imidlertid bemalingen, og blev kun påført nogle få oplysninger om brug som lokalvogn m.v. Efterhånden skaldede malingen af disse vogne, taget blev laset og plettet, og vognene 'groede' ofte fast på sporet, hvor de var blevet henstillet, dels på godsbanegårde, dels på spor ved Bane-tjenestens områder o.s.v.

Også nogle få ældre skinnerbusser fra privatbanerne blev benyttet som tjenestevogne hos DSB, disse blev som regel alle ommalet i gul med hvidt tag efter anskaffelsen.

Desuden brugte Banetjenesten nogle ældre åbne bogiegodsvogne litra Skm, Skms m.fl. med eller uden støtter (ex bl.a. litra TGS og TGC). Disse vogne beholdt den brune farve, og fik kun påmalet lokale påskrifter. De benyttedes bl.a. til transport (eller lager) af gamle sveler, jernskrot, skilte, hjælperedskaber m.v., der som regel fremførtes med gule motortroljer.

Så der er mange muligheder for at få anlægget fyldt op med alskens 'udrangerede' vogne, og samtidig skabe et hyggelig epoke IV-miljø, et miljø der i dag helt er forsvundet,

idet alle aktiviteter med vedligeholdelse af spor m.v. nu er samlet centrale steder under BaneDanmarks styrelse.

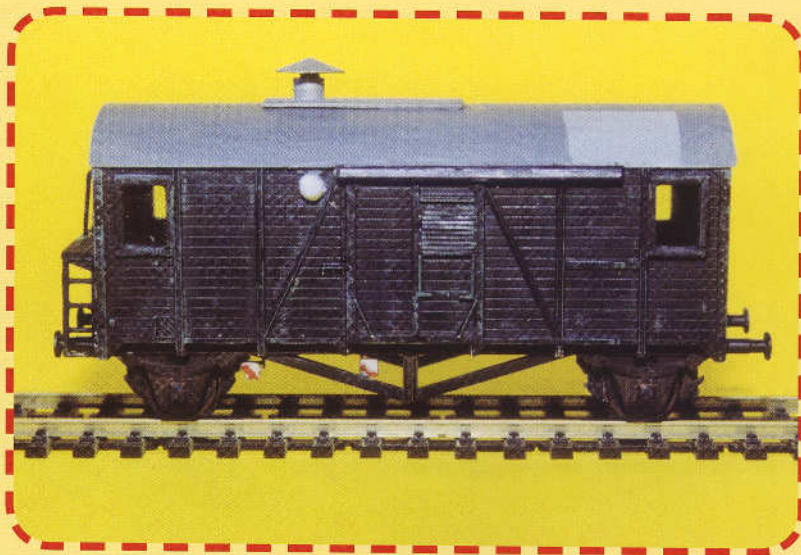
En grå tjenestevogn i model

I tidens løb er der udgivet nogle få specialvogne i model til epoke IV fra bl.a. DWA-Hobby (se tabel), men ønsker man en særlig vogn, så kan man selvbygge denne.

Hosstående bringer vi fotos af en grå tjenestevogn litra CP, der er selvbygget i plast. De fleste vil nok ikke selvbygge en CP for at omdanne den til specialvogn, men HELJAN har udgivet en CP som samlesæt (katalog-nr. 5050), der kan bruges til formålet. Her skal man undlade at bruge indmaden, men kun samle selve vognkassen. Det sparer tid, og apteringen kan bruges til andre vogne.

Den viste model, der fungerer som mandskabsvogn, er omdannet ud fra en selvbygget CP, der ved en fejl blev bygget med forkert vinduesinddeling (se LOKOMOTIVET nr. 41, side 20). Det var tanken at 'skrotte' modellen, og benytte bogierne til andre vogne, men så fandt den altså nåde fra 'ophuggeren', og blev i stedet omdannet til en tjenestevogn, og på denne måde kan pynte i baggrunden på et sidespor.

Man kan frit blænde vognens



vinduer efter behov med plastplader, tynd pap m.v. Til vinduer med glaserer er i dette tilfælde benyttet klar plast fra et blisterlæg (HEKI modeltræer). Alt er limet på indersiden af vognkassen med UHU kontaktlim, der binder godt på både glat og gennemsigtig plast, pap m.v. Viduesprosser er 0,5 mm firkantede plaststrips (Evergreen) malet i sølv.

For at variere udseendet kan man også fjerne eller tilføje visse tagventiler, montere skorstensrør m.v., bl.a. de karakteristiske dobbelte udluftningsrør. Sidstnævnte er her fremstillet i 2 mm ø rundstrips i plast.

Og så husk i øvrigt, at de mange mandskabsvogne i virkeligheden havde ekstra udstyr som trapper

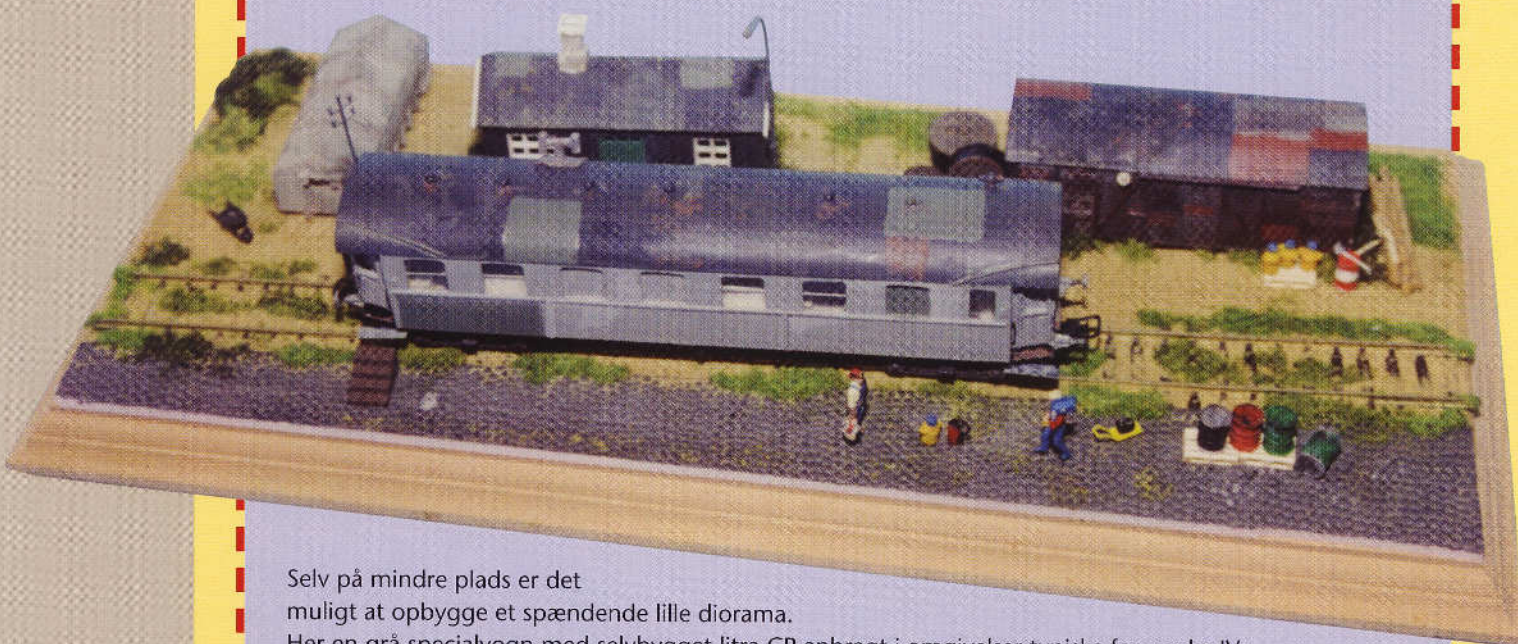
og stiger, belysning over dørene, fx hvide kugleskærme eller lysstofrør- og strittende fjernsynsantennener på taget. Mandskabet skulle jo kunne se TV under hvil. Andre ændringer kunne være apparatkasser på gavle, brevkasse i siden for aflevering af interne papirer, fx arbejdsedler og -skrivelser.

Siderne på modellen er ligesom hos nogle forbillede malet op i diverse grå farver med to nuancer over og under brystningslisten, dels som pladelapperier i de udblændede vinduer; sidstnævnte er dækket med plastplader (på forbilledet brugte man spånplader).

Den anvendte hovedfarve på vognkassen er 64-grå. I nogle tilfælde blev pufferplanker og pufferer



Tjenestevogn på diorama



Selv på mindre plads er det muligt at opbygge et spændende lille diorama. Her en grå specialvogn med selvbygget litra CP anbragt i omgivelser typiske for epoke IV: Container, sort kolonnehus og lagerskur (ex HD-vogn). Læs mere om fremstilling i teksten.



også malet i denne farve. Til de afvekslende farvelapperier er anvendt 31- og 87-grå. Taget er malet med 67-grå, og derefter patineret på sædvanlig vis.

Trin og undervogn er malet sort, og sluttelig patineret med farvepulver. Husk også de røde slutlys, her malet med Humbrol 174-satinrød.

Også udrangerede bureauvogne blev anvendt som mandskabsvogne m.v., fx stod en gråmalet litra DA mange år i Struer... netop med de førnævnte strittende fjernsynsantennener. Det anbefales læserne at se på billeder og få ideer.

Tjenestevogn på diorama

Den førnævnte tjenestevogn ses fotograferet på et lille epoke IV-diorama. Basis er en færdigfræset dioramaplade anskaffet hos Model&Hobby. Pladerne fås også i forskellige størrelser hos Stoppel Hobby, København.

Efter at sporstumpen fra ROCO er anbragt, så dækkes dioramapladen og sporet med siet sand. I forgrunden lægges en stump brostenplade i styropor af fabrikat Merkur.

For at give indtryk af et epoke IV-diorama, så anbringes en typisk stålcontainer fra Kibri ved siden af det sorte kolonnehus fra Hobby Trade. I epoke IV blev de fleste små



Herover: Tjenestevognen litra CP set fra modsatte side. Nederst ses diverse gule og grå tjenestevogne sammen med gul trolje på blindspor. (NMJK).

Gråmalet tjenestevogn litra CP på Odense station, 1979.

Foto: PÅ SPORET.



røde DSB-træbygninger i øvrigt ommalet i såkaldt finsk tjæresort med hvide eller grønne vinduer. Bemærk dog, at mange huse forblev rødmaledede. Generelt for epoken, så gælder det at kolonnehusene blev sløjftet og fjernet, men trods denne skæbne, så overlevede en hel del huse, og de kan endnu ses mange steder rundt omkring i landet.

Ved siden af kolonnehuset står en udrangeret HD-vognkasse, der fungerer som lager. Den er patineret bl.a. med røde tagfelter. I virkeligheden opstod disse felter, når tagpapet faldt af, og afslørede den rustrede træbeskyttelse (vistnok manganoxid). Der kunne også ses vogne med grønne felter, når taget var overfladebehandlet med midlet Cuprinol.

Rundt omkring tjenestevognen og bygninger er opstabled diverse detaljer. Noget typisk for epoke IV (og nogle år lidt før) var jerngasflasker til sporskifteopvarming. Flaskerne kan man ikke - så vidt jeg ved - få som løsdele, så de voldte lidt hovedbrud at fremstille. Men løsningen kom, da et par mælkejunger - fra HELJANs model af et dansk mejeri - dukkede op. Mælkejungerne er i realiteten for små og ikke vellignende, men har den rigtige størrelse til gasflasker.

Hullet for oven blev lukket med

en top af en dråbe hvid lim, og efter tørring malet med Humbrol 109-blå. Selve gasflaskerne blev malet med en blanding af 24-gul og lidt 82-orange. Flaskerne blev derefter stillet på træpaller, der også fås som løsdele fra bl.a. HELJAN.

De øvrige detaljer er løsdele som olietønder, også stillet på paller for at undgå forurening, en rød skumslukker foran vognen sammen med en Kosangasflaske, iltflasker for svejsning, kabelruller o.s.v.

Der skal såmænd ikke så meget til for at skabe et diorama.

Tjenestegodsvogne, epoke IV

Sluttelig vil vi kort omtale tjenestegodsvogne, der som allerede nævnt var en udpræget vogntype fra ca. 1972 og fremefter. Det var udrangerede godsvogne, der - igen - benyttedes til et utal af opgaver, og følgelig var indrettet efter formålet. De blev aldrig benyttet som mandskabsvogne, men derimod til lager, transport af værktøj, gasflasker til sporskifter o.s.v.

Her benyttedes især de langakslede godsvogne ex HD/Gklms eller IA/Hkks, der stod på stationernes sidespor. Vognene fås i model fra HELJAN, og kræver blot ommaling i gul med nye påskrifter.

Specialvogne i småserier, epoke IV

DWA Hobby i Fredericia har i tidens løb udgivet et par fine specialvogne i skala 1:87. De lukkede vogne baserer sig på HELJANs serie af HD- og IA-vogne. Man skal altså selv samle og evt. foretage de nødvendige ændringer, fx udskæring til ekstra vinduer. Disse vogne tilhører sen epoke III og tidlig epoke IV.

DWA Hobby kunne i sin tid også levere et par specialvogne til epoke IV, bl.a. den sortmalede forvarmingsvogn i Struer, tjenestevogn 387. Modellen leveredes i sort med påtryk, men igen skulle man selv montere de nødvendige vedlagte løsdele, bl.a. skorstensrør og kappe, der var i hvidmetal fremstillet af Tikøb Hobby.

Ud over denne kunne man få to gråmalede HD/Gklms, der passer både til epoke III og IV, nemlig Specialvogn nr. 799 og 800. Nr. 800 krævede nogle småændringer for at blive korrekt, idet forbilledet havde vinduer i siderne og den ene gavlf. Ændringerne blev beskrevet i en vejledning, der fulgte med sættet.

Nr. 799 var en specialvogn, der kunne samles direkte uden korrekationer.

Der blev i sin tid også udsendt en meget lille serie af tjenestevogne



Tankvogne til interne transporter

En speciel type tjenestevogne i epoke IV var maskintjenestens beholdervogne til transport af dieselolie til brændstofdepoterne på landets maskindepoter.

Oprindeligt blev olien fragtet med de enkelte olieskabers vogne, her især ESSO, men fra slutningen af

1970'erne og begyndelsen af 1980'erne udrangerede bl.a. ESSO mange af sine vogne, hvoraf nogle blev solgt til DSBs maskintjeneste.

Herefter kunne man finde disse vogne på stationernes spor ved olielagre m.v., store såvel som små med overmalet ESSO-logo og påsat DSB-logo i hvid eller sort på beholderen. Og selvfølgelig med ændrede påskrifter på adresse- og hjemstedtavler.

I et kommende nummer bringer vi forslag til bygning af et par sådanne olietankvogne.

Billedet viser en tidligere SHELL-vogn af denne type i Næstved, nu DSB tjenestevogn 40 86 94-70 313-8, 1981.

til epoke IV fra Hobby Centret, København. Disse vogne, der havde et meget begrænset oplag på 10-25 stk., var baseret på Liliputs IA/HD-vogne, bl.a. en gulmalet tjenestevogn nr. 835 og en gråmalet nr. 833. Endelig kunne man også få en tykmavet olietankvogn nr. 324 for interne DSB olietransporter. Disse vogne omtales ikke nærmere her, grundet det begrænsede oplag.

Togmodelle (Tog&Tekno i Aalborg) udsendte på samme måde en tjenestegodsvogn i model til epoke IV, nemlig en tidligere DSB litra lbplps i serien af moderne private lukkede godsvogne (SAJYKA, MAYO m.fl.). Vognen er brunmalet med de tilhørende hvide påskrifter Bafd. 941 3 068-8, forbilledet tilhørte DSBs Baneafdeling fra 1978.

Det østrigske firma KLEIN udsendte i 1997 en lidt usædvanlig tjenestevogn - eller mere korrekt

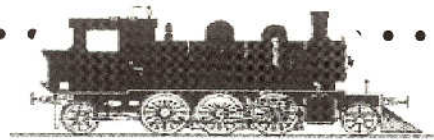
en tjenestegodsvogn - nemlig en 24000 liter beholdervogn fra DSBs Vandbeskyttelsestjeneste. Forbilledet - med rumindhold 24 m³ - skulle benyttes til 'første-hjælp', d.v.s. neutralisering af kemikalier ved uheld med gifttransporter.

For at afrunde emnet, så husk at der i epoke IV fandtes mange gule specialkøretøjer hos DSB som troljer, ballastrettere, skinneudlægere m.v., der hører til gruppen af tjenestekøretøjer. En af disse meget typiske modeller fra den tid, en svellestoppemaskine, kan i model fås fra Liliput, men skal i øvrigt ikke omtales her. Se i stedet LOKOMOTIVET nr. 76 side 38. ■

Tjenestevogne udgivet i model Epoke IV

Tjenstev. nr.	Farve	Fabrikat	Type	Basis	Udsendt
387*)	Sort	DWA	HD/Gklms	HELJAN	2000
799	Grå	DWA	HD/Gklms	HELJAN	1997
800	Grå	DWA	IA/Hkkr	HELJAN	1997
941 3 068-8	Brun	Togmodelle	Ex lbplps	Togmodelle	2002
??	Grå	KLEIN	Ex ZE	KLEIN	1997

*) med løsele fra Tikøb Hobby



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

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

Hold øje med vores hjemmeside og se de mange
gode nyheder, der kommer.

Nye mærker er:

BRAWA og BUSCH

Märklin, ROCO, Fleischmann, Wiking, HELJAN,
PECO, Faller, Kibri, Auhagen, NOCH, FREJA
H0, Viessmann, Rietze, Piko, Hobby Trade, Tillig,
MG-Togmodeller, EMCO, Uhlenbrock, ESU, Lenz,
EpokeModeller, Schreuermodeller, Sommerfeldt,
DJH, Frisporet, Skilteskoven, Hermann und Partner,
Weinert 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 15.15-18.00

Fredag 15.15-18.00

Lørdag 10.00-14.00

www.modeljernbane.dk · info@modeljernbane.dk

EpokeModeller

Modeljernbanetilbehør



Meget mere gadeinventar i H0

shop@epokemodeller.dk (+ 45) 20220449

www.epokemodeller.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
Faulhaber motor, 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.



TIKØB
HOBBY OG STØBERI



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](http://www.tikob-hobby.dk)

Vi sender
overalt



En let vogn til epoke IV for begyndere:

DSB litra Lgmns

Af Claus

Til denne lille lette model har jeg brugt en Fleischmann vogn kat.-nr. 5310 K. Det er en tysk Gs, og der er sikkert mange, der vil protestere over, at bruge så dyr en vogn. Men jeg kan kun sige, at man så skal bruge en anden. Men jeg bruger denne, fordi den er velkørende, kan laves helt flad, og så kan man lime på materialet med den normale Poly Liquid, og det er en stor fordel.

Først skilles vognen ad. Vognkassen tages af, og lægges med bunden i vejret. Så skærer vi langs vognsiden indvendigt med en hobbykniv hele vejen rundt, så bunden bliver skåret fri og kan tages væk. Derefter skæres hele vejen rundt om vognkassen foruden, så der bliver et bræt i højden, og alle sidestolpernes nederste ender og dørens nederste skinne og trin tilbage.

Slib nu denne ramme helt glat på oversiden, og lav derefter den nye bund i 0,5 mm plast (A). På tegning

(B) kan man se undersiden. Der er i hver ende limet en forstærkning af 1,5 mm plast på 105x3 mm, og de to U-formede stykker på bunden er til at holde kortkoblingen på plads. Se på den modellens originale bund. Disse to U-holdere er også lavet af 2 mm brede strips. Når de

er limet på bunden, fastlimes rammen fra overdelen. Så skulle bund og undervogn være lette at trykke sammen, det er de i hvertfald i mit tilfælde.

På oversiden har jeg limet to stk. (C) 1 mm tykke stykker med 1,5 mm huller. Nu passer det med en container, der fås i mange bemalinger. Generelt har alle H0-containere de samme mål, men der kan være lidt forskelle fra fx LIMAs DSB-containere og nogle andre fabrikater.

Til sidst monteres litereringsplader (D) og adresseholdere i 0,5 mm plast er limet på. Litereringspladerne sidder på trinene, men på andre numre af vognene, kan de sidde anderledes. Se evt. fotos.

Ved hjørnerne har jeg limet nogle meget små tynde trekkanter på.

Efter maling med RAL 8025 fra Revell har vi en sød lille moderne containerbærevogn.

Påskrifterne til vognen er 100

Litreringer til DSB litra Lgmns i skala 1:87.
Kopieres og limes på adressetavlerne.



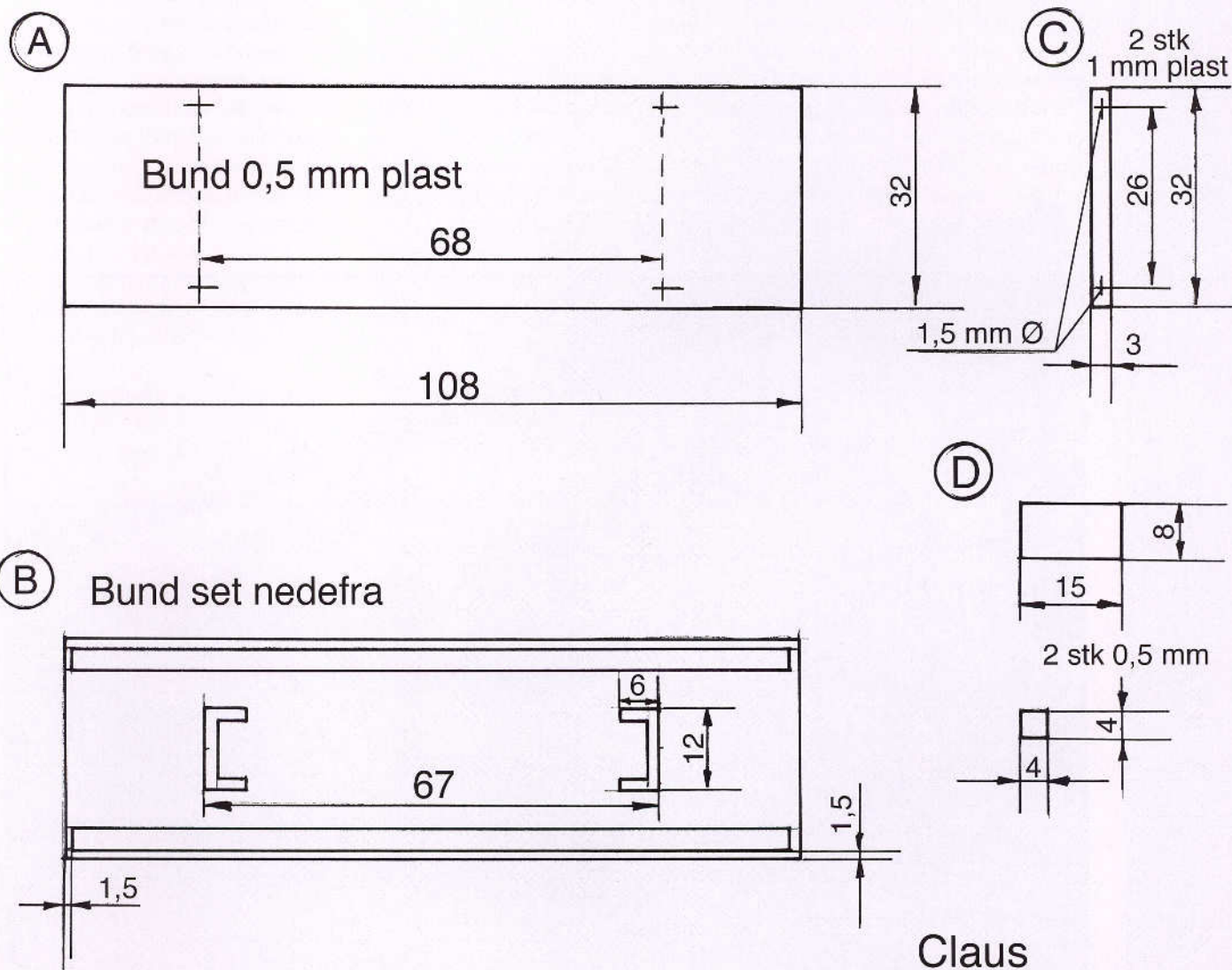


Den færdige model af DSB litra Lgmns med DSB-container fra LIMA. Dækpladen er her lidt for brun, den burde være mere rustrød. Litreringspladen er den 'originale' fra forbilledet, nedfotograferet til skala 1:87.

procent som hos forbilledet. Det er nemlig affotograferinger af den viste vogn 42 86 441 5 168-3. De

er her kopieret ned til skala 1:87, så man kan klippe dem ud af bladet eller tage en kopi. Påskriverne limes

direkte på pladen med kontaktklim eller hvid lim. ■



Litra Hs-t

Stykgodsvogn med forskydelige sidevægge

■ Torben Andersen

Litra Hs-t/His/Hims

Selv om DSB i løbet af 1950'erne anskaffede lukkede vogne med bræddebeklædning litra G(s) og litra I (fra 1965 litra Hs), så ønskede man at anskaffe nogle vogne, der gav mere plads for indlæsning med gaffeltrucks.

I 1960 købte DSB derfor ti lukkede stykgodsvogne hos det tyske firma SEAG. De brød helt med det gamle koncept med vognkasser bygget i brædder, idet denne blev bygget helt i stål med to brede skydedøre, så man ved at åbne en dør ad gangen kunne læsse i vognens længde. De forskydelige sidevægge sikrede god adgang til hele lastrummet, og gjorde at vognen var særlig velegnet til transport af palleteret gods, som kunne behandles med meka-

niske læssemidler (trucks m.v.) fra rampe m.v.

Vognene, der hos DSB fik litra Hs-t med numrene 49 900-49 909, var så vellykket en konstruktion, at DSB hos Scandia bestilte en større serie vogne, der leveredes fra 1962. Det blev til 300 vogne, og fra 1966 leveredes yderligere 300 stk.

De første vogne fra Scandia og SEAG havde "knækkede" sidedøre (pladevægge), og fik litra Hs-t. I 1964 blev de omlitret til His, og i 1980 til Hims.

Søsterudgaven med forstærkningslister på væggene (profilerede vægge), der leveredes fra 1966 fik litra His, men benævntes ligesom de øvrige litra Hims fra 1980.

Ved beskadigelser undervejs forekom udskiftninger af døre, således at man efterhånden kunne opleve vogne køre rundt med begge typer døre samtidigt.

SEAG vognene havde ikke rangerskruebremse, hvorimod alle vogne leveret af Scandia var forsynet med den traditionelle højtsiddende rangerskruebremse i den ene gavl. Det blev i øvrigt sidste godsvogn anskaffet af DSB med denne type skruebremse. Vognene havde endvidere trykluftbremse (G&P), ringfjederpuffer og hjulsæt med rul-lejer. Alle vogne var RIV-mærket.

Litra His/Hims havde kortere akselafstand end Gs, nemlig 5400 mm, idet litra His havde en standard UIC-undervogn magen til E-vognene. Den totale længde var 10 100 mm, d.v.s. at den var kortere end trævognen litra Gs. Da de kunne bære mere end Gs, nemlig 19 tons, var udnyttelsesgraden større, hvilket var en fordel ved bl.a. færgeoverfarterne.

Vognene afløste litra HD og de ombyggede HJ, og anvendtes til

DSB MR-tog med Hims-vogn på slæb kører ud fra Svendborg station, sommer 1981.





DSB litra Hims 21
86 211 4 142-1 i
Vordingborg, juni
1991.
Foto: JSL.

transport af dellast (stykgoods), fra midten af 1970'erne primært mellem DSBs godsterminaler. Men de brugtes også meget som postpakvogne i blokposttog op gennem 1970'erne og 80'erne. Hidtil havde postvæsenet benyttet Gs-vogne til denne opgave.

Typen var i øvrigt den eneste lukkede DSB-stykgodsvogn i stål, der i større stil nåede at blive anvendt i dampfremførte tog.

Vognene fik efter 1972 moderne DSB-logo i hvidt, men ommaledes ikke. De kunne dog endnu helt til 1982-83 ses i det gamle design med kongekrone uden det hvide DSB-logo.

En enkelt Hims - nr. 211 4 460-2 - blev i 1983 kunstmalt i det såkaldte "elefant-design", mens



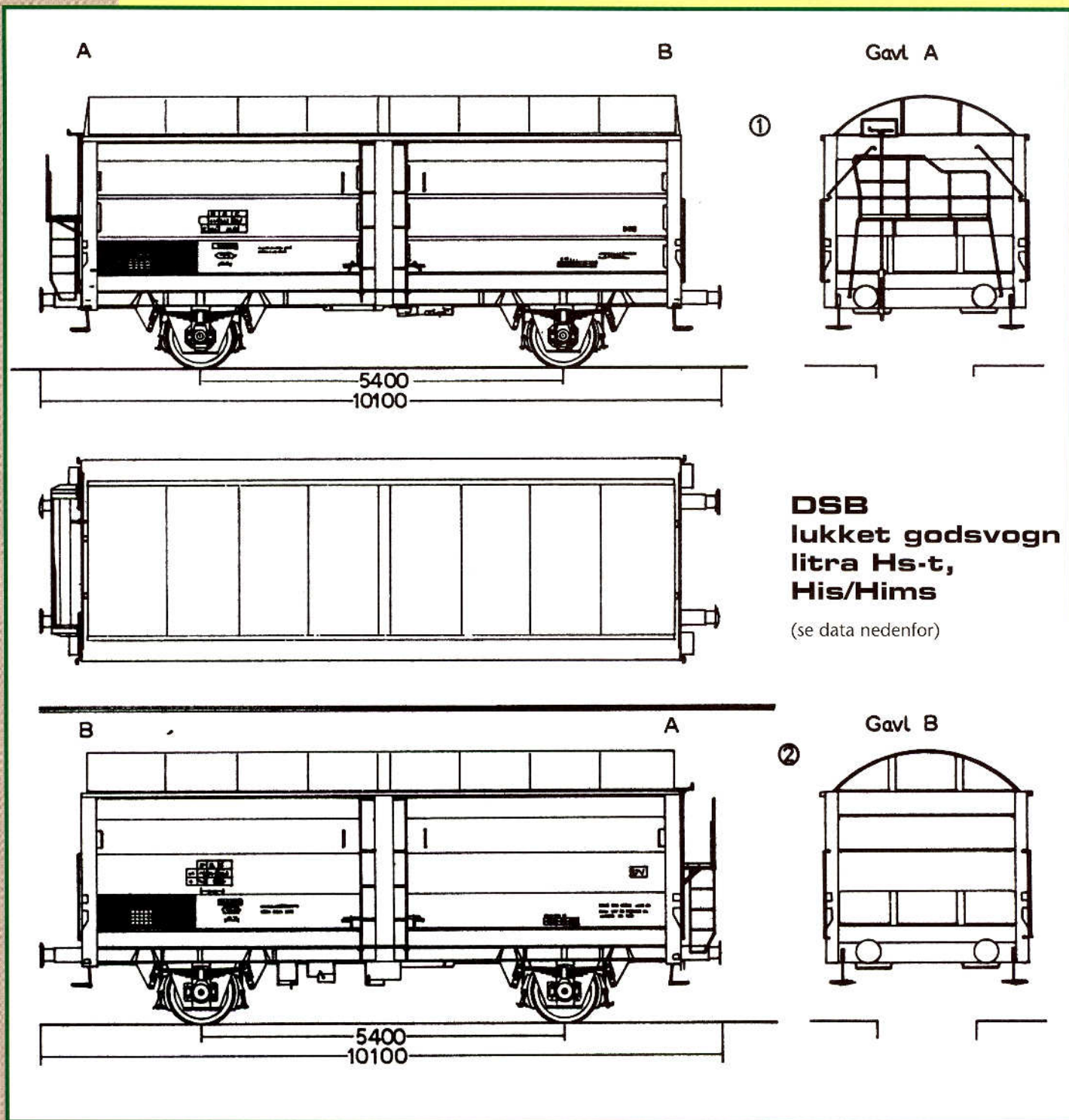
to andre senere fik motiver med "vognbjørne".

Vognene blev leveret i DSBs traditionelle mørkebrune bemaling med sølvfarvet tag, og beholdt denne bemaling indtil udrangering. Kun to vogne blev ommalet i DSBs moderne godsvognbrune farve, kaldet RAL 8025, men det blev kun ved disse to. Den ene var i øvrigt den tidligere "vognbjørn"-vogn nr. 996, da reklamen skulle males over sidst i 1980'erne.

Tagfarven var som nævnt sølv (aluminium), men i tidens løb blev det "patineret" gråsort af røg, vej og vind.

Herover: DSB litra
Hims 42 86 211
4 460-2 (Elefant-
vogn), Næstved
1984. Bemærk, at
vognen har to for-
skellige dørtyper.
Foto: JSL.

Nederst:
DSB litra His 436-
1, Næstved 1989.
Foto: SD.



**DSB
lukket godsvogn
litra Hs-t,
His/Hims**

(se data nedenfor)

Da DSB efterhånden havde store problemer med rusttærede døre i Hims-vognene, blev en enkelt Hims i 1989/90 forsøgs-mæssigt ombygget til Hims-x, hvor midterstolpen og skydedørene fjernedes, og erstattedes af et "rullegardin" i hele vognens længde af rødt presenning-stof.

Det var en lastbilforhandler, der stod for prototypen efter ide fra DSB. Men vognen var kun kortvarig i prøvedrift, idet projektet blev overhalet af indkøbte svenske Hbikks,

og Hims-x'en blev ophugget uden at have været i regulær drift.

I alt leveredes i årene 1962-67 - som allerede nævnt - 600 vogne (300 af hver type), så DSB inklusive de tysk byggede havde i alt 610 vogne. De holdt sig på sporene indtil marts 1994. Fra 1992 afløstes de løbende af de førnævnte brugte svenske stålvogne litra Hbikks, og udrangeringen af Hims tog derfor fart i begyndelsen af 1990'erne. De sidste vogne af typen blev sluttelig udrangeret pr. 1. marts 1994.

Tegning 1)

1966/67: DSB litra His
21 86 210 2 300-599
fra 1980: DSB litra Hims
21 86 211 4 300-599

Tegning 2)

1962: DSB litra Hs-t
49 000-49 899
fra 1964: DSB litra His 21 86
210 2 000-299
fra 1980 DSB litra Hims
21 86 211 4 000-299

LJ-beholdervogne

Per Topp Nielsen har sendt os følgende supplerende oplysninger til teksten om LJ-tankvogne bragt i nr. 86:

De enkelte vognumre

LJ 651 er bygget 1903 Zypen, og har derfor næppe kørt ret længe under DSB ZE 9930. Den har sandsynligvis fået LJ-nummer umiddelbart efter ankomsten til Danmark.

509 103 har aldrig været stationeret i Sækkjøbing - den var i Nakskov. Det var kun DFOK, som havde sidespor og forlægning i Sækkjøbing, og dermed 509 104, som var stationeret der (se nedenfor).

DFOK 509 104 (HaWa 1922) var DSB 503 340 (der står fejlagtigt 502 340 i tabellen side 27), som i en årrække (1922-26) var stationeret ved LJ.

509 105 er bygget som Altona 502 467, og anskaffet til DDPA i 1920 (ZE 502 170). Hos LJ i årene 1924-37, og derefter udrangeret i 1954.

LJ ZE 509 106 er bygget 1904 hos Vulcan til D.Ø.K. (Det Østasiatiske Kompagni) som ZE 9700. Fra 1906 ZE 99 700, og solgt til DDPA i 1911. Fra 1915 nyt nummer 502 133.

LJ ZE 509 107 er bygget som ZE 9706 i en serie på 5 vogne bygget 1904 hos Scandia (nr. 9704-9708). Fra 1907 ZE 99 706, og fra 1916 ZE 502 139.

Vognen overførtes 1937 til SFJ 509 246 (der er anført forkert nummer - 509 105 - på side 28, 3. spalte, linie 17).



Fra 1949 blev den til DSB ZE 502 457. I 1962 solgt til OKMJ (ukrudtsprøjtevogn), og overført til OHJ 1966. Den er sidst set 1986.

Anvendelse

De tilbageværende tre ESSO-vogne 509 100-102 anvendtes til sidst næsten ikke, kun til lokale transporter op til LJs remise i Nakskov. De henstod i flere år på kajen foran ESSOs anlæg i Nakskov, men blev pludselig i 1966 sat i et godstog til Nykøbing F, hvor de blev ophugget på havnen af en ophugger i den yderste ende af havnesporet, en nabo til ESSO-depotet i Nykøbing F. Beholderne stod i årevis derefter inde på ophuggerens plads. Dog blev 509 101 ikke ophugget, den endte i Maribo hos DJK/MBJ.

Brændstof til LJs dieseldrift kom derefter fra BP i Sækkjøbing (se nedenfor).

Andre selskaber

Caltex lejede 1958-59 to af DDPA's LJ-vogne, men købte dem aldrig, og de blev dermed heller aldrig ommalt. 509 100 og 509 102 havde ved

ophugningen i 1966 stadig ESSO-mærker og var gråmalede.

L-F Nafta Benzin anskaffede 509 108 i 1932. Den havde hjemsted i Stokkemark på MTJ. Den formodes at være bygget 1930 O&K på foranledning af fa. Chr.Olsson i Limhamn/Sverige, som leverede tyske vogne til flere danske benzinselskaber 1930-34 (herunder 25 vogne til Nafta Benzin/Aug. Gihm, Nørrebro G i 1933), foruden selvfølgelig en lang række svenske selskaber.

Nafta Benzin i København blev nedlagt/opløst i 1936. LJ 509 108 forsvandt sikkert samtidig, solgt til andre selskaber eller sendt retur til Sverige.

En af disse mange tysk/svenske vogne havnede mange år senere igen ved LJ, nemlig BP 503 378, som i 1960'erne var stationeret hos BP (tidl. DFOK) i Sækkjøbing. I 1960'erne og 70'erne var konstant to eller tre BP-vogne fast stationeret i Sækkjøbing for transport af dieselolie til LJ's tankanlæg i Nakskov - i gennemsnit to vogne to gange om ugen.

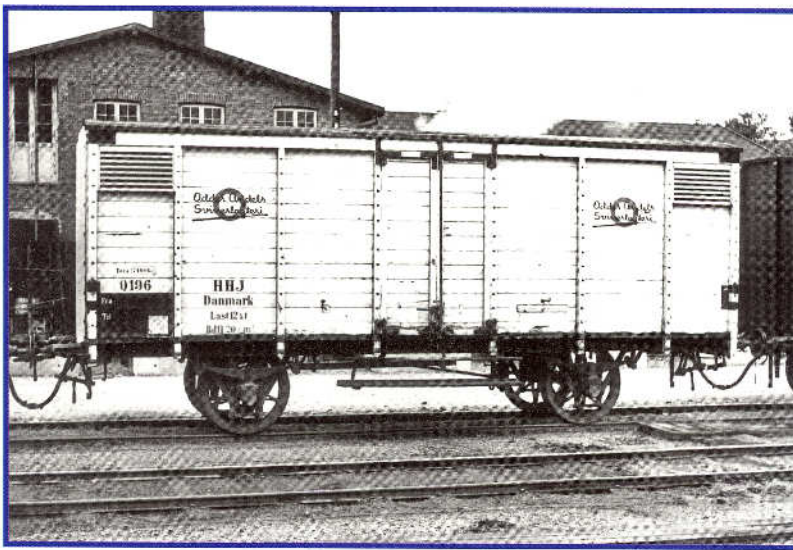
LJ lejede i øvrigt i 1953 kortvarigt (29/4-53 til 26/6-53) to BP-vogne 503 304 og 503 333. Formål ukendt.

LOKOMOTIVET: Vi siger tak til Per for rettelser og supplement til dette - synes vi - spændende emne. De nævnte fejl på vognumre skyldes primært slåfejl. En enkelt nummerfejl ang. SFJ er beklageligvis en sjuskefejl. Ret venligst i jeres eksemplar af bladet.

Bemærk, at mange af de ovennævnte oplysninger om numre og år er de samme som i vor oprindelige tekst i nr. 86, men de er for en god ordens skyld medtaget for at danne en ubrudt helhed.

Billedet viser LJ ZE 509 107, der kom vidt omkring. Vognen overførtes 1937 til SFJ som ZE 509 246. Fra 1949 blev den til DSB ZE 502 457. I 1962 solgtes den til OKMJ, hvor den fungerede som ukrudtsprøjtevogn. I 1966 blev den overført til OHJ. På billedet er vognen i drift som ukrudtsprøjtevogn hos OKMJ, juni 1964. Foto: JB-P.





Private vogne hos HHJ

Lars Berggreen Rasmussen har sendt os nogle kommentarer til vor tekst om private vogne bragt i LOKOMOTIVET nr. 86. Han skriver:

"Med hensyn til HHJ E 45, så blev pakvognen overflødig efter banens seneste skinnebusanskaffelse, og den menes først ombygget i 1955.

Det var altså som pakvogn, at den fik trykluftbremse, og den fik heller ikke lodrette lister som slagterivogn, for det havde den jo allerede.

Men den fik lukket sine vinduer

med brædestykker, hvilket ikke ses på billedet, hvor vognen er ret ny, men de anes under lup.

Ved ombygningen smed den 2400 kg inventar, barriereplader o.s.v.

Tara var før ombygningen 11.000 kg, efter 8.600 kg. Nyttelasten før var 6 t, men 12,5 t efter. Bundfladen oplyses til 18,5 kvm, d.v.s. 0,3 for meget i følge originaltegning. Bemærk fjederen under togførerkupeenden er skiftet til en kraftigere, fordi vognen sank for meget allerede under første indlæsning i følge en kilde. Bemærk også den korte endeperron i venstresiden, der dog ikke var overdækket.

Med hensyn til HHJ Q 196, så er det bemærkelsesværdigt, at den byggedes bredere end PF-vognen, der lagde bund til, sandsynligvis svarende til en lille Q-vogn, evt. en anelse bredere, idet bundfladen oplyses til 20,2 kvm (måske også rigeligt her). Men den havde en noget forhøjet vognside i forhold til en Q, hvilket er en væsentlig oplysning at videregive læserne. En enkelt af banens F-vogne havde det samme, men var smallere. Se i denne sammenhæng bl.a. et BW-billede fra HHJ i banebøgers 'Blandet-tog', hvor Q 196 ses midt i tre hvide, tiilsyneladende med venstrevendt litrering og uden logo. Det i øvrigt korrekt beskrevne logo kom først på omkring 1955, så det omtalte billede i 'Blandet-tog' er sandsynligvis taget senere end anført.

Det er også bemærkelsesværdigt, at hjørnemærkerne sidder usædvanligt lavt, og dermed iøjefaldende på denne vogn".

LOKOMOTIVET: Vi siger tak til Lars for de supplerende oplysninger omkring HHJs private vogne. Billedet viser en af de nævnte vogne HHJ Q 196 i Odder, 1961. Foto: JGC/JMJK.

Railion litra EA

I nr. 85 bragte vi en tekst om ellokomotivet litra EA, hvilket fik nogle læsere til at spørge efter fotos af de nævnte lokomotiver, ikke fra DSB, men derimod fra Railion. Vi har derfor fået Jan Lundstrøm til at gå i arkivet og finde et foto, der illustrerer brugen af litra EA hos selskabet. Designmæssigt er maskinerne ens, men Railions maskiner har naturligvis fået fjernet det hvide DSB-logo.

Fotografiet viser EA 3016 med GD 40 749 ved Kolding Fjord, 11. september 2002.





Spejlvendt bom

I nr. 86 viste vi et diorama med 'Ledvogteren og Hans Datter'. Desværre var vi ikke så vågne, at vi opdagede at den ene bom var vendt forkert i forhold til forbilledet. Men det var Niels Jensen. Han skriver således i en mail til os:

"Mit øje faldt over billederne til artiklen om bygning af en overkørsel med (en god gammel) ledvogterbevogtning med manuelt betjente bomme. Men der har desværre indsneget sig et par fejl, idet der for de vejfarende kun opstilledes tavlen 'bevogtet overkørsel' i en passende afstand før overkørslen. Altså kunne modelbyggeren have sparet sig ulejligheden med at anskaffe og opstille 'krydsmærke med blink'.

Samtidig skal bommene - når der er tale om en bom på hver side af jernbanen - placeres i samme side af vejen, således at trådtrækket bliver så kort som muligt, og uden for mange knæk. Den side som bommene opstilledes var selvfølgelig den side, hvor bomspillet (og vogterhytten) befandt sig. Så den ene bom på modellen skal altså over på den anden side af vejen".

LOKOMOTIVET: Tak til Niels fordi han var så kvik at opdage fejlene, som hermed skulle være rettet.

At det 'gik så galt' skyldes den omstændighed, at vi som udgangspunkt brugte et færdiglavet bomsæt fra PIKO. Vi anvendte dette sæt uden at tjekke, om det var korrekt til danske forhold. Undskyld!

Billedet viser overskæringen ved Søften, der er taget i december 1977 af Niels Jensen.

Mer' digital

Peter Engelsted Jonassen har nogle supplerende oplysninger til vor tekst om dekodere bragt i nr. 86:

"På www.digitaltog.dk lægger jeg oversættelser til diverse dekodere. Oversættelserne er mine egne, og man finder bl.a. oversættelser til dansk af Lenz Gold, LokPilot og Uhlenbrocks multiprotokoldekodere".

LOKOMOTIVET: Tak til Peter for oplysningerne, der er velbevandedt i digitalteknikken. Han tilbyder at skrive let forståelige artikler om Märklin Digital (Motorola) og Märklin Systems (mfx-format) her i LOKOMOTIVET. Vi har sagt ja tak, og håber allerede i næste nummer at kunne bringe de første af Peters skriblerier.

NY MJ-KLUB

Den 13. maj blev den nye forening "Model Jernbaneklubben LIMFJORDEN" dannet ved en stiftende generalforsamling i Nørresundby. Klubben startede med at have 19 medlemmer.

Der blev valgt en fem mands bestyrelse med Per Mosbæk Petersen som formand.

Klubben er en bred klub, hvor modeljernbanen sættes i højsædet. Der vil således kunne arbejdes med forskellige sporvidder, epoker, nationaliteter og styresystemer.

Foreningen er fra starten 'husvild', men bestyrelsen er gået i gang med at finde passende lokaliteter.

Ønskes yderligere oplysninger kan man maile til Gert Frikke på adressen oz1gf@mail.stofanet.dk. ■

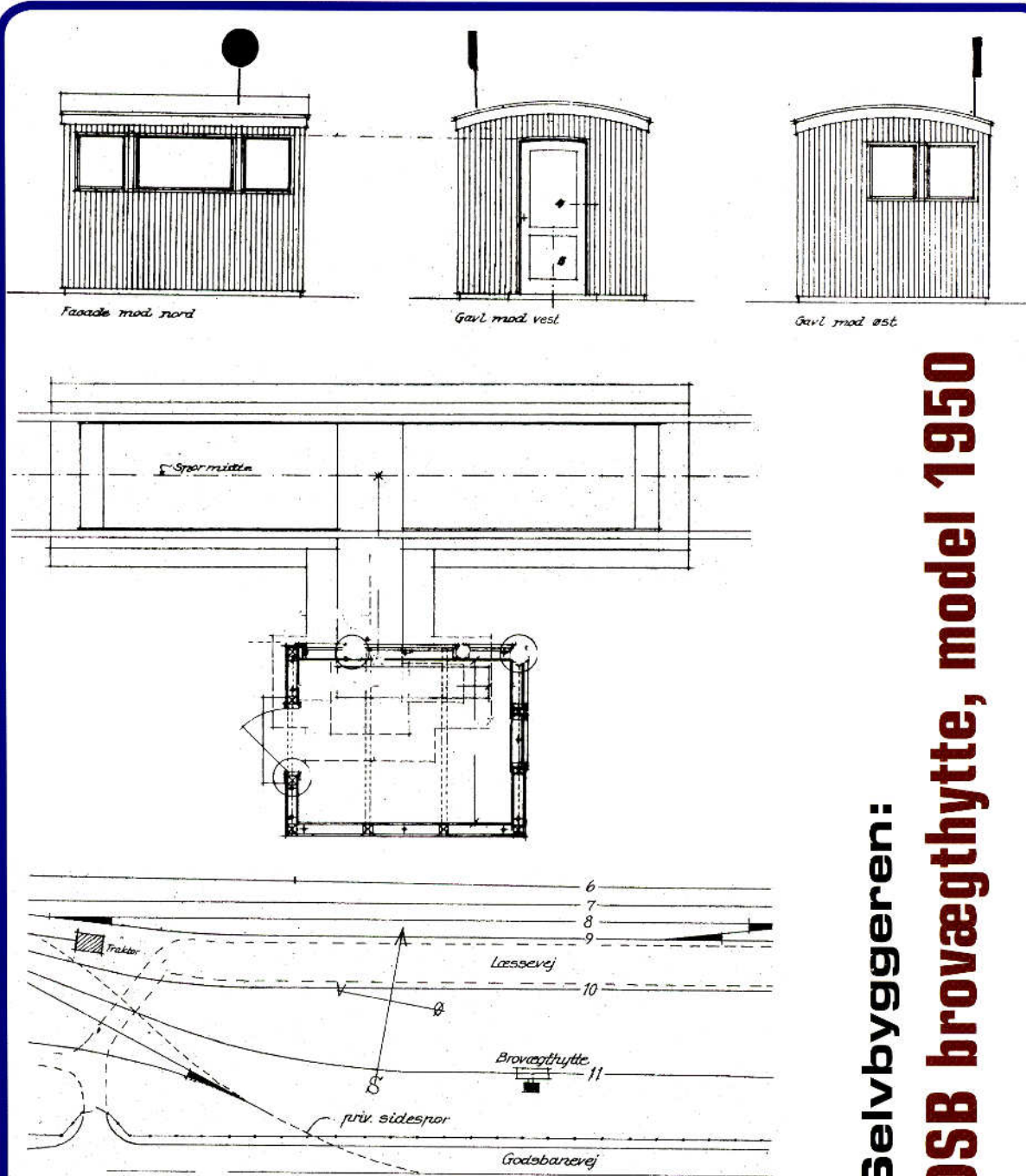
God gennemgang - og Q-vogne

Bjarne Larsen har sendt os nogle kommentarer til bladet. Han skriver:

"Først vil jeg sige, at I bringer glimrende gennemgange af det H0-materiel, der er til rådighed i dag. Og i forbindelse med anmeldelsen af de små Q-vogne fra Hobby Trade kan man jo

sige, at det er virkelig ærgerligt, at så flot en vogn skal skæmmes af en tanketorsk. Kan I i øvrigt ikke gøre dem opmærksom på, at metalpladen til højre for dørene, som skal tage imod lukketøjet, når døren smækkes op, ikke sidder i den rigtige højde? Det er specielt slemt på de 'store Q-vogne'"

LOKOMOTIVET: Jo, det er gjort nu - de læser selvfølgelig også LOKOMOTIVET. Tak til Bjarne for mail.



Selvbyggeren: DSB brovægthytte, model 1950

Vi kan altid bruge små bygninger til at live op på anlægget. De små detaljer gør det interessant at betragte, og der skal såmænd ikke så meget til. Her er endnu et forslag, nemlig en brovægthytte med vægt til godsbanegården.

Den viste mere moderne type blev anlagt af DSB på flere stationer i løbet af 1950'erne. Tegningen viser specifikt brovægten i Glostrup, anlagt 1954. Den lå op mod det private sidespor ved Godsbanevej, ret over for læssevejen.

Som tegningen viser var brovægten meget enkel i sin udformning. Den var bygget med udvendig træbeklædning med trætag belagt med tjærepap (Icopal).

Bagsiden var helt i træbeklædning uden vinduer. Døren var snedkerforarbejdet. Taget var sorttjæret, mens vægge, dør og vinduesrammer var beskyttet med "to gange brun Solignum". Indvendigt var den behandlet med klar celluloselak.

I model kan hytten fremstilles i rillet plastcard, mens døren og taget fremstilles i glat plastcard. Til døren kan evt. bruges overskud fra Hobby-Trades kolonnehuse. Ruderne fremstilles i gennemsigtig plast. Taget belægges med vandslibepapir el.lign., der limes fast med hvid lim. Husk i øvrigt den lille detalje som cementfundament, som fremstilles med en plaststrip.

Brodækket foran hytten illuderes med løse sveller eller 2 mm rillet plastcard.

Husk at montere brovægtsignal, d.v.s. rund rød skive på stang, der rækker op fra hustaget, ca. 3 mm fra forkanten af taget og ca. 10 mm fra vest (gavl med dør). Skiven klippes ud i pap eller plastcard med fx hultang (5 mm \emptyset) og limes til et stykke blomstertråd 0,9 mm el.lign.

Selve huset og dør males med Humbrol 170-brun.

Hytten havde i øvrigt dimensionerne (længde/bredde/højde): 3140 x 2510 x 2650 mm.

Tegningen er i skala 1:87 (DSB, januar 1954).

EPOKE V VIDEOFILM

LOKOMOTIVET 

Nu er film nr. 7 og 8 i Lokomotivets serie af videofilm fra epoke V udkommet.

Film nr. 7 indeholder: * MZ3 med Østersøekspress * MY-førerum fra Trekroner til Glostrup * 2MY med Kævletog * LJMx med godstog * Rød MR i Århus City * Rødt regionaltog med MZ4 og MZ3 * SoloYM på LNj

Film nr. 8 indeholder: * MZ3 med Eurocity * Ferieekspress og "svenskertog" * På sne-togtur * MZ og MY med kævletog * MY 115x med papirtog * Korsør st.* Rødt regionaltog med EA * MY med regionaltog på Lille Syd

Se gratis videoklip fra alle film i epoke V-serien på vores hjemmeside på Internet: www.lokomotivet.dk.

Alle film i epokeV-serien er optaget i perioden 1992-1997(1999) på VHS / S-VHS, men digitalt bearbejdet/forbedret.

SIDSTE CHANCE! Lokomotivets VHS-videofilmproduktion ophører snart.

Vi skal derfor have tømt vores lager, og sætter derfor priserne for ALLE film i serien ned – også de 2 nye nr. 7 og 8.

Frit valg:

1 stk. Kr. 100,- 3 stk. Kr. 250,-

2 stk. Kr. 180,- 4 stk. Kr. 320,-

Bemærk, at alle priser er incl. forsendelse (som almindeligt brev). Ved forsendelse pr. efterkrav tillægges kr. 80,- uanset antal film. Bestillingsadresse fremgår af side 3.

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

LOKOMOTIVET 

DSB kølevogn litra IKA * Anlægsrapport fra modeljernbaneklubben H0 Albertslund * Digital teknik * Lav et spændende diorama, 6. del * Små Q-vogne i model * DSB signal- og kommandoposter * KSB M1 og M2 * Historien om DSBs nærtrafikmaskine litra S * Nyheder og anmeldelser * Sporplaner og anlægsdesign - og meget, meget mere!
(Forbehold for ændringer)

Nr. 88 (56 sider) udkommer primo december 2006.

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

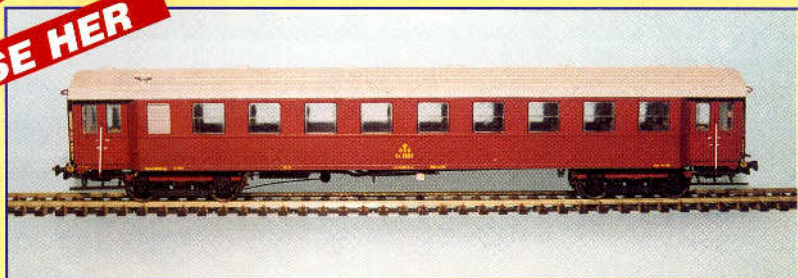
Fortrykte girokort kan bestilles på e-mail lokomotivet@lokomotivet.dk eller ved at sende os et brev.

PÅ SPORET



Skandinaviens største udvalg af modeljernbaner og tilbehør

SE HER



DSB nærtrafikvogn litra CL

Komplet byggesæt med vognkasse, tag, bogier m.v. i skala 1:87.

Leveres ulakeret med løse transfers

fra KM-Text, frit valg til

epoke III eller IV

('overgangslitrering'.)

Pr. sæt
kr.

650,-

Se PÅ SPORET'S
nye WEB SHOP
under
www.paa-sporet.com

Mangler du vogne fra KLEIN?
Vi har dem.

3195 DSB litra IKS
hvidmalet kølevogn, epoke III . . . **285,-**

3294 DSB litra Hs 49 906
lukket godsvogn, epoke III **225,-**

3295 DSB litra His 211 4 999-4
lukket godsvogn epoke III/IV. **225,-**

3297 DSB litra Hs-t 49 889
lukket godsvogn, epoke III **245,-**

3298 DSB litra His 210 2 384-3
lukket godsvogn, epoke III/IV. **245,-**

SoSe 61/95 DSB olietankvogn
STATOIL epoke IV **275,-**

SoSe 62/95 DSB olietankvogn
ESSO, epoke IV. **275,-**

SoSe 63/95 DSB
beholdervogn
JAF, epoke III **295,-**

Ovennævnte tilbud
gælder kun så
længe lager haves.
Forbehold for fejl, pris-
stigninger og oplag.

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

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

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

Litra PB/Elo som tjeneste- godsvogne

Apropos Hobby Trades og HELJANs modeller af de åbne godsvogne litra PB/Elo, som primært tilhører epoke III, så fandtes der i epoke IV også en hel del åbne vogne af nævnte type. Disse vogne var for det meste i drift som



tjenestegodsvogne, hvor de fragtede skrot, skilte, tønder, fliser m.v. Nogle af disse vogne fik undervejs udskiftet nedslidte bræddesidder med nye sider i stål, men beholdt i øvrigt alle dimensioner m.v. Billederne viser to sådanne tjenestevogne, begge med

stort DSB-logo. De kunne måske inspirere de to firmaer til at udsende vogne med viste påtryk. HELJANs vogn er i øvrigt så fin i brædderillerne, at den næsten uden videre kan anvendes som en vogn med stålsider.

Begge de viste vogne tilhører DSBs baneafdeling (Bafd). Øverst en trævogn 30 86 945 0 105-4 på Nørrebro, maj 1981. Nederst en stålvogn 30 86 945 0 125-2 i Helsingør, 1982. Begge er forsynet med rullelejer.

Fotos: SD.

Freja H0 Modeltog

www.freja-modeltog.dk

Indbetalingskonto 7046 0108643

NYHEDER



FRICHS 'Rulleskøjte'

Messingstøbt lokomotiv med fittings og Faulhaber-motor med 2 stk. svinghjul. Ved slagtning af tysk lokomotiv V100 for bogier og kardaner.
Pris ca. kr.

3000,-

SKRJ M4 DAVID

med Faulhaberdrev
Pris i alt kr.

2.598,-

ØSJS M1 DAVID

med Faulhaberdrev
Pris i alt kr.

2.598,-

INDBETAL kr. 1000,- forud
og støt projektet



DIANALUND STATION

på Høng-Tølløse Banen (HTJ)

■ Torben Bejerholm

Ønsker man en lille privatbanestation på anlægget, så må Dianalund station på Høng-Tølløse Banen (HTJ) være velegnet til formålet. Sporplanen viser stationens udseende gennem mange år indtil ca. midten af 1990'erne, hvorefter der er sket nogle sporomlægninger, bl.a. er sporet til skoven fjernet.

Hovedbygning og pakhus er som hos forbilledet. Perronkanten er i cement ud mod spor 1, mens der er græskant ved mellemperron. Læssevejen skal være grusbelagt. Overgangene lægges

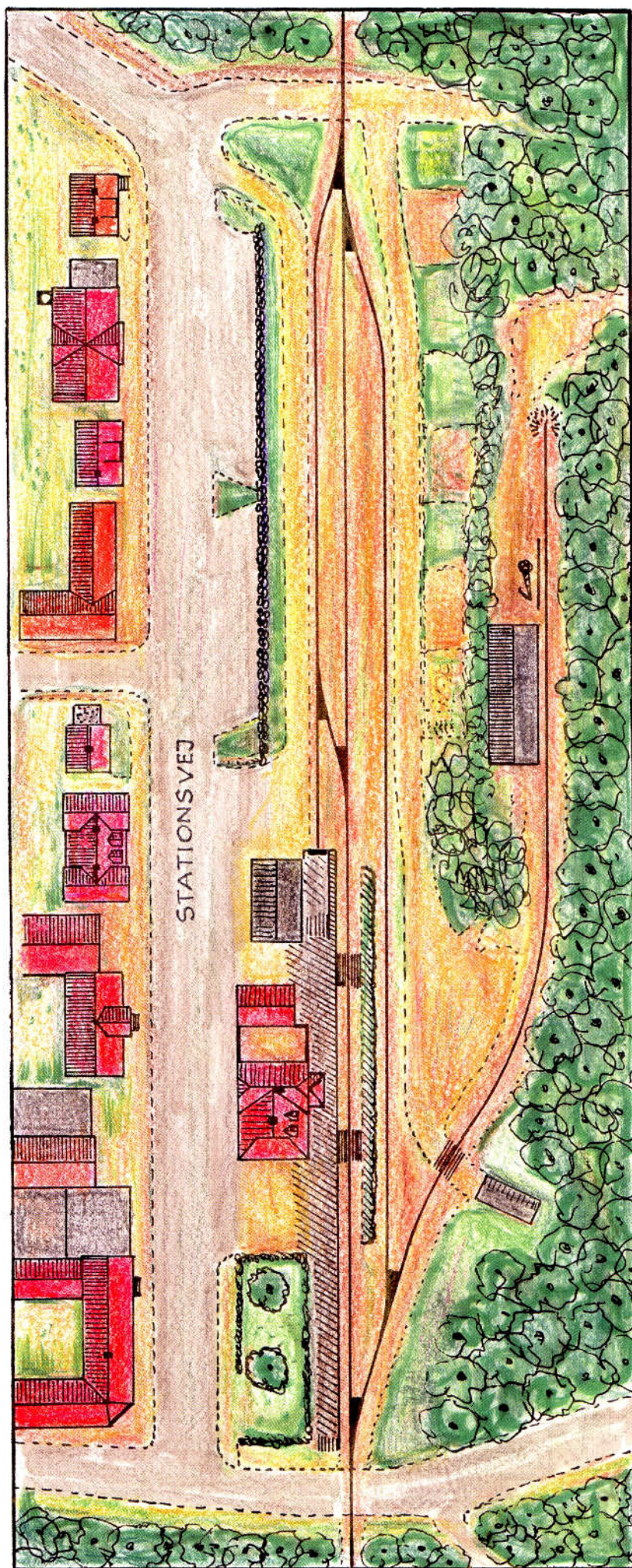
med sveller. Haven skal være omkranset af en lav hæk, og der findes en sætning mod gaden langs læssevej. Overkørslen til garage (skovsporet) er lagt med sveller, og selve garagen er en udranget Q-vognkasse. Sporet i skoven fører til savskæveri, hvis bygning er åben i siderne med rødt tegltag. Læsserkranen står ved en kort læsseperron. Stationen er omkranset af løvskov. På gaden bag stationsbygningen ligger diverse bygninger; hjørnehus med diverse forretninger, lagerbygninger

med sveller. Haven skal være omkranset af en lav hæk, og der findes en sætning mod gaden langs læssevej. Overkørslen til garage (skovsporet) er lagt med sveller, og selve garagen er en udranget Q-vognkasse. Sporet i skoven fører til savskæveri, hvis bygning er åben i siderne med rødt tegltag. Læsserkranen står ved en kort læsseperron. Stationen er omkranset af løvskov. På gaden bag stationsbygningen ligger diverse bygninger; hjørnehus med diverse forretninger, lagerbygninger

med sveller. Haven skal være omkranset af en lav hæk, og der findes en sætning mod gaden langs læssevej. Overkørslen til garage (skovsporet) er lagt med sveller, og selve garagen er en udranget Q-vognkasse. Sporet i skoven fører til savskæveri, hvis bygning er åben i siderne med rødt tegltag. Læsserkranen står ved en kort læsseperron. Stationen er omkranset af løvskov. På gaden bag stationsbygningen ligger diverse bygninger; hjørnehus med diverse forretninger, lagerbygninger

bagtil, hotej, beboelseshus med brødudsalg og villa med tilbygning. Efter sidevejen ligger en stor møbelforretning, en købmandsbutik og et mejeri med mælkeudsalg. Gaden afsluttes med en ældre villa.

Ved læssevejen nær skoven finder vi nogle haver, og overkørslen nærmest hovedbygningen er ubevogtet med blinklys. I modsatte ende er ubevogtet (skov)vej med krydsstandere.



40 0 50 100



MG Togmodelle DSB ranger- lokomotiv litra MH

Skala 1:87; epoke III/IV/V

I maj udsendte MG Togmodelle, Aalborg, sin længe ventede model af det danske rangerlokomotiv litra MH. Det har været en besværlig vej fra de første tiltag til det endelige resultat, men det var - generelt - værd at vente på.

Generelt

Modellen er produceret hos Modern Gala i Kina. Vognkassen er fremstillet i hård plast med undervogn i kombination af plast og metal. Motoren er en fempolet Mashima, som driver køretøjet via blindaksel og kobbelstænger som hos forbilledet. Disse dele er i metal, og modellen har grundet metalchassiet en god adhæsiønsvægt.

En lille folder omkring adskillelse og montering af dekoder m.v. er

vedlagt; denne er umiddelbar tilstrækkelig.

Mål og detaljer

Maskinen overholder alle mål (se dog senere ang. hjulstørrelse), den er detaljerig, og det har trods grundig gennemgang ikke været muligt at finde grove fejl, hvad detaljer angår.

Hårnålgelænderne på fodpladen er bare rigtig flot efterlignet, og det samme gælder trin, håndbøjler på motorhjelmens sider. De vandret placerede håndgelændere er i blød plast, og kan bukke let, men det er til at leve med. En flot detalje er vinduesviskerne, der er monteret ved levering.

Graveringer af frontgrill er meget filigran, og undervognen komplet

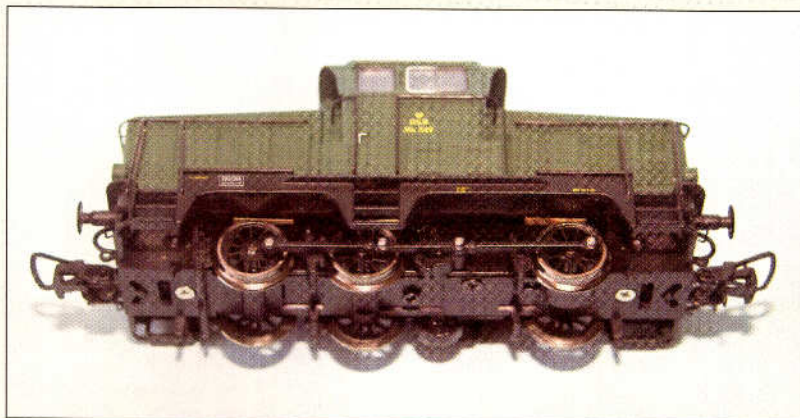
med efterligning af bremseklodser, banerømmere, trækkrog og trykluftslanger. Førerhuset er indrettet med detaljerede førerborde. Superflot!

Der er dog en fejl i hjulstørrelsen, idet hjulene syner for små. En måling viser da også at de kun er ca. 12,00 mm ø, hvor de burde være 13,2 mm (1150 mm divideret med 87). Det er synd, idet blot én millimeter i denne skala syner forkert, når det gælder hjul. Akselafstanden er imidlertid helt korrekt.

Drift

Modellen til DCC er udstyret med NEM-stik for montering af dekoder. Men det er mildt sagt et stort arbejde at få anbragt dekoderen i modellen. Man skal virkelig være

HØRT
SET



veres med Uhlenbrock Andi-dekoder. Disse maskiner er forsynet med hæfteringe på den bageste aksel. Prøvekørsel til AC er ikke gjort, men vi hører gerne fra læserne.

Bemaling og litrering

Modellen er lakeret i halvmat grøn, der passer 98 procent til forbilledets farve (RAL 6005). Men som model falder farven uheldig ud, den virker alt for mørk og plump. I model skal man altid lysne originalfarven, jo mindre skala, jo lysere skal farven være. På taget er maskinen malet i sort, men det er en fejl, den skal også være grøn her. Undervognen er lakeret i en fin halvmat sort.

Litrering og påtryk er desværre også forkerte, ikke alene størrelsesmæssigt og typografisk, men også med hensyn til placering. På førerhusets sider skal litreringen rettelig placeres i diagonalen under vinduerne, og ikke midt på førerhussiden som på modellen. Numrene på fronter er heller ikke korrekte i størrelse og typografi.

En positiv ting er FRICHS-skiltet, hvorpå der tydeligt kan læses fabriksnummer og år. Skiltet er fremhævet, så det syner som et rigtigt lille skilt. Også revisionspåskriftterne er tydelige, mens de tekniske angivelser er lidt svage.

Bemærk i øvrigt, at FRICHS-nummerpladernes fabriksnummer nøje svarer til MH'ere's givne nummer. Flot!

Flere informationer

I første omgang kom den grønne - oprindelige - udgave i handelen i maj, men efterhånden er udsendt modeller i aktuelle varianter, bl.a. med gul blink på taget, i sort/rød, i grøn med gule advarselsstriber, gule trin o.s.v. (se side 48):

Billederne viser vor prøvemodel MH 349, hvis forbillede blev leveret af FRICHS 1962, og hørte under CvK. Det opholdt sig megen af sin tid i Næstved, bortset fra nogle korte varende besøg i vest.

Se også skala-tegning af litra MH i LOKOMOTIVET nr. 44 side 29, bl.a. med korrekt placering af litrering og hjulstørrelse.

Hvilke MH-udgaver, der kan leveres, fremgår af en kort oversigt i LOKOMOTIVET nr. 80, side 36. Et mere fyldestgørende program finder man på www.MG.Togmodelle.dk.

omhyggelig, og sørge for at alle ledninger holder sig på plads, når overdelen genmonteres. Gør man ikke det, kan der opstå et gab mellem chassis og vognkasse. Man kan som hjælp bruge en pincet e.lign. for at få ledningerne lirket på plads. Pas på at ledningerne ikke river sig løse fra dekoderen under arbejdet.

For prøvekørsel monterede vi en dekoder LokPilot v2.0, og satte maskinen solo på sporet. Da vi ikke havde 'varmet' den op, hakkede den lidt i kørslen, men ved at lade den køre solo på en rundbane ca. 20 minutter, så blev kørslen glidende og ubesværet efterhånden som tandhjul m.v. blev tilkørt.

Vi hængte seks tunge HELJAN UIC-vogne (A- og B-vogne) på krogen, og den trak ubesværet alle vogne på vandret bane. Normalt anvender vi kørehastighed 14, men måtte op på 28 for at få sat tempoet op, men denne fart er ikke aktuel på modeljernbanen.

På almindelige stigninger forekom heller ingen problemer, mens to B-vogne måtte afkobles ved den største stigning, som for øvrigt ikke skal anvendes til MH-kørsel.

Strømoftaget er perfekt. Ma-



skinen passerede ubesværet alle skifter, ja, selv et problematisk diamantkryds gennemkørte den uden at afspore eller stoppe op.

Med dekoder kan man ved rangegang (F1) lyssætte maskinen med to lys i de to nederste lanterner. Endvidere er det muligt at efterligne lyssætning ved strækingskørsel som forbilledets MH'er også blev anvendt til, d.v.s. med triangellys i kørselsretningen (F0). For udgaver med gult advarselsblink på taget leveres disse med gult blink.

Alle lyssætninger og kabinelys fungerer upåklageligt

Märklin-modeller

Maskiner til Märklin-drift (AC) le-



HØRT
SET

HOBBY TRADE

Åben godsvogn DSB litra PB

Epoke III/IV;
skala 1:87



Modellen er som øvrige godsvognmodeller fra Hobby Trade fremstillet i hård plast, og allerede ved første øjekast aner man, der er kælet for detaljerne.

Forbilledet minder i teknik om DSBs lukkede vogne litra HD/IA, men har en kortere akselafstand. Dimensionerne er meget præcise, og er yderst detaljeret med fine ringfjederpuffer, løst detaljeret løst låsetøj i gavlene, bremseomstillere på undervogn o.s.v. Hobby Trades udgave har forkrøppet håndbremse og DSB-rullelejer. Lejer og akselgaf-

ler er præcist efterlignet. Håndbøjler er monteret med 0,3 mm metaltråd, mens øvrige detaljer helt er i plast.

Indvendigt er vognene forsynet med bræddemærkninger, således at man kan køre med dem uden last, så det alligevel ser korrekt ud. Vognkassens indvendige sider er i samme kulør som udvendigt, men bunden er malet i lys træbrun.

Koblingerne er ud fra erfaringerne med de små Q-vogne forbedret med ekstra styretap på undervognen, således at koblingerne ikke

hænger, og dermed kobler direkte uden problemer.

Det gælder dog ikke, hvis man benytter Roco-kortkoblinger og kører på en radius af 42 cm. Så afsponer vognene konstant.

Bemalingen er satinmat i DSB-brun, og påtrykkene er helt i top, d.v.s. i korrekt typografi, og med tydelige tekniske angivelser m.v. Det gælder også påtryk over brædderiller (EUROP-vogne).

Foruden de mange DSB-udgaver, herunder også tre til epoke IV (litra Elo), så fås litra PB også til privatbanen LJ som LJ PB 201. Banen 'arvede' man nogle PB-vogne (helt korrekt litra Elo) fra DSB, og de findes køreklare den dag i dag år 2006. Men de benyttes ikke meget, idet de mest tjener som lager og transporter for Lollandsbanens banetjeneste. De to af vognene er ombygget til fladvogne, idet man simpelthen har fjernet sider og gavle, mens LJ 202 endnu er helt intakt. Sidstnævnte er i øvrigt udstyret med de såkaldte svenske lejer.

Modellen er lakeret i LJs rødlig farve, men forekommer en anelse for lys rød, det er dog til at leve med.



Modellen fås i følgende udgaver:

- 41 001 DSB litra PB 10 126
- 41 002 DSB litra PB 10 131
- 41 003 DSB litra PB 10 454
- 41 004 DSB litra PB 10 203
- 41 005 DSB litra PB 10 222
- 41 006 DSB litra PB 10 399
- 41 007 DSB litra Elo 511 0 134-6
- 41 008 DSB litra Elo 511 0 377-8
- 41 009 DSB litra Elo 511 0 490-2
- 41 1010 LJ litra PB 201

SET



HØRT

TRINBRÆTTET ÅRHUS

Trinbrættet Århus skifter ejer

Efter 20 år at have været med i driften af Trinbrættet, har jeg besluttet at sælge butikken pr. 15. september. Det har været en beslutning der er truffet efter lang tids overvejelse, men jeg er kommet dertil at dette er den rigtige vej at gå.

Jeg har sammen med Mads været med hele vejen gennem opbygningen af Trinbrættet og det har været fantastiske år, men også år, der har krævet en stor arbejdsindsats. Dette har jo i mange år været et parløb med Mads, men efter hans død er den situation naturligt en anden.

Jeg vil gerne takke for støtten i den svære tid efter Mads' død - og jeg vil også gerne sige alle kunder tak for at I holdt ved, både i den hektiske tid lige efter og de seneste par år.

Jeg starter nu et mindre travlt liv i min gamle branche - nemlig i en bagerbutik. Jeg ser frem til weekender, hvor der faktisk er tid til familie og venner.

Jeg overdrager min forretning til Torben Jespersen, Perron 4. Henrik fortsætter som bestyrer af forretningen i Århus. Jeg ønsker dem begge held og lykke med den videre drift.

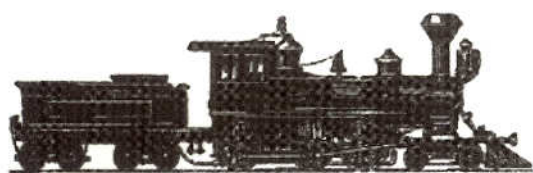
Mange hilsner
Susanne Sjøner.

- STADIG GO' FOR EN KOP KAFFE

ÅRHUS

DUUS HOBBY

Rødovre StationsCenter
2610 Rødovre
Tlf.: 3672 0136



**BACHMANN - LGB - LIMA
FLEISCHMANN - MÄRKLÍN**

Molak og TesTors

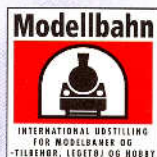
Busch - Vollmer - Kibri - Heljan

*Herudover alt til kreativ hobby
for hele familien*

Vi sender overalt

*

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



www.modellbahn-koeln.de

Næste stop: Køln!

Køln, 9.-12.11.2006



www.koelner-echtdampftreffen.de

Intermess ApS
Rådhusvej 2
2920 Charlottenlund
Tel.: +45 45 50 56 55
Fax: +45 45 50 50 27
info@intermess.dk

 **koelnmesse**

TOGMODELLE • DSB litra MH i rød/sort og andre varianter

Som nævnt og anmeldt andet sted i bladet har Togmodelle udsendt sin model af DSB litra MH i grøn udgave. Ud over denne har man også fremstillet lokomotivet i den senere rød/sorte udgave.

Grundmodellen - og dermed driftegenskaber - er den samme, men de rød/sorte modeller har endvidere gult ranger/advarselsslys på taget, en sikkerhedsanordning, der kom frem fra slutningen af 1970'erne. På modellen virker dette upåklageligt med LokPilot2 dekoder, men desværre er kabinelys og blink forbundet, så sluk af sidstnævnte også medfører mørklægning af kabinen.

Bemalingen er generelt korrekt i rød/sort. Den 'akavede' litrering, der er placeret helt tæt på førerhusets døre er korrekt, for sådan så den også ud på forbilledet. Derimod er det store DSB-logo for lille og forkert placeret. Det skal dog medgives, at nogle MH havde det mindre hvide

logo, så det tilrådes at anskaffe foto af de enkelte maskiner for at verificere udseende. Numrene på fronterne er korrekte i typografi, men har den forkerte størrelse.

Også den renoverede MH i grøn, som kom i drift i begyndelsen af 1990'erne er udsendt, d.v.s. udgaven med gule trin, gule håndbøjler m.v. Men desværre er den grønne farve meget

forkert. Ved renoveringen blev forbilledets maskiner opmalet i en kraftigere lysere grøn nuance, hvor modellerne har bibeholdt den mørkegrønne farve. Det er synd, da modellen ellers fremtræder ganske nydelig og anderledes - og ikke mindst iøjefaldende på grund af de gule farver (foto af modellen ej vist).



ROCO • Ølvogn fra Carlsberg

Epoke II; skala 1:87

Kat.-nr. 66 242; ZA 99 558

I juli udsendte ROCO sin version af en ølvogn fra bryggeriet Carlsberg. Modellen er baseret på en tysk grundmodel med højtsiddende bremsehus med spidst tag, der generelt svarer godt til sit danske forbillede, når det gæl-

der dimensioner og udseende. Længde, højde og akselafstand er korrekte, mens puffer, døre og diverse smådetaljer er forkerte, bl.a. et jalusi for meget. De vandret liggende brædder, faginddelingen på hver side af dør m.v. er imidlertid - generelt - korrekte.

Litra ZA 99 558 blev i 1919 leveret af Wismar, og var i drift til 1969, dog med demonteret bremsehus. Dette skete i årene omkring 1950.

Modellen skal forestille at være fra 1961 jvfr. vangepåskrifter, men det er altså ikke helt korrekt. Det havde været bedre at give modellen de gamle Carlsberg påtryk fra før 1942, altså med mindre logo og øletikker, så havde den passet perfekt til epoke II (se LOKOMOTIVET nr. 1, 1993). Som den fremstår i den foreliggende udgave er den en mellemting af de to epoker, altså en anakronisme. Det kan nogle sikkert leve med, mens andre vil forkaste den.



SET



HØRT

HOBBY TRADE • DSB litra CM

...nu med trin og interiørbemaling

Det er gået lidt stille for sig at Hobby Trade har udsendt sin gamle model af litra CM i forbedret kvalitet. Grundmodellen er fortsat den samme (med det nye korrekte tag), men lakering, tryk m.v. er forbedret betragteligt.

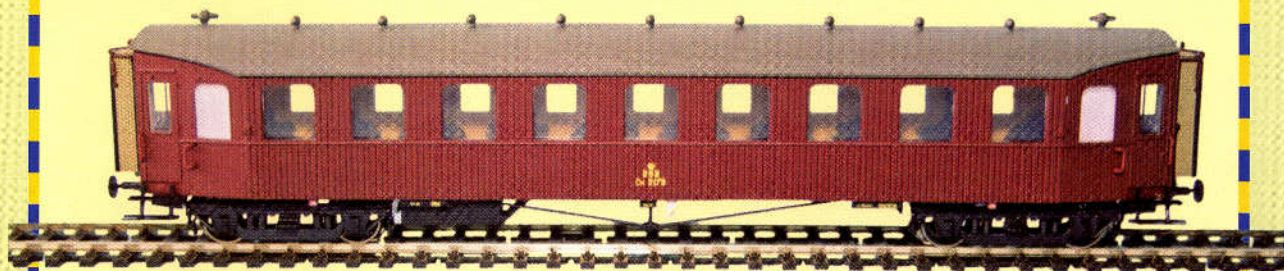
Modellen har fået en ny flot vinrød lakering, kraftige gule påtryk, og harmonikaerne er nu i korrekt lærredsgrøn farve, mens interiøret, altså vægge m.v. nu er malet i den tidstypiske sandfarvede nuance

med tydelige mørkebrune markeringer af døre ind til kupeerne. Det er bare superflot!

Mens man på de ældre modeller selv skulle påsætte trin under dørene, hvilket var lidt besværligt, så leveres de nye modeller med færdigmonterede trin. Disse kan dog godt falde af, så det anbefales at lime dem fast med en dråbe p-lim.

Håndbøjler er som noget nyt monteret med 0,3 mm metaltråd, hvilket gør dem mere solide. De knækker ikke, og falder ikke af.

Billedet viser en af de nye modeller CM 2173.



Scheuer modeller

Det lille firma fremstiller overdele til vogne og lokomotiver, og modeller af jernbanefærger. Navnet lyder måske ikke så bekendt hos MJ-folket, men hvis man fortæller, at det er Peter Scheuer, der er en af bagmændene bag støbningerne af vognkasser til vogne, motorvogne og lokomotiver, der bl.a. kan købes gennem nogle af de store MJ forhandlere, så falder 10'øren måske.

Peter Scheuer har gennem længere tid samarbejdet med andre modelbyggere om at fremstille støbte overdele til MJ forhandlerne landet over, fx Litra AA til Epokemodeller, Hjælpevogn til Trinbrættet i Århus samt Togdillens Scandia skinbusser.

Men nu vil Peter med sit 'Scheuer Modeller' som hans firma kalder sig, prøve at få tid til selv at markedsføre modeller.

Et af de første og i virkeligheden store projekter, bliver motorfærgeren 'Svea' fra Helsingør-overfarten som den så ud efter ombygningen i 1958. Den er lavet i et samarbejde med modelbyggeren Bjarne Dunbæk. Færgeren fås med tilhørende fittings lige til at samle og male. Et andet færdigt projekt er rangerlokomotivet litra MH nr. 201-203 fra den tyske fabrik Henschel baseret på en Roco V 60 underdel. Yderligere sælges et samlesæt af postvognen litra DJ samt snart også 2. generations S-tog.

Alle modellerne er støbt i polyuretan og leveres - for vogne og motorvognes vedkommende - med glas til vinduer. Bortset fra litra MH er det p.t. så op til modelbyggeren at finde en egnet undervogn samt påsætte detaljer.

Ønsker man at få mere at vide om Scheuer modeller, se www.scheuerm modeller.dk.



HOBBY TRADE DSB person- vogne litra CL og CLS

Skala 1:87

I august måned kunne firmaet på udstillingen i Valby præsentere det nyeste oplæg, nemlig to spændende DSB-modeller til epoke III og IVa.

Det er en model af den populære nærtrafikvogn litra CL, og sammen med denne fremstilles også en styrevogn litra CLS, således at man kan oprangere et korrekt styrevognstog med HELJANs MO-vogn som trækraft.

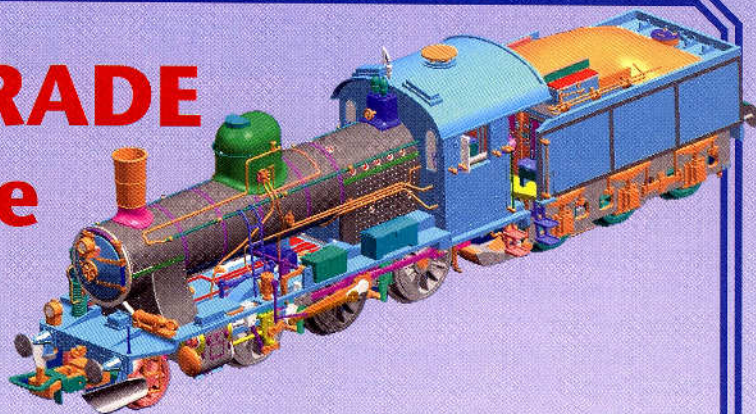
I slutningen af juli var seks kinesiske konstruktører på firmaets nye fabrik i gang med at designe vognene med hensyn til bogier, belysning, strømoftag til interiør- og frontbelysning til litra CLS.

Litra CL påregnes udsendt i 1. kvartal 2007, mens litra CLS er planlagt til 2. kvartal samme år.



HØRT
SET

HOBBY TRADE D-maskine projektet



I anden halvdel af juni måned tilsendte fabrikken Newway Ltd. i Kina de første tegninger af modellen til Hobby Trade for korrektur og tilretning.

Som det indtil videre ser ud, så får maskinen tenderdrev med kardanakseltræk gennem førerhuset og fyrrassen til bageste kobbelhjul, mens de to andre aksler drives af modellens kobbelstænger.

NEM-stik for dekoder og selve dekoderen bliver placeret lige under 'kulbunken' på tenderen.

Modellen påregnes at blive udstyret med NEM-skakt med kortkoblingsanordning på tenderen, mens den forreste kobling menes at blive uden kortkoblingskulisse. Koblingen vil svinge fast med forløberakslen.

Da ca. 60 procent af Hobby Trades købere (jvfr. Hobby Trade selv) kører med Märklin, og igen 40 procent af disse benytter de gamle M-skinner, finder Hobby Trade det nødvendigt at modellen skal kunne befære en skinneradius på R 360 uden problemer. Dette kan modelmæssigt kun lade sig gøre ved en mindre maskine. Selv om Märklin er ved at gå bort fra denne modelmæssige gamle radius med deres nye modeller, må det desværre stadig være en faktor, man skal tage højde for herhjemme. Derfor er det nødvendigt at fremstille modellen med visse ukorrektheder, bl.a. med hensyn til afstand mellem tender og maskine. SD

SET

HØRT

HOBBY TRADE

MZ IV - nu med lyd

I maj udsendte Hobby Trade sine modeller af MZ IV med lyd til både AC og DC. De blev en stor succes og nogle af udgaverne blev hurtigt udsolgt, men skulle nu atter være i handelen.

Vi har prøvekørt MZ 1459 til 2-skinne-drift (DC), og kan melde at det bare er 'som at være der i virkeligheden'. Driftmæssigt fungerer lyden upåklageligt med accelerationslyd, turbo, kompressor, horn, deceleration m.v., og den taber ikke lyden ved 'huller' i sporskifter. Vi prøvekørte en maskine over et meget vanskeligt skifte, og lyden holdt. Ved hurtig deceleration har lyden dog en tendens til op-hør, idet dekoderen 'tror' at maskinen skal stoppe.

Den benyttede lyddekoder er en ESU Loksound type 44/05/38, og der forefindes følgende muligheder:

- F0: Tænd/sluk motor
- F1: Lys i førerrum1

- F2: Lys i førerrum2
- F3: Horn1
- F4: Udkobling af accelerations- og bremsekurver
- F5: Rangerhastighed
- F6: Horn2
- F8: Kompressor sammen med hoveddiesel

Bemærk, hvis F0 og F1 er slået til samtidig, så vil der være lys i alle lanterner, d.v.s. både rødt slutlys og hvidt (blåt) frontlys. Lysene skifter desværre ikke automatisk i køreretningen, disse skal indstilles manuelt ved ovenstående funktionstaster. Bemærk også, at normalt er F0 tast for 'tænd lys', men her er der altså kodet anderledes til F1 og F2. Og af en eller anden grund er F7 sprunget over, så det er F8, der bruges som kompressorlyd. Der medfølger vejledning i brug af lydene, også med hensyn til maskiner udstyret med dekoder til kørsel for Märklin (AC) styrecentral 6021.

SIDSTE NYT

På DMJU-udstillingen i Valby i august blev flere nyheder for det kommende år 2007 afsløret. Nogle af disse var bl.a.:

DSB ellokomotiv litra EA

I foråret/sommer udsender MG-Togmodelle.dk, Aalborg, en model af DSBs elektriske lokomotiv litra EA (epoke IV/V). Modellen, der bliver i skala 1:87, fremstilles i samarbejde med ACME i Italien. Der fremstilles i alt maskiner med fire numre, nemlig 3001, 3002, 3004 og 3022.

Alle numre leveres i udgaver til DC, DCC, AC med eller uden lyd, afhængig af system.

MA-lyntog

Fra det nyopståede ROCO udsendes - formodentlig - inden jul en model af DSBs 4-vognlyntog litra MA 461 i sølvfarve (Sølvpilen) til epoke IVb (ca. 1984-1991). Det bliver udgaven med restaurantvognen litra Br, der danner forbillede. Modellen baseres naturligvis på ROCOs i forvejen danske model, der tidligere er udsendt i rød lakering.

Modellen udsendes til DC, DCC og AC. Udgaver til digitaldrift leveres som sædvanlig med lyd fra Lok-Sound, i alt otte udgaver.



HELJAN

Åben godsvogn DSB litra PB

Fra HELJAN udkom den åbne godsvogn DSB litra PB i maj, der som sædvanlig for HELJAN er fremstillet i gennemfarvet brun hård plast.

Modellerne leveres i flere varianter, dels med svensk leje, dels med SKF-rulleleje, nogle vogne havde retlinet håndbremsstang, mens den var forkrøppet på andre, og disse varianter fås også på modellerne fra HELJAN.

Endvidere leveres modellerne både med/uden gule tryk på ringfjederpuffer, RIV- og T-mærke, og endelig med/uden EUROP-mærkning. Disse forskelle fremgår af herstående tabel.

Dimensioner og detaljer er generelt i top. Der er naturligvis markering af brædder udvendigt, men også indvendigt i sider og bund findes bræddemarkering. Brædderne er ikke så tydeligt markeret som på fx ROCOs åbne vogne, men det er gjort med vilje for at modellen skal ligne sit forbillede. Og det er lykkedes.

Vognkassens profiljern er flot efterlignet, og det samme gælder undervogn med V-armering, bremseomstillere m.v., men desværre er akselgafler og lejer forkerte i ud-

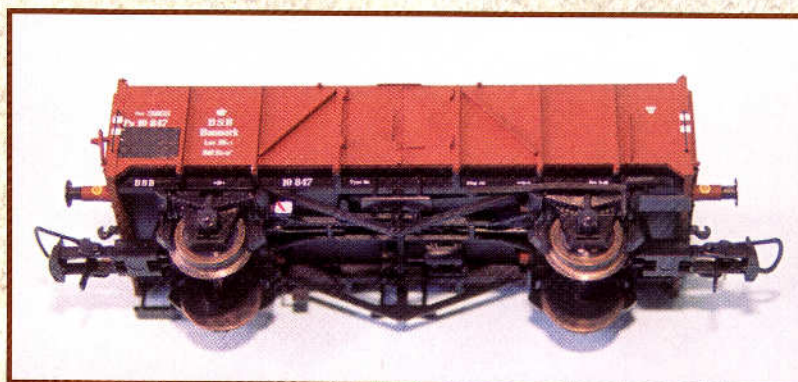
formning og størrelse. Lejerne er overdimensionerede og akselgaflerne noget forenklet fremstillet.

I gavlene findes låsetøj, men dette er dog ikke så detaljerigt som man kunne ønske. Håndbøjlerne

derimod er utroligt flotte i ultratynd kvalitet, og det pynter på modellen. De er i øvrigt fremstillet i tynd jerntråd, så faren for at knække under drift er minimal.

En flot detalje på modellen med den rette håndbremse, er den korrekte placering modsat bremseomstillere, mens den på udgaver med forkrøppet bremsestang er anbragt nær bremseomstillere.

Modellerne leveres i DSBs matbrune lakering (ca. RAL 8015), og alle påtryk er meget fine og korrekte i både skriftsnit og størrelse. Også påtryk på vangerne er kom-



HØRT

plette og meget flotte, og revisionsdatoer kan læses under lup.

Vognene løber let, og kobler let med de leverede A-koblinger. Ved brug af fx Märklins kortkoblinger er der heller ingen problemer.

En spændende ting ved PB-vognen er muligheden for at få den til at køre med lastet gods, idet HELJAN leverer løse godsindsatser til netop litra PB. Det er i første omgang to indsatser med efterligning af kul hhv. sukkerroer, to meget typiske godslaster i hele vogntypens levetid. Roetog med litra PB (og litra E) var meget almindelige gennem mange år. Kul- og brunkultransporter foregik dels i lange



kultog (bloktog), og dels med kul fra havne til private brændselshandlere og DSBs egne kulgårde.

Forbilledet litra PB kørte i flere varianter, og HELJANs model af litra

PB fås i første omgang i følgende udgaver:

Kat. PB nr.	Svensk leje	Rulle leje	Ret håndbr.	Forkr. håndbr.	EUROP	RIV-mærket	T-mærket	Puffertryk
4280 11 221		X		X		X		
4281 11 384		X		X		X		
4282 11 380		X		X		X		
4283 10 847	X		X				X	X
4284 10 160	X			X	X	X		X
4285 10 112	X			X	X	X		X
4286 10 581		X		X		X		
4287 10 477	X			X			X	X

Tidsperioder for mærkning af litra PB:

T-mærket ca. 1942-1955

Gult puffertryk ca. 1942-1960

RIV-mærket ca. 1955-1965

EUROP-mærket ca. 1954-1965



Toakslet personvogn DSB litra CU

Skala 1:87; epoke III



Hobby Trade udsendte i august den langbenede 2-akslede DSB personvogn litra CU, og dermed er endnu et stort ønske fra de danske mj-ere blevet opfyldt.

Modellen er helt igennem en topmodel. Den er meget nøjagtig med hensyn til dimensioner, og som sædvanlig for Hobby Trade med stor detaljerigdom, udvendigt såvel som indvendig (aptering).

Forbilledet er den teaktræbeklædte litra CU i serien 4113-4175, d.v.s. med toilet placeret midt i vognen (om forbilledet, se LOKO-MOTIVET nr. 70, side 35).

Vognkassen lider desværre af at beklædningens lister er for brede, og det er synd, da det godt kan lade sig gøre at lave dem i korrekt størrelse.

Endeperronerne er fint efterlignet med smedjernslåger i filigran kvalitet, smukke krummelurer under taget m.v.

Undervognen er komplet med batterikasser, bremsebuk- og cy-

linder m.v., armering, toiletafløb, dampvarmeledning, mens aksel-fjedre m.v. hviler i det karakteristiske 'ungarske ophæng'.

Interiøret er lige så detaljeret som den øvrige del af vognen med opdeling i kupeer, sæder i disse og sidegang, og toilettet har WC-kumme og håndvask, hvilket alt sammen fremgår af billederne. Desværre kommer interiøret i toilettet ikke

til sin ret, idet den hvidmatterede rude dækker for detaljeringen. Men den er der altså.

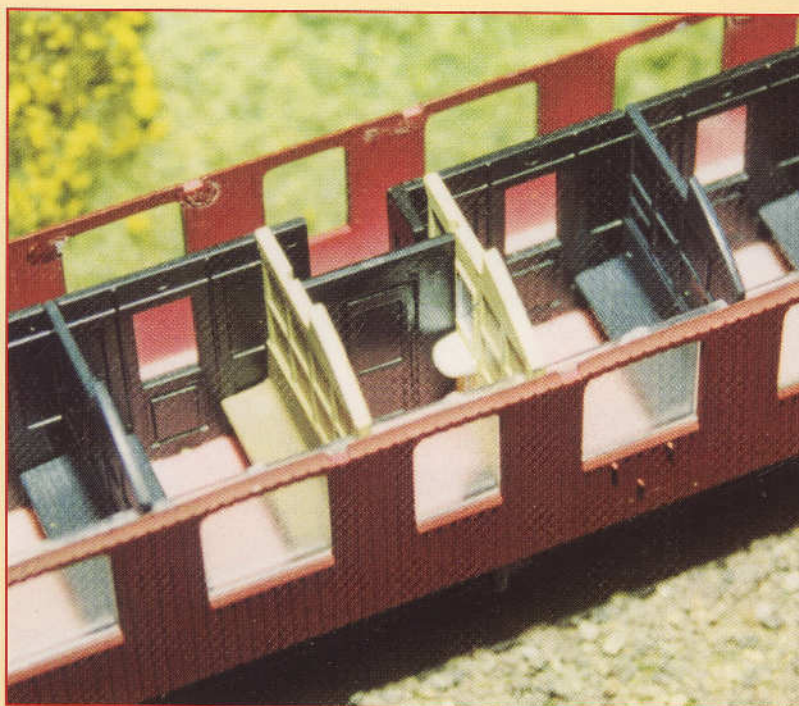
Vognkassens lakeringen i vinrød er i top. Det samme gælder den indvendige bemaling, og det er dejligt at man nu også gør mere ud af detaljer og lakering med hensyn til aptering.

Litreringer og vangepåskrifter er generelt i top, d.v.s. at de er læs-



LES
Ø

HØRT



bare og korrekte, men litereringsangivelsen Cu er dog lidt for svag i trykket.

Modellen lider desværre af en uheldig bemalingsfejl, idet endeperronerne, d.v.s. låger og rækværk, burde være lakeret i vinrød i stedet for sort, altså i samme kulør som vognkassen. Måske har Hobby Trade taget fejl af DSBs og privatbanernes vogne, idet sidstnævnte nemlig var sortmalede på nævnte dele. Men det er vel til at leve med? Selvbemaling af disse dele er næppe mulig.

CU-vognen leveres også i DSB specialvognudgave i den kendte grå farve, og hermed har vi fået endnu en fin vogn at gøre godt med, enten i drift eller til at stille som 'kulisse' på et sidespor. Også her er lakeringen perfekt, bortset fra at endeperronerne skulle være gråmalede. Litreeringen er udført i DIN 1451, der blev indført fra omkring 1966, d.v.s. at vognen kan bruges både i epoke III og IV. Disse påskrifter står - trods brædderiller - helt igennem perfekt.

Modellen fås i følgende udgaver:

51 001	CU 4123	Vinrød
51 002	CU 4136	Vinrød
51 003	CU 4138	Vinrød
51 004	Specialvogn 703	Grå
51 005	CU 4157	Vinrød
51 006	CU 4164	Vinrød
51 007	CU 4169	Vinrød

Vi håber i et kommende nummer at kunne beskrive modellen som togførervogn, d.v.s. med skråbånd og evt. togførerskilt, så den kan anvendes i anlæggets godstog.

HELJAN

Lukkede brunmalede vogne DSB litra HD/Gklms

Skala 1:87

Epoke III og IV

I juli udsendte HELJAN den reviderede udgave af DSBs brunmalede lukkede godsvogn litra HD. For flere år tilbage fremstillede firmaet også modeller af litra HD og IA, men disse var ikke så velykkede, bl.a. skulle man selv samle modellerne, de var ret grove i støbningen, og manglede nøjagtighed i detaljeringen.

De nye modeller er derimod af en helt anderledes og bedre kon-



struktion, idet man totalt har revideret alle værktøjer til vogntypen, og desuden har holdt sig til litra HD (se dog senere). I alt fås litra HD med fem forskellige numre, mens litra Gklms (epoke IV) kun leveres med ét nummer. Ud over de nævnte fås



en model fra Vejle Kalk til epoke III og to vogne fra dlg (epoke IV).

Noget nyt ved modellerne er, at de leveres færdigsamlede, lige til at sætte på sporet, og at dørene kan åbnes som på forbilledet, d.v.s. med bevægelige skydedøre. Det betyder at man kan stille dem på anlægget ved varehuset med åbne døre for læsning/losning af gods.

HD-vognene er fremstillet i meget nøjagtig udførelse med mange fine detaljer. Ligesom på den åbne vogn litra PB, er markeringen af brædderillerne minimeret, således at modellen fremtræder meget virkelighedstro. Gengivelsen af profiljernerne er yderst detaljerede, og undervognens V-armering er nu sammenlignet med de tidligere udgave modeller - i korrekt form, tykkelse og størrelse. Det samme gælder akselgaffler, de svenske aksellejer og trin. Gelænderet på den højsiddende bremseplatform er i 0,3 mm ø jerntråd, og det samme gælder håndgreb. Flot!

Vognens brune lakering er ramt meget præcis i halvmat, næsten mat kulør. Den ene model - kat.-nr. 4244 - er lakeret i en lysere brun end øvrige vogne, og det giver en

god farvevariation i vognstammen. Påtryk på vognside, puffer og van-ger er også i top.

Pufferplanker og pufferhylstre er lakeret brun, mens selve pufferne er i sort, hvilket er korrekt. Jernbanemuseets HD-vogn er på dette punkt malet forkert.

Taget har en let markering af tagpapbaner, og er malet i mellemgrå, der svarer fint til forbilledet.

Modellen er lidt forkert med hensyn til litra Gklms (litra for HD efter 1965), idet dette litra havde dørstopper på vognsiden, hvilket blev monteret på vognene omkring ca. 1962.

Også den hvidmalede model litra ZR fra Vejle Kalk er korrekt med hensyn til detaljer og påtryk, hvorimod den gulmalede vogn fra selskabet 'dlg' desværre er helt forkert. Den mangler en række meget vigtige detaljer, bl.a. taglemme og bundtømningstragter. Det er jo en silovogn, ikke en stykgodsvogn som litra HD. Denne model burde HELJAN have undladt at fremstille, og i stedet lave en hvid vogn fra IA-klanen.

Litra HD fås i følgende varianter:

#4241: HD 38 257

Svenske aksellejer, RIV-mærket og gule puffertryk.

#4242: HD 38 788

Svenske aksellejer, RIV- og EUROP-mærket og gule puffertryk.

#4243: HD 38 364

Rullelejer, T-mærket og gule puffertryk

#4244: HD 38 215

Svenske aksellejer, T-mærket og gule puffertryk



EFTERÅRSNYHEDER 2006

CONTAINERTERMINAL

NYHED!

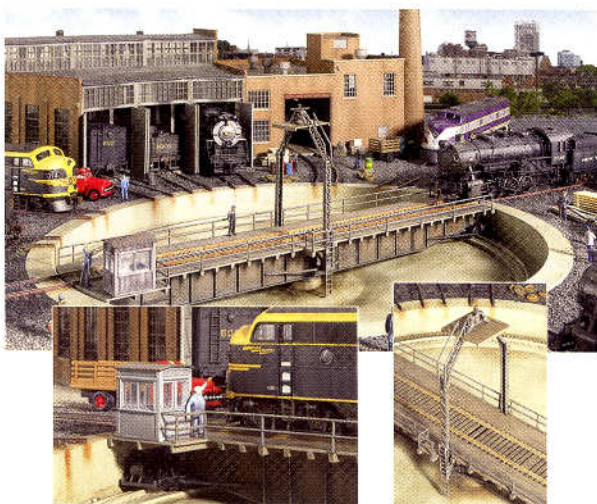
- Samarbejde med:
LENZ Elektronik
- Kan anvendes til både:
TT, H0 og 00
- USB port på kontrolenhed
- 15 polet serielport på
kontrolenhed
- Mulighed for tilslutning af PC'er
og analog eller digitalt joystick.
- III. kvartal 2006

8900 Containerterminal

**Vejledende
udsalgspris** **4500,-**



ELEKTRONISK DREJESKIVE



- Både til AC/DC (kun H0)
- H0 Ø 32 cm (90°)
- Fri programmérhed
- Stor detaljeringsgrad
- III. kvartal 2006

NYHED!

89011 Elektronisk drejeskive
H0 Ø 32 cm (90°) DC

Vejledende udsalgspris **2000,-**

89012 Elektronisk drejeskive
H0 Ø 32 cm (90°) AC

Vejledende udsalgspris **2300,-**

**Se HELJAN's udbud af tilbehør til både containerterminalen
og den elektroniske drejeskive på WWW.HELJAN.DK**

Modellerne kan købes hos din forhandler eller direkte hos:

HELJAN A/S . REBSLAGERVEJ 6
5471 SØNDERSØ . TLF. 64 89 11 88

MAIL: HELJAN@HELJAN.DK

Der tages forbehold for trykfejl og prisændringer



WWW.HELJAN.DK