

Nummer 69 • September 2026
Pris 119 SEK • 150 NOK • 15 EUR

MODELL- JÄRNVÄGS- MAGASINET

Banverkets ogräståg i N
SJ T44 som förebild
Fler fula lok
Ljus över anläggningen



TIDSAM 7175-69



RETURVECKA 48

Sveriges tidskrift för modellrallare • www.mj-magasinet.se

Ansvarig utgivare, redaktör
Stefan Nilsson
red@mj-magasinet.se

Redaktionsgrupp
Johan Stenson
johan@mj-magasinet.se
Anders Östlund
anders@mj-magasinet.se

Postadress och telefon
Modelljärnvägsmagasinet
Stationsvägen 14
686 97 Lysvik
0703-14 95 57 (må-fr ca 9-16)

Bankgiro
5714-8090

Prenumeration 5 nr/år
499 SEK inom Sverige
699 SEK inom Europa
769 SEK utanför Europa
339 SEK digital utgåva
Köp via vår webbplats eller
kontakta redaktören

Lösnummer
119 SEK, 150 NOK, 15 EUR
65 SEK digital utgåva

Annonser
Prislista finns på webbplatsen.
annons@mj-magasinet.se

Korrektur
Mats Wirström, Textpiloten

Tryck
Ljungbergs
www.ljungbergs.se

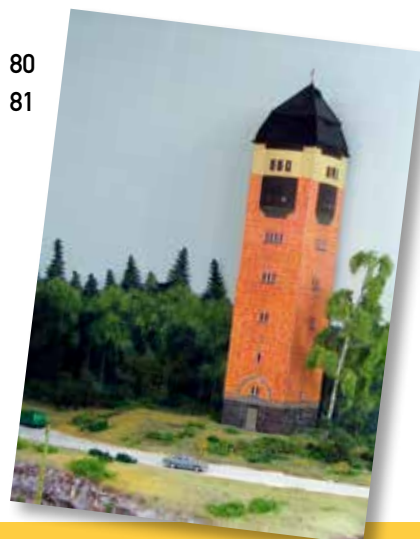
Modelljärnvägsmagasinet är en oberoende tidskrift för järnvägar och tåg i modell, som ges ut av Geographica Antikva Förlag. Innehållet författas av redaktionen samt skribenter anknutna efter behov. Arvode utgår för publicerat material. Vi förbehåller oss rätten att av- göra om och när material kan publiceras. Vi ansvarar inte för insänt, ej beställt material men tar gärna emot artiklar, foton, ritningar och liknande. Vill du bidra? Kontakta redaktören!

Webbplats och e-post
www.mj-magasinet.se
red@mj-magasinet.se

ISSN
1654-949X (papper)
2002-4908 (digital)

© Modelljärnvägsmagasinet
samt resp. upphovsperson

Redaktörens rader	Redaktören	4
Nyhetssvepet		6
Test • Synare • Snabbtitt		
Nytt från Model Scene	Redaktionen	7
Lågrprisfinka i H0 från Piko	Redaktionen	8
Fasta koppel från Raility	Redaktionen	9
Höstläsning		10
Tåget genom sagornas ådal: Forsmo-Hotingbanan 100 år	Stefan Nilsson	12
MJ-Hobbyexperten nyinflyttade	Torbjörn Onegård	13
2026 års Bankalas	Stefan Nilsson, Olof Wickström	14
Tågöron	Christina Eneroth	15
Provbygge: Fiskeby station och godsmagasin	Anders Ericson	16
Massor av modelltåg på turné	Leif Elgh	22
Historien bakom en välkänd veteranmodell från Märklin	Christer Brimalm	24
Gör billiga träd enkelt	Petter Nygaard Hansen	28
Banverkets ogrästtåg – tredje gången gillt?	Olle Frykmo	30
Fula lok: Southern Railways Q1	Markus Öbrink	35
På besök hos KMJF	Anders Ericson	38
Rälsbussen som förenar Norden. En resa i blått och orange	Karla Beckman	42
En bild berättar: Södertälje Nedre "1887"	Bo Japlin, Ola Ahlström	44
Att angripa en station • Del 2	Johan Billow	48
Att välja anläggningsbelysning. Styr anläggningsbelysningen med DMX512	Kent Rosengren	54
Ørezundsbron Del 5: Vatten under bron	Christina Eneroth	56
Göltzschthalbrücke	Roland Lawrenz	62
Tågkarta med Raspberry Pi	Christina Eneroth	64
SJ diesellok T44	Frank Edgar	65
Ritning: Banverkets ogrästtåg	Olle Frykmo	34
Ritning Frank Edgar:		
SJ T44 259 Nohab typ 1 i leveransutförande 1968		71
SJ T44 329 Nohab typ 2 i leveransutförande 1975		72
SJ T44 391 KVAB typ 3 i 1990-talssutförande		73
Klubblistan		80
Webben		81



Omslagsbilden: Vattentornet är en markant riktpunkt i Katrineholm och finns med i ett hörn på Katrineholm mjfs anläggning. Där passar det utmärkt som blickfång med sin vackra arkitektur. Foto: Anders Ericson. Läs mer på sidan 38.



STÄLLVERKSDELAR FRÅN DIGIRA

Digira AB (www.digira.se) meddelar att de tagit fram modulbaserade delar för att bygga ställverkspaneler. Lösa brickor monteras i en ram, anpassade till din aktuella spårplan. Vissa brickor har hål för lysdioder, strömbrytare och knappar. Sortimentet av brickor kommer att utökas efter hand.

NYHETER FRÅN KALMAR

Kalmar mj (www.kmjk.se) visade upp flera intressanta laserskurna nyheter på årets Bankalas i Skövde. En som vi särskilt la märke till var en bilverkstad med butiksdel – en byggsats av den lokal i blekingska Holmsjö där **Pervald** (www.pervald.se) håller till.

Andra nyheter är bland annat Kävlinge ställverk, Totebo station och ett vackert hus från Vårdshusgatan i Oskarshamn.

TYPE 31B OCH SVENSKA PERSONVAGNAR FRÅN NMJ

Norsk Modelljernbane (www.nmj.no) har kommit ut med norska ångloket Type 31b som fin H0-modell i serien *Topline*. Den finns analog samt DCC med ljud med fyra olika nummer.

NMJ aviserar också nyutgåvor av svenska 1960-tals personvagnar för Tågab med nya individnummer mot de tidigare, samt Snälltågets restaurangvagn *Krogen*, både röd och blå.

SVENSKA BOMDRIV FRÅN ONE:87

One:87 (www.one87.se) har nyligen gjort två typer av bomdriv. Dels ett som användes fram till relativt nyligen med en kantig huv över spelet, med tidsenliga, 12 cm långa bommar och Y-stöd. Dels var det ett äldre Åssadriv där spelet sitter som i en rund trumma, med passande 10 cm långa bommar. I båda fallen är de färdigmålade och bommarna kan vridas och alltså förses med drivning. Minimala lyktor medföljer båda bomdriven.

Bomdriven köps bäst genom firmans butik på Tradera, www.tradera.com/profile/items/4123195/one87. Där hittar du även andra artiklar, som en riktigt fin perrongtruck med släp.

NYTT RC-LOK I H0 FRÅN ROCO

Roco (www.roco.cc) kom lika omärkligt ut med en modell av Nordic Re-Finances Amtrak-märkta Rc-lok, som de senast gjorde med Rc4 1173. Det är Rc4 1166 som provkördes på 1970-talet i USA som X 995. 2025 folierades det åter som det såg ut under provperioden och loket ses ofta på svenska spår.

Modellen finns analog för tvåårls (7500210), för DCC med ljud (7510210) samt digital med ljud för treräls (7520210), och har gjorts i det nutida folierat utförandet.

MYCKET KUL FRÅN WINTERZONE

Winterzone (shop.winterzone.se) fortsätter presentera trevliga modeller, såväl 3D-printat som laserskuret. Allt kan inte presenteras här, men bland det senaste laserskurna i H0 hittar vi Knuts lada, Brinks krog, Viksjöfors brandstation och Plate hållplatskur, samt detaljer som snickarglädje, dörrar och fönster som även finns i skalorna 0, 1, och G.

I 3D finns VGJ:s smalspåriga rälsbuss som byggsats i H0 (kompletteras med drivning från Dekaler & Etsat), remsor med nockpannor och olika isolatorer för strömavtagare, i H0, 0, 1 och G. Dessutom finns en stenkärre, samt en äldre refugmarkör i H0, den så kallade Fontellaren, med inbyggd LED-belysning.



Foto: Stefan Nilsson





Snabbtitt:

Landskapsmaterial från Model Scene

TEXT OCH FOTO:
REDAKTIONEN

Från tjeckiska firman Model Scene fick vi en låda med diverse landskapstillbehör. Vi har tagit en snabbtitt på några av dem.

Nyheten bland tillbehören är ett fint strömaterial som ska användas som löv på träd och buskar, och det mörkbruna kan förstås även strös på marken för att föreställa fallna höstlöv. Av de tio färger som finns tillgängliga fick vi ta del av medium grönt, mörkgrönt samt höstbrunt. De kommer i burkar om 120 ml med skruvlock, ett inre lock samt en påse silikat för att hålla det torrt, vilket är praktiskt.

Materialet är fint och passar fint på lövträd. Respektive färg är heller inte helt

homogen, vilket ger en god naturlig variation.

Vi fick även en sats med etsade kungljus i H0. De klipps loss, viks sedan och löds eller limmas ihop. Därefter viker man ut bladen till önskad form.

Annat som var med i paketet var en tub med små askar med strössel för mossor och lavar, i olika gröna nyanser samt gult. Burkarna är små, men innehållet ska också ströslas tunt och mer sparsamt.

Vidare var det en platta om 13 x 17 cm med gräsmark och tuvor i sensommarfärger samt stenar. Sådana mattor kan klippas till eller så kan flera läggas samman till större ytor, för den som inte vill eller kan strösla själv.

Vi fick även en förpackning med material till buskar i vårgrön färg. Materialet dras isär i bitar som limmas fast. Utöver det låg även med laserskurna byggsatser

i H0 till ett duvslag och en brunnsöverbyggnad samt ett gårdsskjul.

Samtliga material ser mycket fina ut. Vid ett senare tillfälle ska vi testa dem i en mer skarp insats. Flera av ströselmaterialen fungerar i flera skalor. Firman säljer även annan landskapsmateriel, såsom träd, staket och hus, i skalor från N till 1, och det kan vara värt att ta en titt på.

Models Scenes produkter säljs i Sverige av MJ-Hobbyexperten.



Model Scene:
www.model-scene.com



Tågöron

BYGGE, TEXT OCH FOTO:
CHRISTINA ENEROTH

När min flickvän Isse hade med sig ett par kattöron på en fest under Malmö Pride fick jag en idé. Kan man inte göra ett par tågöron? Hitta eller göra lagom stora strömvtagare och sätta på ett diadem?

NÄR DET NÄRMADE sig halloween kom idén tillbaka. Jag skulle inte vara ett tåg för tåg är inte läskiga – tåg är vänner – men en nedriven kontaktledning, det du!

Jag kanske är lite gammaldags av mig som valde den klassiska rombiska typen men moderna enbenta strömvtagare hade också funkade. Som Sketchupanvändare är det lätt att hitta modeller i 3D Warehouse. Jag tog en strömvtagare från ett Rc-lok av användaren Lardman.

Skala 1:20 såg lagom ut i storlek. Där-
emot tyckte jag strömvtagaren såg lite
trött ut. Som modellrallare är det lätt att
man vänjer sig vid lok utan en kontakt-
ledning som håller ner strömvtagaren.
Dessutom passar det temat med nedriven
ledning. Med lite enkla justeringar fick
strömvtagaren en mer reslig vinkel och
en piggare uppsyn.

Från denna modell kalkerade jag av en
förenklad modell av lätt extruderade plan
avsedda för att laserskäras i 2 mm MDF.
Dock var jag sent ute med att bestäl-
la material och fick övergå till 3D-print
som min kompis Tina hjälpte mig med. I
grunden använde jag samma modell med
tunna plana delar eftersom skrivaren inte
klarar stora överhäng, men extruderade
lite klackar för att få stabilare möten.

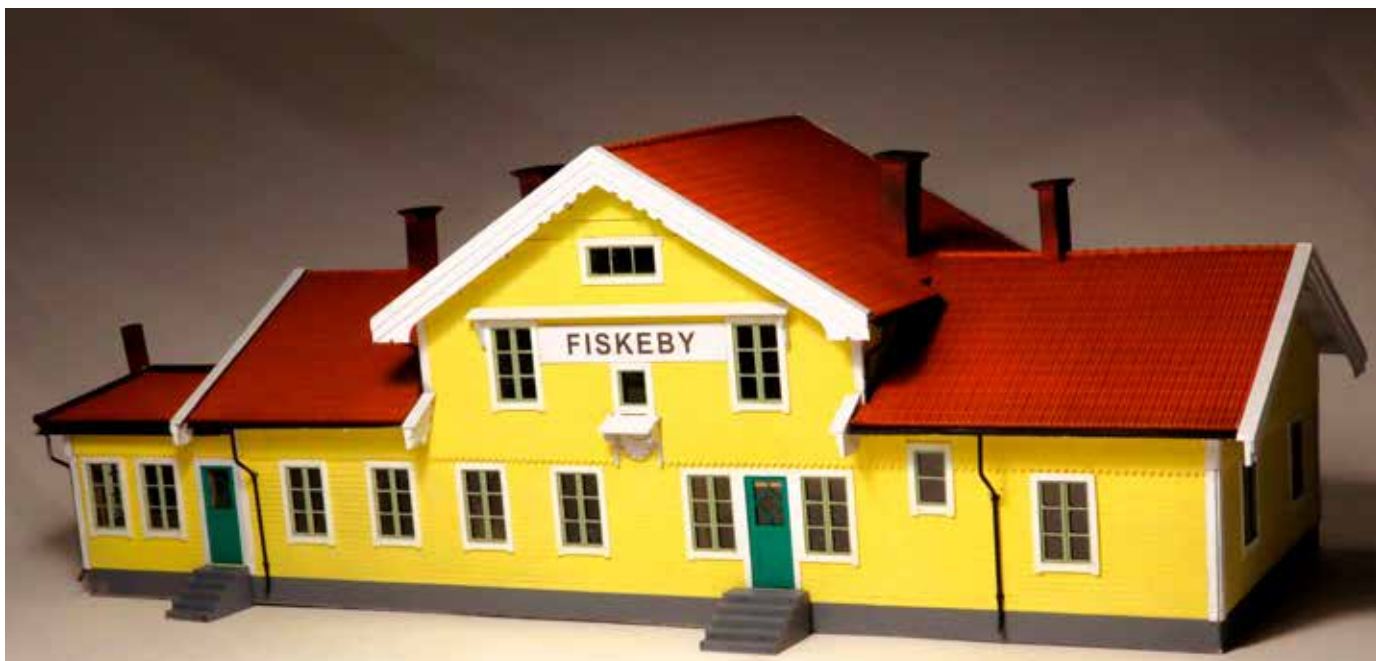
Efter att ha hämtat delarna hos Tina
limmades de ihop, sprejmålades och mon-
terades på ett diadem.

Dräkten kompletterades med den skylt
pappa räddade för kanske 25 år sedan
från en uttjänt elledningsstolpe som låg
i ett dike i östra Göinge och ruttnade:
”Livsfarlig ledning – gå ej nära”. Jag tror
det har stått ”nedfallen tråd” också men
att pappa beskar skylten för att kunna
sätta på sin chefs dörr.

Pricken över i är luciaglitter lånat från
min mamma som hängt från ström-
avtagarna för att representera den ned-
fallna ledningen.

”DU KOMMER BLI sen till jobbet, moha-
hahaha!” ”Ersättningsbussar är beställda
men inte bekräftade”. Även den modi-
gaste får kalla kårar längs ryggraden.

Kattöronen var en jättebra konversa-
tionsstartare under pridefesten. Jag hop-
pas att tågöronen blir lika populära på
olika mj-event. 🚂



Välkommen till Fiskeby! Winterzone har verkligen lyckats med sin laserskurna byggsats till den numera försvunna byggnaden utanför Norrköping. Som tur är kan den nu pryda våra miniatyrvärldar i skala 1:87 fortsättningsvis. Anders Ericson har provbyggt och ger den gott betyg.

Till stationshuset kan skaffas samtliga andra byggnader som förr fanns på stationstomten, såsom godsmagasinet. Förebilden kan idag beskådas på Järnvägs museet i Gävle. Men Winterzone erbjuder även ställverket, avträdet, tvättstugan och lampboden som byggsatser.

Provbygge:

Fiskeby station och godsmagasin

BYGGE, TEXT OCH FOTO:
ANDERS ERICSON

Vi har fått två laserskurna byggsatser från Winterzone provbyggda. Båda är i skala 1:87 och har många finmejslade detaljer. Vår skribent Anders Ericson ger tips och råd om bygget enligt nedan.



Winterzone:
shop.winterzone.se

WINTERZONE ÄR EN tillverkare av svenska tillbehör och byggnader av hög kvalitet som är till stor glädje för oss svenska mj-rallare. För ett tag sedan kom Fiskeby station ut och det finns även ett flertal mindre byggnader att komplettera med. Förebilden är väl vald då huset är vackert med många detaljer som gör det till en prydnad på vilken anläggning som helst.

Man behöver inte heller bygga enligt originalutförandet. Med subtila ändringar och annan färgsättning är det bara att göra om den vackra stationen efter eget önskemål.

Förutom Fiskeby har vi valt att provbygga det tillhörande godsmagasinet som är identiskt med det som stod i Hennan. Fiskeby station är idag riven men godsmagasinet har räddats till Järnvägs museet i Gävle där stationen Hennan sedan tidigare finns, passande nog. Magasinet

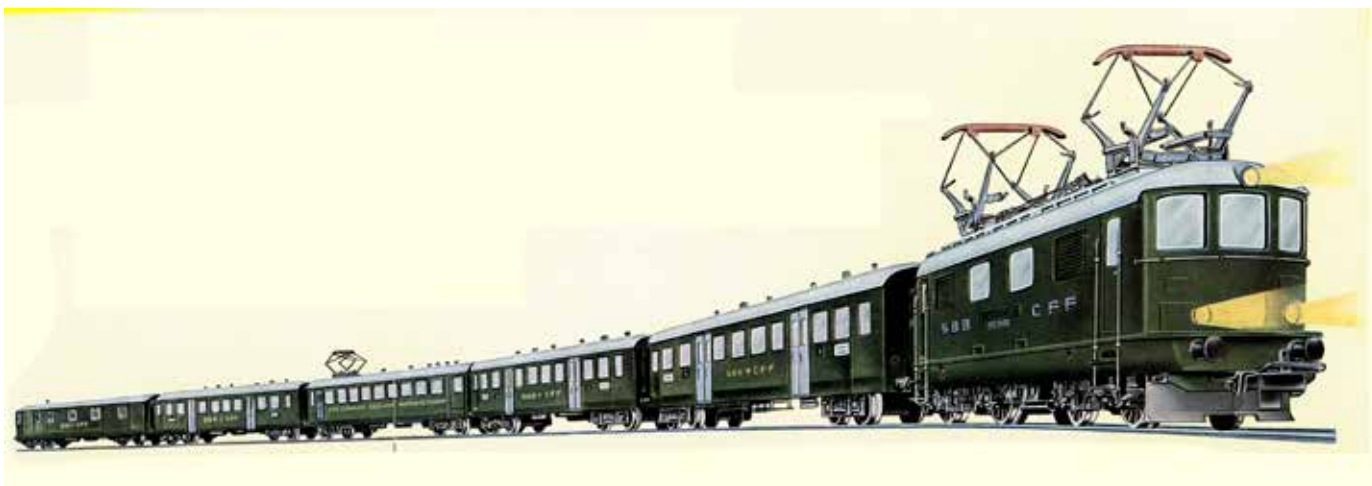
har fått behålla namnet Fiskeby, så något finns i alla fall kvar som påminnelse om Fiskebys storhetstid. Idag är det forna stationsområdet en plats för lastning av makadam; ett tragiskt slut för ett vackert stationsområde där det en gång var en levande och själfull miljö.

Ett besök på det nyrenoverade och ombyggda Järnvägs museet kan för övrigt varmt rekommenderas. Där kan det charmiga magasinet och mängder av andra attraktioner ses på plats för inspiration. Det finns även gott om information via internet om båda byggnaderna.

När modellerna landat i hobbyrummet var jag verkligen nyfiken och otålig att få börja bygga.

SKYNDLA LÅNGSAMT

Satserna levereras i två plastpåsar och innehåller många små delar. Ett första



En välkänd och eftertraktad modell från Märklin är det schweiziska RE 800, ovan med tillhörande snälltågsvagnar. Illustrationen är mittuppslaget i 1952 års Märklin-katalog.

RE 800 är en gedigen metallklump med avancerad drivning och ett populärt samlarobjekt. Till vänster är ett exemplar av modellen. Foto: Christer Brimalm.

Historien bakom en välkänd veteranmodell från Märklin

TEXT: CHRISTER BRIMALM
FOTO ENLIGT BILDTEXTER

MÄRKLIN HAR ALLTID varit snabba med att ge ut modeller av nya lok när sådana har kommit i trafik på den stora järnvägen. 1950 gav Märklin ut det schweiziska SBB Re 4/4, med tillhörande "lätmetallvagnar", året efter att förebilden börjat rulla i trafik. Modellen kom en i en ny generation "supermodeller" som lanserades under Märklins återstart efter kriget,

Modellen hade katalogbeteckningen RE 800. Den var helt i metall och tekniskt mycket avancerad. En kraftig, centralt placerad, motor drev samtliga axlar i båda boggierna via en speciell slags kardanordning. Loket hade ljusväxling efter körriktning, varvid visades den schweiziska ljusbilden med tre vita ljus

framåt och ett ensamt ljus bakåt (i den högra nedre strålkastaren). Modellen var tämligen dyr för sin tid och fanns bara i sortimentet till och med 1953. Den är mycket eftersökt av samlare.

1952 kom en tekniskt förenklad och billigare variant, RES 800, som bara fanns i två år. Den var utseendemässigt likvärdig med RE 800 och också helt i metall, men hade ett slags "fuskbogger" och drivning bara på de två mellersta axlarna, samt belysning med glödlampor bara i framänden. Bak var det målade strålkastarattrapper. RES 800 är också ett samlarobjekt på grund av den korta produktionstiden.

1954 graderade man upp loket och bytte samtidigt katalogbeteckning till RET 800. Det fick nu åter lampor baktill och automatisk ljusväxling, fortfarande med den schweiziska ljusbilden som på RE 800. Längre fram slopades det ensamma

vita skenet bakåt och man nöjde sig med att de tre strålkastarna lyste i den ände som gick framåt.

RET 800 blev 1957 betecknad 3014 i katalogen, i vilken den fanns kvar till och med 1967. I Schweiz fanns modellen dock till salu ända till 1980. Den är därför mycket vanlig på samlarbörserna och inte dyr trots att den till utseendet är nästan identisk med RE 800 och även har goda köregenskaper och hög dragkraft. Alla tre varianterna är givetvis gedigna metallklumpar i zinkjutgods.

Till modellen av Re 4/4 gav Märklin också ut passande vagnar till ett attraktivt snälltåg, tillverkade i lithograferad plåt (Tinplate). Särskilt uppmärksammades restaurangvagnen med strömvtagare på taket och en sittvagn med öppningsbara dörrar, som manövrerades genom att vrida på ventilatorer på taket.



Ogräståget fotograferat vid Västerås C i augusti 2004.



Den första versionen av besprutningståget, med ett Tb-lok som dragkraft.



Andra versionen av personalvagnen efter missödet som förstörde drivningen.

Banverkets ogräståg – tredje gången gillt?

BYGGE, TEXT OCH FOTO:
OLLE FRYKMO

Ett retsamt missöde fick mig att bygga en ny, förbättrad version.

I ett tidigare nummer av MJ-magasinet, nummer 27 2016, gick jag igenom olika alternativ för att förse tåg med drivning när utrymmet i loket inte räcker till. Där ingick bland annat en beskrivning av bygget av en modell av Banverkets ogräsbekämpningståg, där jag hade placerat drivningen i personalvagnen.

Att jag nu följer upp med ännu en version av tåget beror på ett förargligt missöde när tåget av misstag stannade tvärs över en växel utan att jag märkte det. Strömmen tog då fel väg genom drivningen och brände bland annat samman

båda boggierna till en kletig massa innan jag hann bryta strömmen. Drivenheten gick inte att rädda och behövde bytas ut, och då tänkte jag även passa på att bygga en ny kaross, mer lik förebildens B1-vagn än den förra vagnen som byggdes av en överbliven etsplåt till en 1980-talsvagn.

Om förebilden

Över tid har banförvaltningarna haft olika typer av tåg för att hantera ogräsbekämpningen på banvallarna. Ofta har det varit med någon specialbyggd besprutningsvagn och en eller två tankvagnar för bekämpningsmedlet, dragna av en lokomotor.

Min modell representerar en sammansättning av det tåg som användes av Banverket under en period från 2001 och

drygt tio år framåt. Jag kommer inte att gå in på sammansättningen av tåget eller om rutinerna med de olika hälsovådliga vätskor som har använts.

När jag i augusti 2004 fotograferade tåget uppställt på Västerås C bestod tåget av en besprutningsvagn och en personalvagn med dubbelkopplade Tc-lok som dragkraft.

Tidigare modellversioner

Nybygget och de tidigare versionerna representerar även lite av min egen utveckling inom olika byggmetoder.

VERSION 1: BYGGE MED STYRENARK
2004 byggde jag en modell av besprutningsvagnen i enklaste form av tillskurna styrenark med metallprofilmönster som



Markus Öbrink fortsätter berätta om lok som är mindre vackra, nu med ett exempel från England: Southern Railways Q1. Ovan ser vi nummer 33018 på North & South Western-linjen nära Acton Wells Junction. Foto: Ben Brooksbank, från geograph.org.uk CC BY-SA 2.0.

Fula lok: Southern Railways Q1

TEXT: MARKUS ÖBRINK
FOTO ENLIGT BILDTEXTER

DEN BRITTISKA JÄRNVÄGSHISTORIEN är full av vackra lok. Det visuella intrycket var en viktig del av järnvägarnas identitet. Medan europeiska ånglok var svarta och sotiga blomstrade de engelska spåren. Med sprakande färger, eleganta former och stolta namn fångades allmänhetens fantasi. Järnvägen var inte bara ett transportsystem, utan imperiets stolthet, och det syntes!

Och sedan dök det kanske fulaste ångloket i järnvägens historia upp. Southern Railways Q1 var inte bara fult, det var rent anstötligt. Det hade ett tungt och otympligt utseende, utilitaristiskt väl över gränsen för vad som ens med bästa vilja kan kallas stilrent. En klumpig stålkoloss in-

dränkt i sot och smörjolja inte hade något av det som gjort tidigare lokgenerationer så älskade. Och samtidigt blev loket en av de sista ångloksklasserna att ställas av, eftersom det var robust och enkelt att handha. Men hur kom denna fula ankunge att rulla på de brittiska spåren?

Redan från allra första början var det viktigt för de brittiska järnvägarna att producera lok som inte bara fungerade väl, utan dessutom var vackra att se på. Att kuggstänger, rörledningar och andra viktiga detaljer som ofta satt på utsidan på tyska och franska lok doldes på insidan och under paneler var inte bara en praktisk fråga. De renare och enklare formerna lånade sig bättre till att målas och regelbundet tvättas. Tågens yttre var en del av bolagens marknadsföring och identitet. Det räckte inte med snabba förbindelser; de engelska passagerarna reste med stil.

Och visst lyckades man! Det är svårt att ignorera skönheten i LNERs A4:or och LMS Coronation class. De rena linjerna smälte samman med färgsättningen och traditionen att namnge både enskilda lok och hela tåg till något som närmast kan kallas mytologiskt. Med de gröna engelska kullarna till bakgrund är det kanske något av det vackraste som kan skådas i järnvägsvärlden.

KANSKE FANNS DET ett undantag: Southern Railways. Det minsta av "de fyra" satsade tidigt på elektrifiering och förortstrafik. I konkurrensen om passagerare på de stora linjerna norrut var estetiken central, men för pendlarna och godstrafiken från London till kanalhamnarna spelade det mindre roll. Det fanns efter mellankrigstidens fusioner heller inga konkurrenter att jämföra sig med,



Anders Ericson är född i Katrineholm och har gjort ett besök hos relativt nystartade Katrineholms modelljärnvägsförening, KMJF. Här ser vi en vy över stationsområdet som det såg ut vid besöket. Banan är uppbyggd runt väggarna i rummet och det är ganska trångt om saligheten. Det är ju inte helt ovanligt med platsbrist vid byggandet av modelljärnvägar.

På besök hos KMJF

TEXT OCH FOTO:
ANDERS ERICSON

I våras besökte vi en relativt nystartad mj-förening i Katrineholm. Klubben bygger i skala 1:87 och förebilden är hemstadens stationsområde med omgivningar. Tidsperioden rör sig i brytpunkten mellan 1960- och 1970-talen. Medlemmarna träffas varje onsdag och det var stor aktivitet och trevlig stämning när MJ-magasinet skribent tittade in.

KLUBBENS ORDFÖRANDE SÖREN Eriksson berättar att det hela tog fart för ungefär två år sedan. Man har i dagsläget omkring 35 medlemmar och välkomnar flera som har intresse av föreningens

verksamhet. Det går förstås också bra att vara stödmedlem och den nuvarande årsavgiften på 200 kr torde inte avskräcka någon.

Lokaliteterna där man håller till är den för ortsborna välkända och centralt belägna Sellbergska villan på Djulögatan 21. Kommunen är ägare till fastigheten och KMJF får husera hyresfritt mot att fastigheten hålls efter med städning, gräsklippning och andra sysslor som hör till. Det enda smolket i bägaren är utrymmesbristen i lokalen där banan byggs, men vilken modelljärnvägsbyggare har inte det bekymret?

Ett par gånger per år visas banan upp för allmänheten och då brukar det bli trångt i villan. Det är utan tvekan ett stort intresse hos alla och envar för hur det gamla Katrineholm växer fram i miniatyr.

Medlemmarna har ingen given uppdelning sinsemellan av vad man bidrar med till bygget, utan koncentrerar sig på det som är mest intressant för dem. Det upplägget verkar fungera utmärkt då det finns specialkunskaper i allt från landskapsbygge till elektronikens värld. Att alla gör det som man gillar och är bra på brukar vara en bra lösning.

Anläggningen

Systemet är tvååls likström i skala 1:87. Banan har centralstationen i mittpunkten och fortsätter runt väggarna i en rundbana. Rälsmaterialet är till största delen från Peco men på några ställen finns även spår av (!) Fleischmanns fabrikat.

All rullande materiel tillhör medlemmarna själva, förutom en del gåvor till



Kalmar modelljärnvägsklubb sökte efter en lämplig lösning för att ha belysning över banan. De ville ha ett enkelt system som alla kan sköta, och landade i att installera en DMX512-ljusstyrning. Kent Rosengren berättar här om systemet. Övan ses nattläget.

Att välja anläggningsbelysning

Styr anläggningsbelysningen med DMX512

TEXT OCH FOTO:
KENT ROSENGREN

I flera år sökte Kalmar mjkl efter vilken typ av belysning och styrning av denna de skulle kunna bygga in över sin klubb-anläggning. Allt verkade så enkelt när de såg alla möjligheter och hur andra löst belysningen.

RENT TEKNISKT FINNS det många olika lösningar och förslag att välja mellan, men vi kom nästan alltid tillbaka till: vad behöver vi, vad vill vi med en anläggningsbelysning? Ska vi låta anläggningen bada i dagsljus eller ska vi kunna variera ljusstemperatur och intensitet? Ska vi i så fall ändra ljusbilden automatiskt eller bara med en knapptryckning?

Att starta upp en programvara för att styra belysningen var inget vi ville ha, utan belysning och styrning ska gå igång direkt när anläggningen slås på. Den ska vara enkel och alla medlemmar ska kunna använda den. Vi tittade på lösningar med programmering av minidatorer, som Arduino eller Raspberry Pi, men var inte helt nöjda. Det var heller ingen i klubben som tog sig an ett sådant projekt.

Av en slump stötte vi på en tysk tillverkare av digitala komponenter till modelljärnväg, Lokstordigital. De beskrev en dekoder i sitt sortiment som med deras programvara kommunicerade via DMX512. Fulla av nyfikenhet undersökte vi utbudet av DMX-ljusstyrning hos många olika tillverkare och köpte in det som som passade oss.

DMX är en äldre standard från mitten av 1980-talet, skapad för att styra belys-

ning och olika effekter på exempelvis teatrar och olika scener. En kontrollenhet (bild 1), skickar ut data seriellt via protokollet RS-485, längs en seriekabel, XLR-kabel, till en eller flera mottagare eller dekoder (bild 2). Kontrollenhet och mottagare kopplas ihop på så sätt att kabeln ansluts till ingången i mottagaren. Mottagaren har sedan en motsvarande utgång så att en ny mottagare kan anslutas efter den förra, med en ny kabel. På så sätt kan många mottagare kopplas in i serie efter varandra.

Det finns även en trådlös variant för att koppla ihop olika mottagare men vårt val föll på en kabelbunden lösning. Kabeln kan vara en 3- eller 5-pin XLR-kabel, som är ganska stor och tar en del plats, eller i vissa fall även med en vanlig RJ-45 nätverkskabel, där de finns i mottagaren.



Redan i vårt andra nummer skrev vi om SJ T44, liksom i det smakprov som vi tog fram 2009. Då var det en enklare ritning och kortfattad information om förebilden, samt en synare av Trix T44 i H0, och därför har Frank Edgar nu skrivit en mer utförlig historia om loktypen. Ovan ser vi SJ T44 372 i Hagalund 1982, ett lok av det som Frank har valt att kalla typ 2. Foto: Frank Edgar.

SJ diesellok T44

TEXT: FRANK EDGAR
FOTO ENLIGT BILDTEXTER

I MITTEN AV 1960-talet behövde SJ ett kraftigare diesellok än T43. Prov gjordes med två inhyrda dieselhydrauliska lok av typ V90P (som var en variant av DB 290) från tyska MaK. Lokens goda arbetsmiljö och genomtänkta konstruktion imporerade, men SJ tvivlade på om den dieselhydrauliska kraftöverföringen verkligen klarade hårda stötar vid växling. SJ gjorde även resor till Nordamerika för att studera olika lok med GM:s större dieselmotor 12-645E. Nohab erbjöd därefter, i samarbete med GM, en förstorad T43 med betydligt förbättrad förarhyttsmiljö.

T44 presenterades redan i nummer 2 år 2009 av MJ-magasinet med en förenklad ritning, men mycket har hänt sedan dess.

Beställningar, leveranser

1967 beställde SJ 25 dieselelektriska lok littera T44 från Nohab med numren 259–283. Loken fick en starkare dieselmotor (GM EMD 12-645E) och en mitthytt med förbättrad förarmiljö. Boggierna var försedda med blockbromsar med två bromscylindrar på vardera sidan. Parkeringsbromsen var rent mekanisk och ansluten till vänstersidan av axel 3. Loken levererades med en genomgående tågvarmeledning med tågvarmedosor i varje hörn.

Första loket levererades redan på hösten 1968, och 1969 beställdes ytterligare tio lok i en option. De fick numren 314–323. Den första typen av T44 levererades under åren 1968–71. Loken i nummer-serierna 259–283 och 314–323 kallas i denna artikel för typ 1.

1974 beställde SJ 40 fler lok littera T44 från Nohab med numren 329–368. 1978 beställdes ytterligare femton lok i en option. De fick numren 369–383. Den senare beställningen finansierades delvis av ett statligt stöd i ett försök att rädda Nohab i Trollhättan. Boggiernas konstruktion ändrades så att blockbromsarna bestod av en modern blockenhet till varje hjul. Parkeringsbromsen ändrades till en elektrohydraulisk variant och var monterad på blockenheten för högersidan av axel 1. Den genomgående tågvarmeledningen utgick och växlarfotstegen i hörnen gjordes större. Dessa lok levererades under åren 1975–80, och kallas i denna artikel för typ 2.

1981 beställde SJ 18 lok littera T44 från Kalmar Verkstad (KVAB) med numren 384–401. En del av beställningen ska redan ha kommit från Nohabs konkursbo.



Hjulmarknaden

Succé för 48:e året i rad!

Lördag 28 november kl 11–16. Fri entré! Floorrights 100 kr från kl 10!

Solnahallen Ankdammsgatan 46

Servering, auktion, modeller, böcker m.m. m.m.

www.hjulmarknaden.info • www.facebook.com/hjulmarknaden

HÖGLANDSTÅG MODELLTÅG OCH MARKNAD



BRINELL/KOLANS IDROTTHALL

WWW.HOGLANDSTAG.SE

NJ-MODELL/HOGLANDSTAG

HOGLANDSTAG@NASSJOJVM.SE



FÖR DELTAGARE 17-20 SEPT
ARR: NJ-MODELL / NÄSJO JÄRNVÄGSMUSEUM



Albert modell, bara
hos oss!

Hälsö Hobby, Sveriges största hobbybutik!
Här hittar du nästan allt inom hobby!



MODELLTÅGS- MARKNAD

Lördagen den 10/10
2026 kl 10–15 i
Trollhättan



www.kalaskoket.se

Kalaskoket
Fasetten



24-25 Oktober
kl 10-16 (14)

Hässleholms
Modelljärnväg

För tolfte året i rad



Modelljärnvägen igång



Stor **Tågmarknad** med många
försäljare som säljer nytt och begagnat för
modelljärnvägsbyggare och andra intresserade.

Entré: Vuxen 100 kr, ungdom 50 kr, barn gratis

Fri parkering för bil och hund

Café och korvförsäljning

Butik med nytt och begagnat



Tygvägen 2 (Garnisonen)

hmjf.se

I nästa nummer:

- Om kontaktledning
- Vinterbana i Z
- Järahovs kyrkväg
- Märklins 1950-talsmodeller
- Och mycket mera – vi ses igen i december!



Märklin 3026 DB 01 097 i 1950-talsmodell. Läs mer om Märklins äldre lokmodeller i nummer 70. Foto: Carl-Johan Jargenius.

Prenumerera!



Prenumerera på **Modelljärnvägsmagasinet**! Som prenumerant behöver du inte tänka på att hålla ögonen öppna efter Sveriges tidskrift för modelljärnväg. Den kommer istället direkt i din brevlåda **fem gånger om året**, i februari, maj, juli, september och december. Du får – annonser och annat borträknat – minst 300 renodlade sidor modelljärnväg om året!

På vår hemsida www.mj-magasinet.se (qr-koden nedan) hittar du diverse material från olika nummer: ritningar, spårplaner, artiklar med mera.

Och du sparar pengar! En pappersprenumeration kostar bara 499 SEK/år inom Sverige (699 SEK/år inom Europa och 769 SEK/år utanför Europa).

Du kan också prenumerera digitalt! Fem digitala nummer under ett år kostar 339 SEK. Om du är pappersprenumerant ingår den digitala utgåvan.

Du kan köpa prenumeration direkt på vår hemsida, kontakta oss och beställa inbetalningskort eller sätta in direkt på vårt bankgiro (se sidan 3; glöm inte namn och adress!). Vi har även norskt bankkonto om du bor i Norge.

Välkommen som prenumerant!

Scanna med
din mobil:



Modelljärnvägsmagasinet

Geographica Antikva Förlag
Stationsvägen 14
686 97 Lysvik
0703-14 95 57 (mån–fre ca 9–16)

www.mj-magasinet.se
red@mj-magasinet.se