

JERNBANEHISTORISK TIDSSKRIFT OM
DANSKE JERNBANER I VIRKELIGHED OG MODEL

LOKO MOTIVET



112

MAJ 2013
28. ÅRGANG

- DSBs S-tog i epoke III
- Vore overfarter - som de var engang
- MZ serie III i virkelighed og model
- Besøg i MjK Sdr. Park

Nu over 6000
forskellige
produkter
lagerført på
www.hosdorthea.dk

Legetøj & Børnetøj Hos Dorthea

Hos Dorthea
nu også importør
af Tillig

Uddrag af vores prisliste:

TILLIG Elite-Gleis

Designet som de originale
Meget lav skinne højde 2,07 mm,
svarende til kode 83. Fin tynd skin-
nebredde, kun 0,8 mm Skinnerne er
bruneret fra fabrikken, så de har den
naturlige rustne farve.

Tillig 85125

Flexskinne
890 mm
Vejl. ud. kr. 40,50
Tilbudspris kr.

36,50

Tillig 85139

Modulovergang

Vejl. ud. kr. 23,-
Tilbudspris kr.

20,50

Tillig 85313

Kurvesporskifte R484/R778

Vejl. ud. Kr. 215,-
Tilbudspris kr.

194,-

Tillig 85364

Kurvesporskifte R425/R866

Vejl. ud. Kr. 207,-
Tilbudspris kr.

186,-

Tillig 85333

Kurvesporskifte R377/R543

Vejl. ud. Kr. 215,-
Tilbudspris kr.

194,-

Tillig 85373

Kurvesporskifte R543/R934

Vejl. ud. Kr. 215,-
Tilbudspris kr.

194,-

Tillig 85323

Sporskifte EW2

Vejl. ud. Kr. 199,-
Tilbudspris kr.

179,-

Tillig 85353

Sporskifte EW3

Vejl. ud. Kr. 216,-
Tilbudspris kr.

195,-

Tillig 85326

Sporskifte EW5

Vejl. ud. Kr. 317,50
Tilbudspris kr.

286,-

Tillig 85346

Sporskifte EW6

Vejl. ud. Kr. 325,-
Tilbudspris kr.

293,-

Tillig 85396

Krydsporskifte

EWK II 15

Vejl. ud. Kr. 333,-
Tilbudspris kr.

299,-

Tillig 86112

Sporskifte drev
til underbygning

Vejl. ud. Kr. 143,50
Tilbudspris kr.

129,-

Tillig 76558

Tankvogn "BP"

Epo III

NYHED

2013

Vejl. ud. Kr. 223,-
Tilbudspris kr.

199,-

Faller 130188

Byggesæt
NYHED 2013

Vejl. ud. kr. 469,-
Tilbudspris kr.

399,-

Faller 130534

Byggesæt
NYHED 2013

Vejl. ud. kr. 349,-
Tilbudspris kr.

309,-

Se hele udvalget
på:
www.hosdorthea.dk
under menuen Tillig

Modeltog & Hobby Hos Dorthea

Nu over 600
forskellige
produkter fra
Faller lagerført på
www.hosdorthea.dk

Vestergade 7 · 7323 Give · Tlf. 2944 6771 / 2061 9530 · www.hosdorthea.dk · info@hosdorthea.dk
ÅBEN: Mandag - Fredag kl. 10.00-17.30 · Lørdag kl. 10.00-13.00



S-toget og dets materiel
Noget om S-toget og materiellet i epoke III

6



SPORSKIFTET
Læsernes kommentarer og rettelser til tidligere numre af bladet

14



MZ serie III i virkelighed og model
Noget om McKs litra MZ

16



Overfarterne - som de var engang
Stort tema om vore jernbanefærger og -overfarter gennem tiderne

21

Læserne bygger:
DSBs jernbanefærge Dronning Ingrid i skala 1:87

27

Dronning Ingrid - lidt om forbilledet

28



På besøg i Mjk Sdr. Park
Rapport fra et flot anlæg, primært med beskrivelse af spændende husbygninger, ideer og anlæggets faciliteter

30

Vi har hørt og set
Denne gang bl.a. om Hobby Trades CRM-vogn, Fleischmann BP-tankvogne og kommende MO-nyheder fra HELJAN

36

Forsidefoto: Det er vist første gang, vi bringer et foto af en færge på forsiden, men det skyldes at vi som tema har valgt at skrive noget om vore jernbanefærger og -overfarter som de var engang. Inde i bladet bringer vi en kort tekst om udviklingen af jernbaneoverfarterne, illustreret med spændende fotos. Forsidebilledet viser motorfærgeren Dronning Ingrid på vej ind i færgelejet i Korsør ca. 1960. Foto: På Sporet.



LOKOMOTIVET



LOKOMOTIVET ER et uafhængigt tidsskrift udgivet af foreningsforlaget Tog På Tryk (TpT), stiftet i august 2007. Formålet med foreningen er at udbrede kendskabet til danske jernbaner i virkelighed og model ved hjælp af tidsskriftet LOKOMOTIVET, bøger m.v. Arbejdet i redaktionen er rent fritidsarbejde, og evt. overskud skal ifølge vedtægterne gå til fremme af jernbanehistorisk forskning og modeljernbaneinteresserne.

LOKOMOTIVET
co/Tog på Tryk
Torben Andersen
Odensevej 124, 2. tv.
4700 Næstved
Danske Bank reg. 9570
Giro-konto-nr. 10 251 605
S.W.I.F.T.: DABADKKK
IBAN-nr.: DK 1230000010251605
CVR/SE-nr. 30 76 59 15

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

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

Medarbejdere:
Claus Jensen (Claus)
P.C. Johansen (PCJ)
Ole Møller Nielsen (OMN)
Per Topp Nielsen (PTN)
Niels Erik Jensen (NEJ)
Torben Bejerholm (TB)
Jens Bruun-Petersen (JB-P)
E. V. Pedersen (EVP)
Flemming Kjær (FK)

Sats og tryk:
Grafikom A/S, 4930 Maribo

Oplag:
1050 eksemplarer
Alle artikler og skemaer er copyright LOKOMOTIVET og forfatterne (signaturen). Eftertryk af artikler, annoncer og tegninger m.v. er forbudt uden forudgående aftale med LOKOMOTIVETs redaktion eller forretningsfører.

De i artiklen fremførte synspunkter og metoder er forfatterens egne, og deles ikke nødvendigvis af redaktionen.

Redaktionen forbeholder sig ret til at forkorte og redigere i modtagne artikler og indlæg. Bladet udkommer 4 gange årligt: Primo marts, ultimo maj, ultimo september og primo december.

Abonnement incl. forsendelse og porto:
Danmark kr. 500,- incl. porto og forsendelse. Fås ved at indbetale beløbet på vor girokonto eller man kan skrive/maile efter girokort på lokomotivet@lokomotivet.dk

Udlandet - herunder Sverige og Norge - kr. 600,- incl. porto og forsendelse. Fås ved at indbetale beløbet på dansk check, der sendes til vor adresse TpT, co/Torben Andersen, Odensevej 124, 2. tv., 4700 Næstved, Danmark eller på vor girokonto, der er nævnt overfor.

Nyt fra redaktionen

....men desværre er det ikke godt nyt, idet vi fortsat ikke har modtaget det normale antal fornyelser. Faktisk ligger vi stadig under de normale 600 som vi plejer at starte op med, ja, helt præcist mangler vi 90 fornyelser, og det kan virkelig mærkes økonomisk (90x500 kr.). Så derfor må vi atter skuffe vore læsere med et lille sideantal på kun 40 sider - men forhåbentlig er det læseværdigt stof, selv om vi ikke bringer alt det, vi lovede i nr. 111? Desværre er vor annoncemængde også faldet. Den er kun en brøkdel af tidligere årgange. Hvad årsagen er, kan vi ikke vide, bortset fra at en god støtteannoncør Model&Hobby er lukket. Også et par forhandlere har bestilt færre blade end sædvanligt. Og det påvirker alt sammen naturligvis økonomien. Ja, det kan gå så slemt, at indeværende årgang måske bliver den sidste, hvis forholdene ikke forbedrer sig. Men lad os nu bevare optimismen, og håbe på større støtte i det næste halve år fra både læsere (abonnenter), forhandlere og annoncører.

Vi fik nr. 111 ud til tiden, men nogle abonnenter fik bladet senere

end andre, og det var ikke uvilje fra vor side, at abonnenter med for sene indbetalinger modtog bladet ca. 3 uger senere. Det skyldes, at vi havde sat den. 15. januar som sidste frist for indbetaling, men flere læsere har først indbetalt midt i februar - og da havde vi allerede udkrevet postlister til distribution af bladet. Vi må derfor eftersende de blade, der er indbetalt for sent; disse er forsynet med håndskrevet adresse og ikke normal avislabel. Så har man modtaget sådan et blad, er det altså årsagen. I øvrigt koster de for sent indbetalte bestillinger os ekstra unødvendig porto, idet de ikke indgår i kontrakt aftale med PostDanmark.

Husk i øvrigt at skrive fuld afsender-adresse på girokortene. Flere har glemt dette på giroindbetalingskortene, og disse læsere kan vi naturligvis ikke sende blade til. Men man kan maile adressen og dato for indbetaling til os, så sender vi naturligvis de ønskede blade.

Sluttelig har vi nu droppet vor hjemmeside - eller rettere, den er under afvikling. Den var efterhånden

blevet voldsomt misligholdt, og skabte mere forvirring end klarhed, så derfor har vi sammen med webmaster besluttet at droppe siden. Den gav desværre heller ikke de ønskede abonnenter, nok fordi siden ikke blev opdateret som den burde. Vi beklager tiltaget, men måske kommer vi med en ny hjemmeside på et tidspunkt. Vi har i hvert fald for en sikkerheds skyld beholdt domaine-navnet.



Sluttelig så har der ikke været de store danske nyheder i det forløbne forår, hvilket fremgår af de få sider med danske nyheder. Lad os håbe, der bliver mere at skrive om i det kommende halve år.

Det blev vist alt for nu, desværre en leder med alt for meget brok, men vi mener at læserne bør kende sandheden og status for bladet.

Vi ses til september - forhåbentlig med et blad om danske jernbaner i virkelighed og model på 48 sider? Kryds fingre!

Læs i næste nummer:

- Privatbanernes marcipanbrød
- DSB litra DA postvogne
- Revisionsraport af HELJANs IC3
- Et flot Märklinanlæg af Poul H. Larsen
- MO-oprangeringer
- Sporplan til Gribskovbanen
- Køge station - som den var engang
- Sjove personvogne hos FFJ
- Nyheder, sporskiftet og meget mere

Få dig et abonnement. Se priser, kontooplysninger m.v. side 3 under kolofonen.

LOKO
MOTIVET

Nr. 113





45431 Litra E 991 DC med lyd kr. 3.695,-

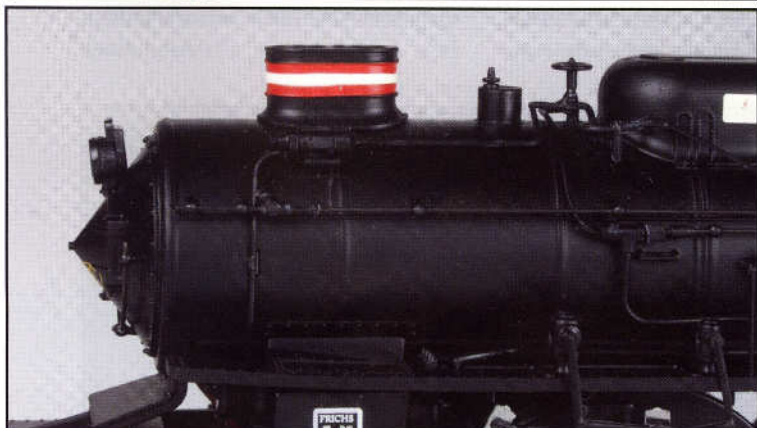
45432 Litra E 991 AC med lyd kr. 3.695,-



45441 Litra E 987 DC kr. 3.195,-

45442 Litra E 987 AC kr. 3.195,-

UDSØGTE DETALJER



NU KLAR TIL BESTILLING

Der tages forbehold for trykfejl, prisændringer og udsolgte varer. Priserne er vejledende udsalgspriser.



WWW.HELJAN.DK
ELLER FACEBOOK.COM/HELJANAS

SE VORES STORE UDVALG ONLINE
OG HOS DIN LOKALE FORHANDLER



S-tog passerer broen i Hellerup, september 1942. Toget er linie F til Klampenborg. Indsat er S-togets oprindelige logo. Foto: HBDS.



"Københavnner-nostalgi"

S-toget og dets materiel

■ Af Steffen Dresler og Torben Andersen

Københavns nærtrafik eller S-banen er måske "københavnneri", men alligevel nu som DSB S-tog i det moderne DSB den del, der transporterer flest mennesker, nemlig 95 millioner passagerer årligt, omsætter for en milliard, har 1650 medarbejdere og hvor togtætheden er størst.

S-toget 60 år

Den 3. april 2014 fylder S-toget 80 år. Det har eget jernbanenet med

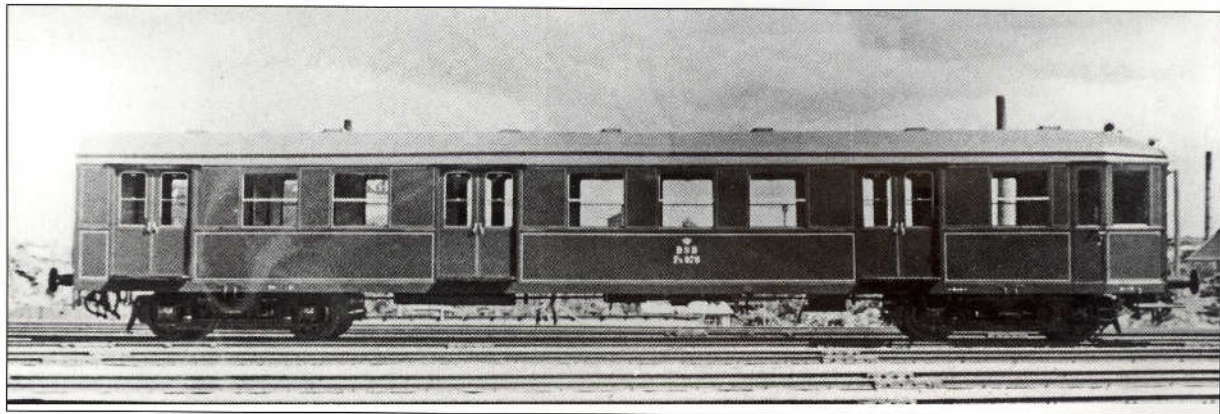
79 stationer, der strækker sig fra Hillerød, Farum og Frederikssund ind over Københavns Hovedbanegård til Høje Tåstrup og Køge. Alt er elektrisk drevet med 1650 volt jævnstrøm i køreledningen. Det skal indledningsvis gøres opmærksom på, at materiellet ikke kan indgå sammen med andre af DSB's vogn- og traktionsmateriel, og ikke må fremføres uden for den egentlige S-bane.

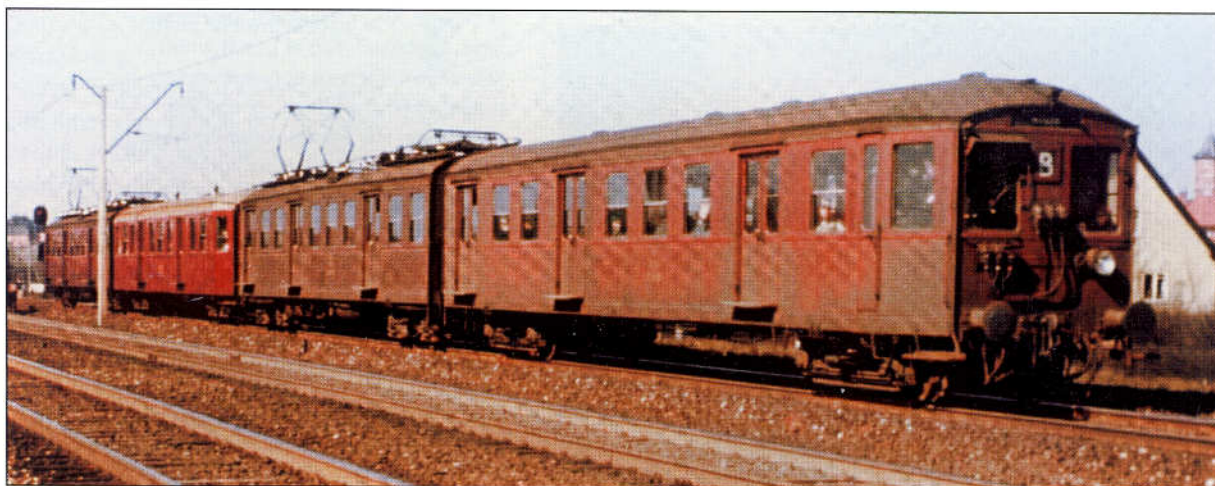
Ud over det rent elektriske, havde og har S-banen også sine egne

betegnelser. F.eks. hedder det ikke en lokomotivfører, men elektrofører og togføreren var toformand. Hele trafikken fjernstyres fra FC-"nær" på Hovedbanegården.

S-tognettet har sit eget sikringsanlæg, der er benævnt HKT (Hastighedskontrol- og togstop). For at lette overskueligheden for publikum, har de forskellige strækninger/linier bogstavbenævnelser, der nu yderligere er udvidet med tillægsgogstav "x" eller "+" for myldretidstog. Hver linie har i dag sin egen farve

DSB litra FS 976 styrevogn i oprindelig udførelse, vinrød med gule stafferinger. Foto: DSB.





Firevogns S-tog linie B på vej til Holte, 1954. Motorvognen har endnu sine gule stafferinger. Læg mærke til farveforskellene på vognkasserne, de bageste har vinrøde farver som alle S-tog blev leveret i. Foto: DSB.

for at signalere tydelighed: Linie A er blå, linie E lilla, linie B grøn, line F lys brun og line C orange

Elektrificeringen blev vedtaget ved lov i 1930 efter indstilling fra et udvalg, der havde arbejdet med sagen siden 1926. Inden da havde man fremlagt et forslag om en ringbane, men forslaget blev forkastet, og man behandlede kun mulighederne for elektrisk drift af de bestående strækninger København H-Holte/Rungsted. Den nye kommission, der afgav betænkning i 1918 mente ikke, at nord- og kystbanen trafik kunne bære udgifterne ved en elektrificering. Alene Klampenborg kunne komme i betragtning, men her måtte først anlægges et 3. og 4. spor. I 1923 var der så anlagt dobbeltspor til Klampenborg, og loven om elektrificering i 1930 kom til at omfatte linierne Valby-København H.-Holte og Frederiksberg-Vanløse-Hellerup-Klampenborg. Senere udvidedes den med strækningerne Valby-Vanløse-Hellerup og Valby-Glostrup.

Udbygningen og åbningen af de første S-tognet skete således:

- Frederiksberg-Vanløse-Hellerup 4. april 1934

- København H-Østerport-Hellerup 15. maj 1934
- Valby-København H 1. november 1934
- Hellerup-Holte 15. maj 1936
- Valby-Vanløse 13. september 1941
- Valby-Ballerup 15. maj 1949

Begyndelsen

S-togene var fra begyndelsen konstrueret til at køre i faste stammer. Disse benævnes stadig hel- eller halvtog, således at togsættene altid, uagtet antallet af sammenkoblede halvtog, har samme maskinkraft og derved er i stand til at holde den "stive" køreplan, der er en af grundstammerne i S-banenettet. Det maksimale vognantal var otte enheder i en stamme p.g.a. perronlængdernes begrænsning.

I begyndelsen bestod materiellet af motor- (litra MM) og mellemvogne (litra FM), hvor et trevognstog formeret af motor-, mellem- og motorvogn betegnedes som et halvtog (MM-FM-MM). To sådanne enheder udgjorde et heltog (MM-FM-MM-MM-FM-MM). Man var i stand til at opformere 21 halvtog.

Vognmateriellet fra 1933/34 betegnedes som 1. levering.

1. generationstog

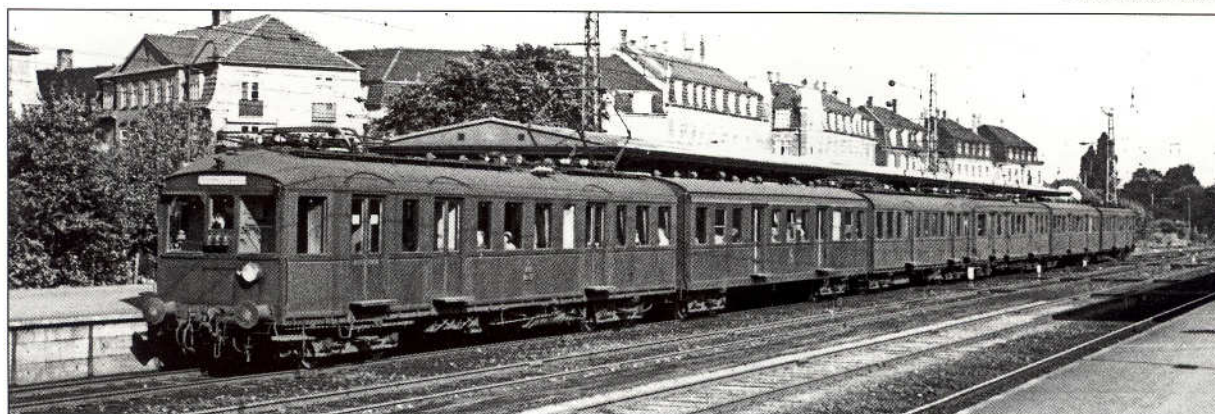
Ved 2. levering i 1935 kunne der yderligere opformeres ti halvtog. Dog fandt man sammensætningen af et halvtog på tre vogne for uhenigtsmæssig, så ved supplementet til 2. levering i 1936, leveredes 33 mellemvogne med vognkasser i duraluminium (litra FML = L for lette vognkasser) og 8 styrevogne med tilsvarende vognkasser (litra FS). Herefter bortfaldt trevognshalv- og seksvognsheltog.

Nu blev det muligt at opformere et heltog af to motor- og to mellemvogne, MM-FM-FM-MM eller MM-FML-FML-MM) samt et antal halvtog bestående af motor- og styrevogn, FS-MM. Oprangeringen blev nu to-, fire-, seks- eller ottevognstog.

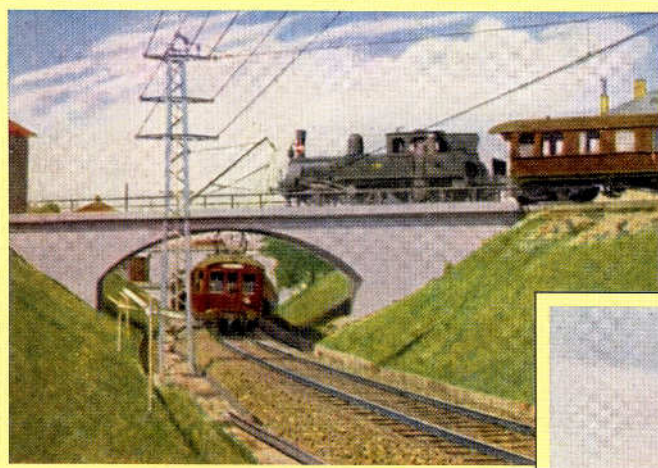
I 1941/42 blev 22 af 23 FML-vognene (fra 1941 FL) ombygget til styrevogne litra FS. Man havde indtil umiddelbart efter krigen således 62 motor-, 32 mellem og 30 styrevogne.

De perroner, der kun kunne tage 6 vogne, blev forlænget til at tage 8. Herefter blev alle nybyggede

Fortættets på side 9

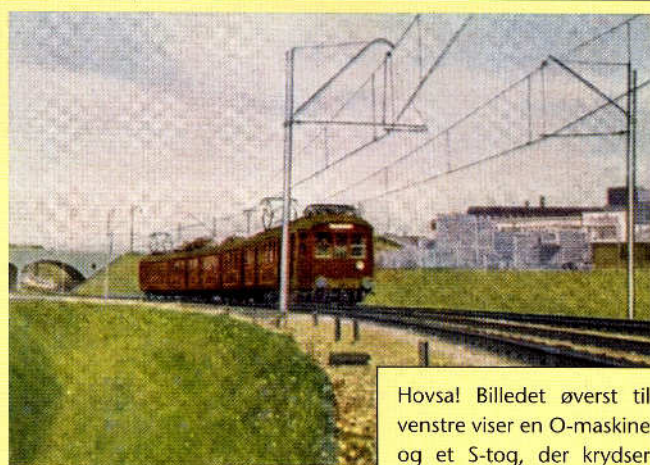


Seksvogns S-tog på vej mod København, Hellerup 1936. Foto: JS/DMJK



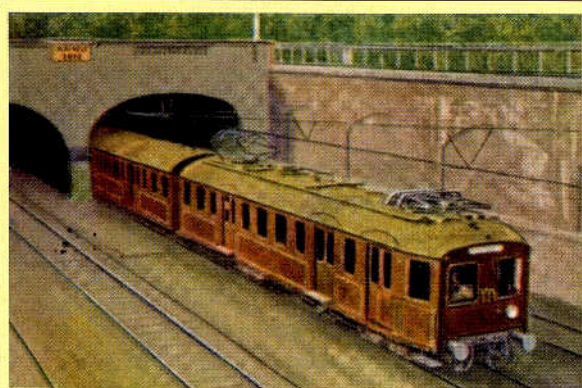
◀ Billedet viser en saakaldt Sporudfletning. Et elektrisk Tog er paa Vej mod København, medens et Nordbanetog, trukket af en O-Maskine, er paa Vej mod Holte. Her mødes Fortid og Nutid, men endnu vil der dog gaa adskillige Aar, inden Damplokomotivet har udspillet sin rolle.

► De elektriske Tog er sammensat enten som Halvtog med to Motorvogne og en mellemhængende Bivogn eller som Heltog med fire Motorvogne og to Bivogne. Halvtog, der passerer C. F. Richsvej under Kørsel fra Godthaabsvejens Station til Vanløse Station.



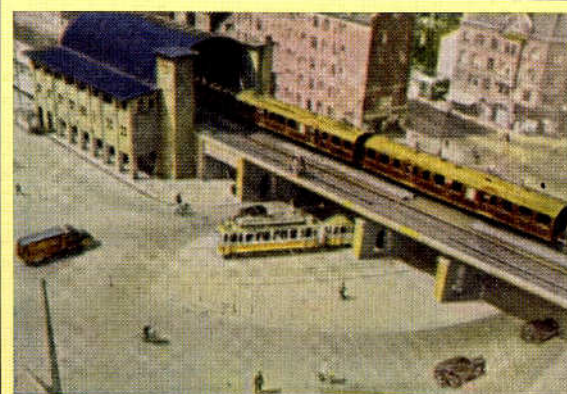
Hovsa! Billedet øverst til venstre viser en O-maskine og et S-tog, der krydser hinanden. Vi havde på et tidspunkt adgang til forbillederne (fotografiene) for nævnte serie om DSB, og søgte som vilde efter dette motiv. Men det kunne ikke findes.

Senere viste det sig, at billedet var sammensat af to fotos, nemlig ét med S-toget og ét med O-maskinen. Tegneren havde derefter kopieret dem sammen til et enkelt motiv, der i virkeligheden var vanskeligt at fotografere.



◀ Som en Pil farer det elektriske Tog ud af Boulevardbanens Tunnel. I de stærkest trafikerede Timer kører de elektriske Tog hvert 10. Minut eller hyppigere. Paa Søn- og Helligdage kan den samlede Trafik fra København stige til 11.000 Passagerer i Timen eller med andre Ord lige saa mange som der er indbyggere i Hjørring.

► Den elektriske Bybane har ændret det københavnske Gadebillede. Her passerer Bybanen som Højbane Nørrebrogade. Et elektrisk Tog kører netop ind paa Nørrebro-Station, det holder kun et halvt Minut, saa lyder et Fløjtesignal, og det elektriske Togs Døre klapper automatisk i. Toget sætter sig i Gang, og er i Løbet af faa Sekunder oppe paa en hastighed af 80 km i Timen.



Side om S-tog i RICHs-albummet "Ud i vort skønne land"

I 1930'erne udgave kaffesurrogatfirmaet RICHs en række samlealbums med smukke samlebilleder. Nogle af disse bar titlen "Vort arbejdende Folk", "Ud at rejse med RICHs" - og albummet "Ud i vort skønne Land", hvor nogle af billederne fra de sidste sider om DSB i albummet er vist ovenfor.

Billederne havde alle forlæg i fotografier, der blev kalkeret, og derefter håndkoloreret. Sluttelig blev billederne trykt ved kompliceret 4-farve højtryk, der gav dem et 'nostalgisk' skær grundet den tids tryk- og farveteknik.

Da man ikke arbejdede ud fra farvefotos måtte farvelæggerne forsøge at

komme så tæt på virkeligheden som muligt. Det lykkedes generelt også, men et par billeder blev 'omtegnet' så de passede ind i selve historikken, bl.a. tegningen af DDPAs olietankvogne. Superflot var det dog, og meget oplysende og fortællende.

perroner anlagt til at kunne tage et 8-vognstog.

Ved 3. levering i 1949/50 kom yderligere 16 motor- og 16 styrevogne. I 1952 kom så 4. levering med henholdsvis 24 motor- og 24 styrevogne.

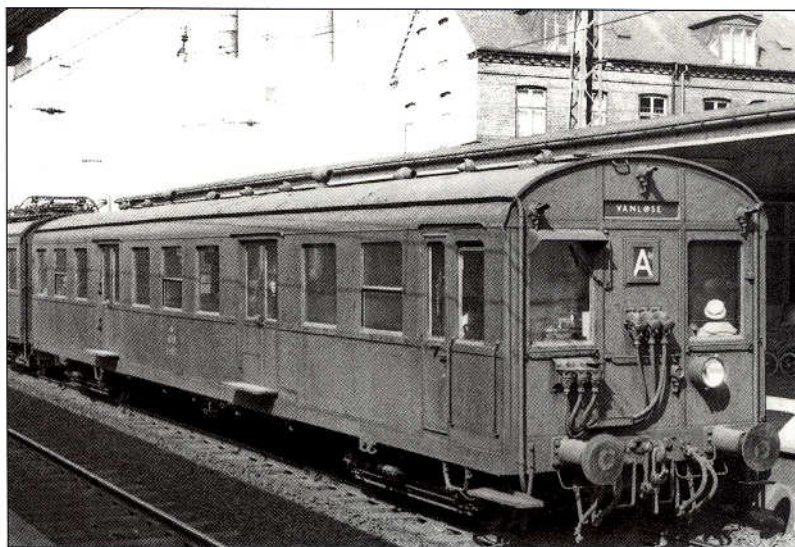
Med 5. levering i 1962 kom yderligere 17 motor- og 17 styrevogne. Ligeledes fik 2. leverings supplements styrevognene fornyet deres vognkasser i 1962, og var herefter magen til de i 1962 leverede. Disse fem leveringer blev senere betegnet som 1. generation og bestod ialt af 119 motor- 87 styre- og 22 mellemvogne efter diverse om- og genopbygninger. Man kunne indtil udrangeringen af 1. og 2. levering i slutningen af 1960'erne opformere 87 tovgognstog og 16 firevognstog.

Bemaling

Ovennævnte vognmateriel blev ofte betegnet som "de brune S-tog" dels publikum, dels jernbaneinteresserede, men faktum er, at de aldrig har været brunmalede, men har været malet med DSB normalfarve for vognmateriellet, DSB nr. 1 rød (maroon) på vognkassen, undervogn nr. 10 sort og taget DSB nr. 8 lysegrå (5. leverings tag dog aluminium).

Til og med 3. levering havde materiellet stafferinger i DSB nr. 30 gul. Fra ca. 1951 mistede vognene stafferingerne ved opmaling.

Efter 1956 fik 1.-4. levering dog tagfarve som 5. levering. Fra og med 1966 ændredes tagfarven til DSB nr. 16 stålgrå ved opmaling. Denne farvekombination beholdt de indtil udrangeringerne. Årsagen til at blive kaldt "brune", skyldes



sikkert 2. generations levering, der fik lysere rødlig farve. Slidtage og bremsestøv fik også 1. generations S-tog til optisk at se brune ud.

Hos DSB fik motorvognene litra MM, mens bivognene - der hos DSB altid har haft hovedlitra F - fik litra FS = styrevogne, FM = mellemvogne og FML = lette bivogne.

Indretninger i

1. generationstog

1. og 2. levering havde op til førerummet pakrum med tremmegulv, og der kunne medtages rejsegods. Ydermere havde 1. leverings motor- og styrevogne og 2. leverings og supplements- mellemvogne toiletter, men efter protester fra publikum og den store koleraepidemi i slutningen af 1940'erne, blev disse aflåst, og senere helt fjernet.

1. leverings motor- og mellemvogne havde små indstigningsperroner, der under og efter krigen blev gjort bredere på bekostning af siddepladsantallet.

1. og 2. leverings materiel var forskelligt med hensyn til pladsantal, og først fra 3. levering blev det ens. Dog var der forskelligheder i det elektriske udstyr samt antallet af strømaftagere (pantografer). De ombyggede styrevogne af 2. leverings supplement skilte sig yderligere ud ved, at styrevognsenden var "flad" og ikke "afrundet".

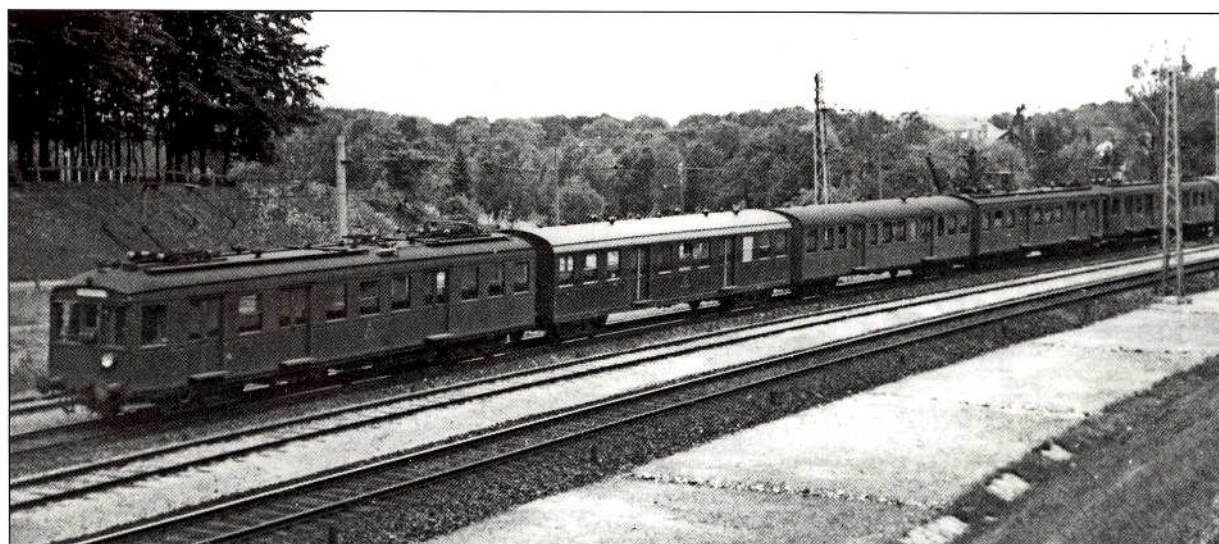
Styrevogne leveret efter krigen havde alle 2,5 m stålbogier i lighed med personvognsmateriellets 3,0 m bogier. Disse blev også sat under nogle af de senere ombyggede styrevogne.

Fra og med 3. levering havde taget forstærkninger (sikker).

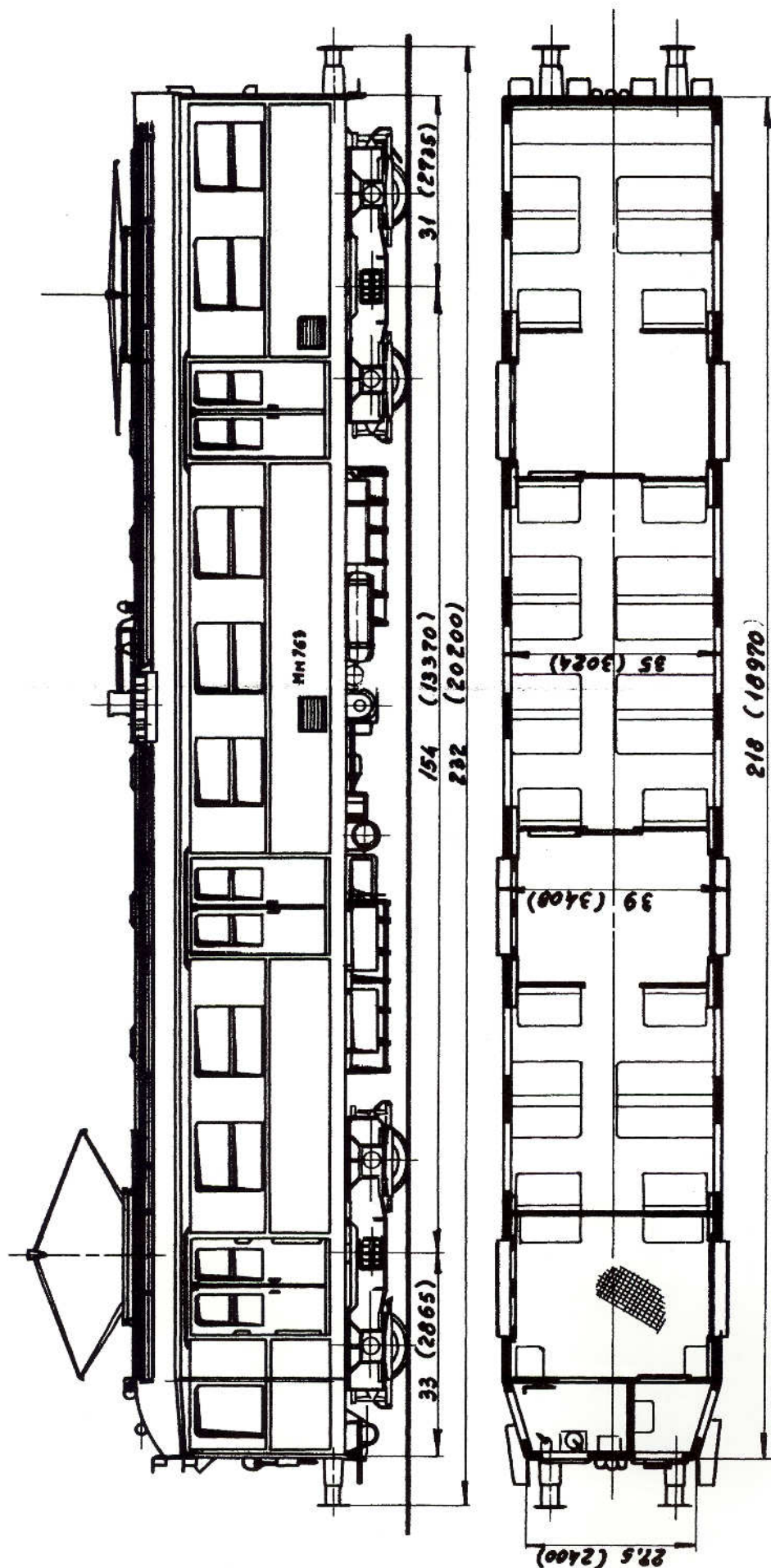
FM og FL-vognene blev alle leveret af FRICHS/Scandia, mens FS-vognene alene blev leveret af Scandia. Det elektriske udstyr var fra English Electric, mens banemotorerne blev leveret af Thrige-Titan.

Strømtilførslen styredes fra førerpladsen indirekte gennem kontaktorer anbragt i apparatkasserne

*Ombyggede styrevogne fra mellemvogne litra FML fik ikke tilspidset front. Her ukendt styrevogn i Valby, 1961.
Foto: JS/DMJK.*

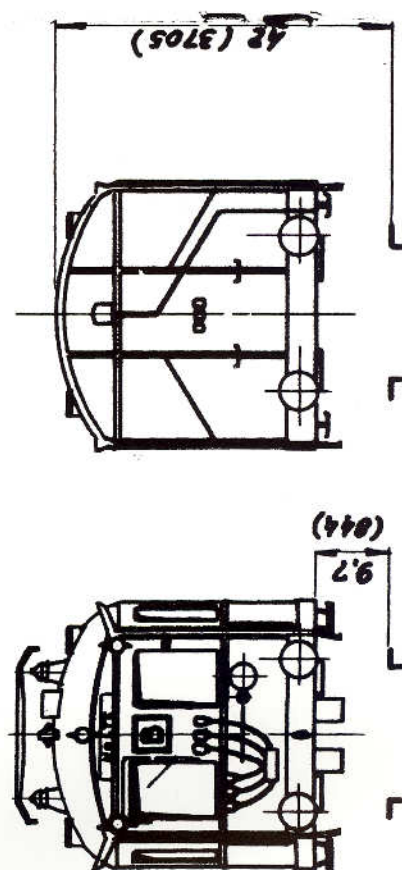


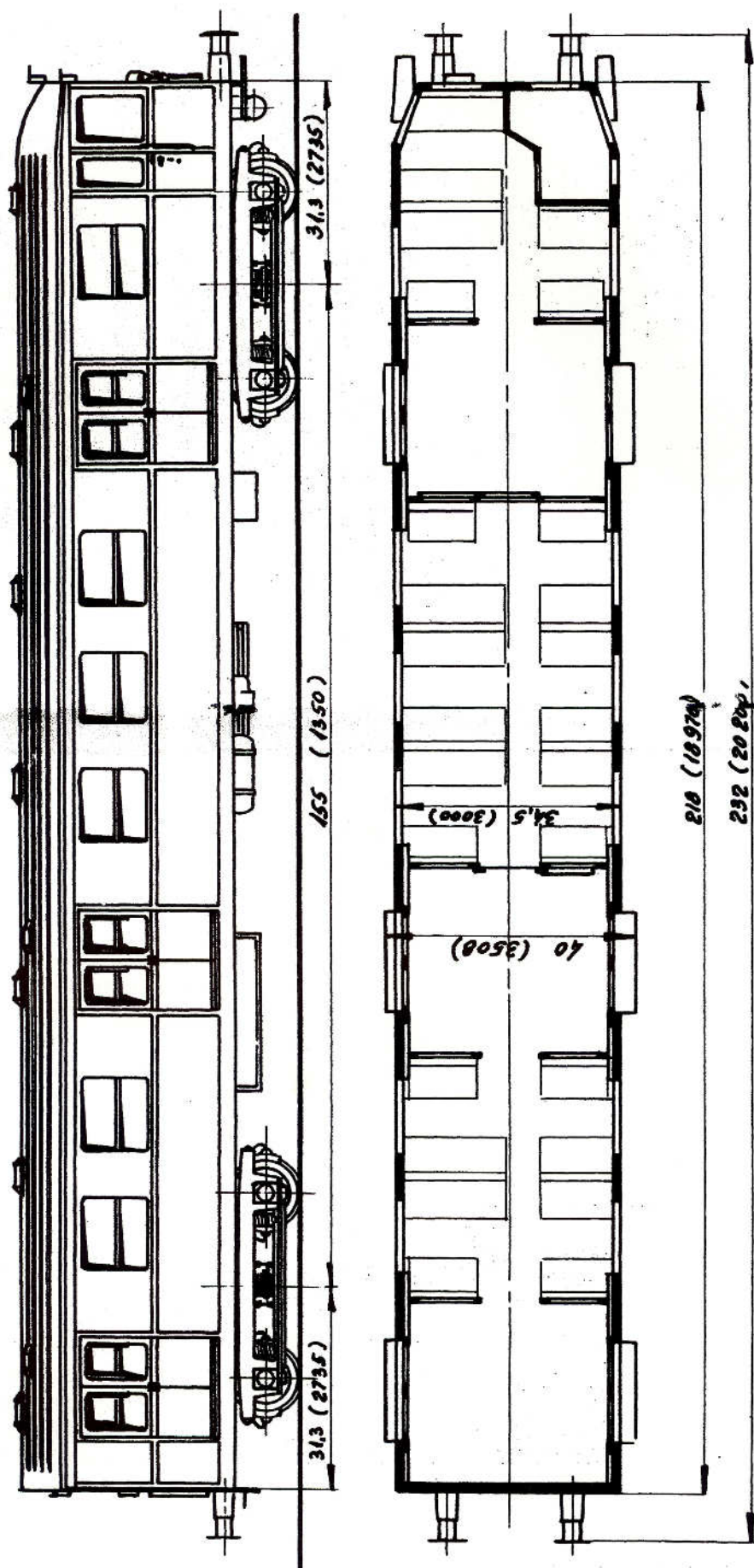
*Langt S-tog forlader Holte station, 1936. Læg mærke til forskelligheder i tagfarverne.
Foto: JS/DMJK.*



Nostalgisk tegning, der viser
MM 763-778 (16 vog-
ne, type 3).
 Tegning af Allan Hansen

Modsat side:
 Nostalgisk tegning, der viser
FS 952-975 (type 3).
 Tegning af Allan Hansen





Front og bagende er magen til litra MM



Front af ukendt motorvogn på linie Bx til Lyngby, foto-graferet i Tåstrup, 1966. Foto: DSB.



under vognen. Det fornødne hjælpestrømsanlæg forsynedes med 63 V jævnstrøm fra en roterende omformer. Vognenes maksimalhastighed var 90 km/t.

2. generationstog

I 1961 blev udvidelserne omkring Køgebugt-, Hareskov- og Lundtoftebanen vedtaget og projekteringen af 2. generations S-tog tog sin begyndelse. Selvfølgelig blev de projekteret efter erfaringer fra 1. generation. Da der ikke længere var brug for pakrum, kunne materiellet projekteres med tre indgangsperroner.

Ligeledes fastholdt man principet med motor- og styrevogn som et halvtog. Denne gang dog fast sammenbygget med en central-kobling og identiske vogne.

1. klasse

Den eneste forskel i vognene, var de første syv styrevogne, da de på

grund af elektrificeringen af Nordbanen til Hillerød, skulle føre 1. klasse litra AS. Et ottevognstog kunne være oprangeret MM-AS-MM-FS-MM-FS-MM-FS. På S-banen vendte styrevognen altid mod nord.

Allerede i 1972 blev AS dog ombygget til 2. klasse, da der var dårlige erfaringer med 1. klasse på S-banen. De ombyggede vogne kunne kendes ved, at de kun havde to indgangsperroner mod normalt tre.

De faste anlæg

S-banerne havde de første år i alt 37 stationer. Som kendemærke for stationerne og - for S-banerne i øvrigt - benyttedes et stort S og et vingehjul i en rødmalet - oprindelig blåmalet - sekskantet ramme. S-togget oprindelse og betydning har fra statsbanernes side været genstand for varierende forklaringer. Uanset disse er ordet S-bane både sprog-

mæssige og begrebsmæssige lighed med det tyske Stadtbahn.

S-stationer var forsynet med 87 cm høje perroner som regel udstyret med kombinerede perroner og venterum. På de mindre stationer er perronerne som regel anlagt mellem sporene for de to køreretninger (Ø-perron). Ekspeditionsbygningerne lå således ved enden af perronen i forlængelse af taget.

S-banen havde oprindelig depot og værksted ved Enghave station, desuden fandtes depotspor i Ballerup, Klampenborg, Holte, Vanløse, Frederiksberg, Valby og Glostrup. Senere anlagdes værksteder og depot i Tåstrup.

Elektrificeringen nødvendiggjorde at overhalings- og forgreningsstationerne forsynedes med elektriske sikringsanlæg, ligesom anbringelsen af køreledningerne, der kunne skygge for armsignalerne, gav anledning til at daglyssignalerne indførtes specielt til brug for S-banen.

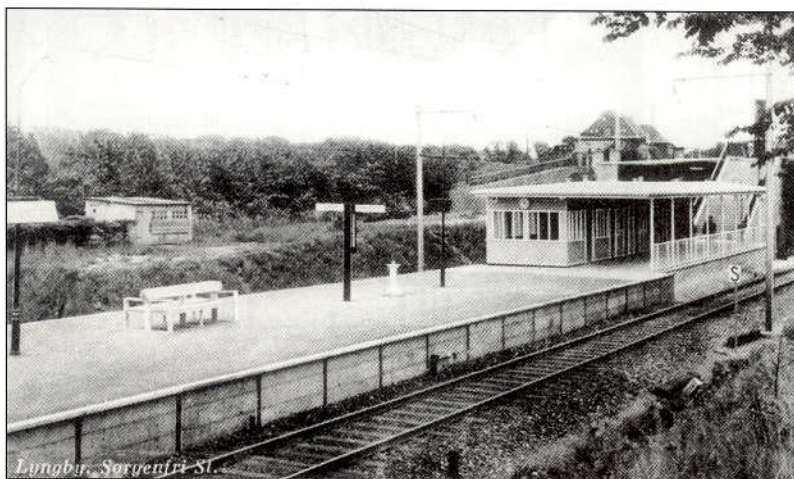
Visse strækninger var fra begyndelsen udstyret med automatisk linieblok, og først et stykke tid senere blev de tætteste trafikerede dele af nettet udstyret med automatisk linieblok med 2,5 minut interval. Blokintevalernes længde og interval var naturligvis afpasset efter stationernes funktion m.v.

S-banestrækningerne og stationernes hovedspor blev oprindelig anlagt med overbygning V C eller V B, d.v.s. 45 kg/m på fyrre- eller bøgesveller.

Strømforsyningen

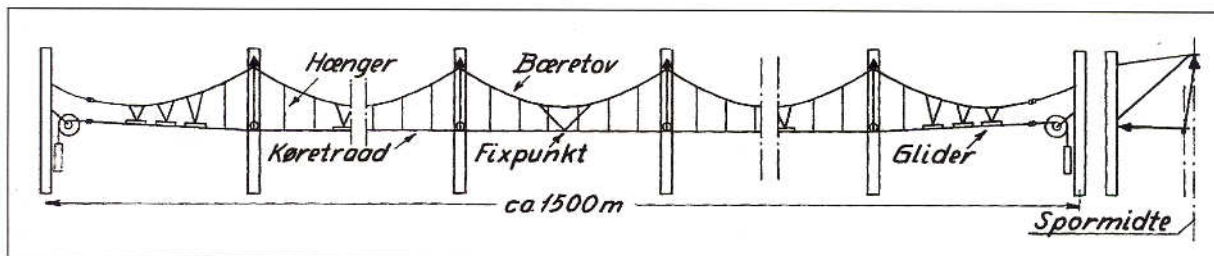
Strømmen til S-banens drift leveredes af NESA og Københavns Belysningsvæsen som 30 eller 10 KV trefaset vekselstrøm, der nedtransformeredes og ensrettedes til 1500 Volt jævnstrøm i syv omformerstationer nemlig i Holte, Hellerup, Østerport, Flintholm, Skovlunde, Glostrup og Enghave. Fra den sidste styredes også hele strømforsyningsanlægget.

Køretrådene hænger i et bæretov som den med 120 m mellemrum er forbundet med. Bæretovet er fastgjort til udliggere fra enkeltmaster i I-jern eller - ved større sporområder - til tværhæng af tråd, udspændt mellem gittermasten. Selve køretråden er ikke fastspændt, men kun styret sideværts ved masterne, idet den skal kunne holde strøm uanset temperaturen. Den er derfor opdelt



Lyngby, Sorgenfri St.

Der blev anlagt en hel del nye S-tog-stationer ved indførelsen af S-togene, her Sorgenfri station på Holtebanen i 1939. Postkort. Arkiv TA.



i længder à ca. 1,5 km som holdes udspændt ved hjælp af lodder.

Afstanden køreledning-skinnetop er i øvrigt normalt 525-550 cm, men kan under broer el.lign. gå helt ned til 485 cm. Masternes afstand er 80 m.

Bæretovet er i 70 mm² bronze, køreledningen i 100 mm² bronze fordelt på én eller to parallelle tråde. Der ud over er der i masterne ophængt en svær strømforsyningsledning. Fra mast til mast zig-zagger køreledning +/- 35 cm til hver side for spormidte for at strømaftagersliddet kan fordeles jævnt.

Enkeltmasterne er som nævnt i I-profiljern. Masterne er nedstøbt i armerede betonrør, som i forvejen er gravet og rammet ned i jorden.

Udrangeringer begynder - nye leveringer

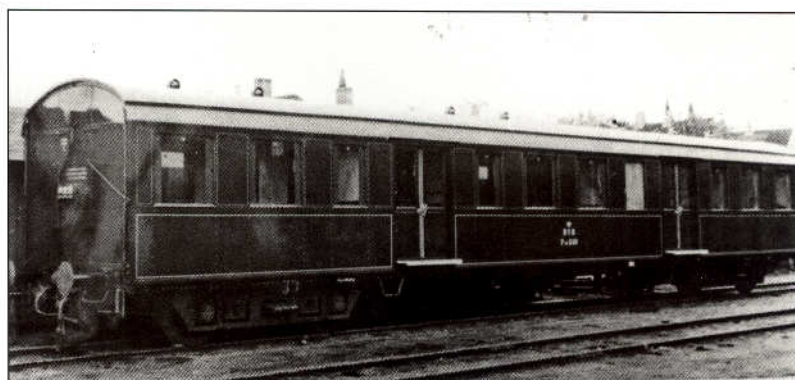
6. levering omfattede 45 to-vognstog, som blev leveret i 1967/68. Samtidig hermed påbegyndtes en udrangering af det ældste 1. generations materiel af 1. og 2. levering.

I 1968 kom 7. levering på ialt 30 to-vognstog og 8. levering i 1969 på 36 to-vognstog.

9. levering kom i 1970 med 30 to-vognstog, og 1971 10. levering med 24 to-vognstog, 1972 med 11. levering af 24 to-vognstog og endelig i 1973 12. levering med 24 to-vognstog.

I 1972 var alle 1. generations mellemvogne udrangeret, og alt resterende 1. generationsmateriel blev opformeret i to-vognstog. Man genopfriskede en del 1. generationstog, dels som beskæftigelsesarbejder og dels som led i en almindelig modernisering af materiellet, men i 1978 kørte de sidste 1. generationstog.

Om S-banen og dens materiel i tiden efter 1978, læs venligst *LOKOMOTIVET* nr. 37. Yderligere information om S-togenes 1.-5. levering, bl.a. med komplette datalister for udrangering finder man i Jernbanemuseets Årsskrift 1999. ■



Køreledningskonstruktionen kendetegnes ved et bærerør, hvori køretråden er ophængt med 10 m mellemrum. Bæretovet er fast forankret i sine endepunkter, hvorimod køretråden er automatisk efterspændt. Køretråden styres fra masten ved en isoleret sidestiver.

DSB litra FM 880 i oprindelig udførsel med toilet. Foto: DSB

Oversigt over S-tog af 1. generation, status 1961

Antal	Numre	Bygget	Ombygget	Type	Siddepl.
Motorvogne litra MM					
44	701-742	1933-34		1	61
20	743-762	1935		2	66
16	763-778	1945-50		3	66
24	779-802	1952-53		3	66
17	803-819	1961-62		4	66
Bivogne litra FL og FM					
1 FL	892	1936	FL 832		88
31 FM	861-892	1933-35	FM 801-831		78
Styrevogne litra FS					
22	901-922	1936	FL 833-841*)	1	83
17	935-951	1961-62		4	83
24	952-975	1952		3	60
16	976-991	1949		3	60
8	992-999	1936 **)		3	83/60
*) Ombygget 1941-42					
**) Nr. 992-999 blev i 1961 forsynet med nye vognkasser type 4					



S-tog i vinteren 1937 i Hellerup. Her ses den løftede pantograf på motorvognen tydeligt. Foto: JS/DMJK.



HBS ukrudtsprøjtevogn og HJJ fiskevogn

Fra Anders Lerbjerg har vi fået et par kommentarer til vor bog om danske privatbaner 1950-1969, især omkring HBS sjove ukrudtsprøjtevogn og HJJ fiskevogn. Han skriver:

"Jeg har med interesse og glæde studeret jeres bog om de danske privatbaner, der udkom kort før jul 2012. Der er mange sjove motiver, men da jeg er fra Horsens, har især afsnittene om HV og HBS m.v. haft min store interesse.

Her er jeg især faldet over den sjove ukrudtsprøjtevogn fra HBS Q205. Denne vogn er søstervogn til fiskevognen fra HJJ, der ses på side 55 - og dermed også vognen hos HP på side 57.

Vognene var oprindeligt mellemvogne for smalsporbanerne HBJ og HTB, men da disse ombyggedes til normalspor i 1929 var der ikke længere brug for dem som mellemvogne. De blev derefter hos Scandia forsynet med normalt træktrøj og Q-vognslignende vognekasser.

Den meget korte akselafstand på 2,5 var ikke tilladt hos DSB, hvis vogne skulle fremføres med hastigheder på over 45 km/t. De fik derfor undervognen forlænget med jerndragere, der ragede ud over vognekassens ender, hvorefter de fik en akselafstand på 3,66 m. På den forlængede undervogn med godt 50 cm længde, anbragtes plaforme i brædder, der ofte forledte folk til at tro, at vognene havde haft højtsiddende skruebremses.

I 1952-53 omlitredes vognene så G 100 blev til Q 258, mens G 101 blev til sprøjtevogn Q 295. I 1954 foretog HBS og HJJ en byttehandel, så den gamle Q 258 ex G 100 gik til HJJ, hvor den litredes ISF 348. Juelsmindebahn

nen manglede nemlig en skinnestubsvogn til hurtig transport af fisk fra Juelsminde. Den blev forsynet med skinnestubskoblinger, tremmegulv og afløbsrør m.v., og malet i kunstnerisk udsmykning med en grøn torsk og "Spis Juelsminde Fisk" i blå. HJJ nedlagdes kort tid efter i 1957, og vognen solgtes til HP, hvor man malede den op i hvid. Den blev endvidere forsynet med rullelejer fra SKF og nye hjulsæt med støbte eger. Vognen anvendtes i såvel motortog som skinnestubstog. Efter nogle års brug maledes vognen brun, og den udrangeredes i 1965; ophugget i 1968.

Søstervognen blev ombygget til nævnte ukrudtsprøjtevogn, og blev til HBS Q 205. Her blev den ene gavl helt fjernet, mens platformen blev omgivet af et højt rækværk. Pufferne fjernedes, og lavt hen over sporet opbyggedes en hylde, hvorpå man anbragte en trætrønde med sprøjtevæsken for uden en motor, der trak pumpeværket. Inde i vognen anbragtes en tværbænk til personalet, ligesom der indbyggedes de fornødne vandtanke og alskens tilbehør. Senere blev vognen ombygget med ny højtsiddende hylde til sprøjtemidlerne, så den fik det udseende, som ses på billedet i bogen. Dette var som så meget andet metalværk på det rullende materiel hos HBS og HV malet 'husmandsforchromet'. Vognen blev under opgaverne som regel trukket af en Triangelmotorvogn, idet sprøjtevognen beholdt sine koblinger i den modsatte ende af beholderhylden.

Vognen forblev i drift indtil HBS blev nedlagt i 1968, og den kom derefter til DJK. Om den eksisterer i dag ved jeg ikke."

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

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

LOKOMOTIVET

Postboks 477, 4700 Næstved

eller send en mail til

www.lokomotivet@lokomotivet.dk

LOKOMOTIVET: Vi siger tak til Anders for sit indlæg, og bringer for en sikkerheds skyld billedet af den nævnte sprøjtevogn Q 205 i forbindelse med disse spalter. Billedet er taget af HGC i Horsens, 1967.

Sukkervogne litra ZN

Vor medarbejder Per Topp har sendt os et længere brev med rettelser til især sukkervogne omtalt i nr. 111. Han skriver således:

"Sidste afsnit: "Senere blev vognene ommalet i grå ..."

Nej, det gjorde de ikke! De blev malet mørkeblå.

Og så alt den sammenblanding af DdS og SN.

ZN-vognene kom aldrig til Nakskov - eller nogen andre af DdS' fabrikker for den sags skyld.

De blev heller ikke afløst af de to-akslede Uds-vogne. Disse tilhørte DdS og viste sig ikke på den privatejede Nykøbing Sukkerfabrik. Hvad skulle de også der? SN raffinerede sit eget sukker siden 1964 og siden da stod ZN-vognene stille, og var hensat i en lang række bagved fabrikken ud mod Gedserbanen.

Også i vogntabellen er der et par fejl.

Således skal der ud for 500 453 stå "TB, RS" og ikke kun "RS".

Desuden havde alle vognene 500 454-462 "TL, H", ikke kun 454-456.

Jeg kan heller ikke forlige mig med nummeret angivet på tegningen: "ZN 500-642". Det passer jo ingen steder.

Din historie om MR-sæt 84 holder ikke vand. En MR var havareret, og i stedet blev MRD 4284 leveret med et passende nummer til den overlevende MR/MR-halvdel. Det kan man læse om i "DLM". MR blev i øvrigt også

planmæssigt benyttet til at køre (styk) godstog omkring Herning.

Mange hilsner - trods alt "

LOKOMOTIVET: Vi siger tak til Per for rettelserne, og beklager over for læserne, at vi har billedt dem noget ind. Men med Pers rettelser skulle alt vel være OK nu?

Bomanlæg

Bent Laursen, Viby J, har identificeret billedet af et bomanlæg, bragt i nr. 111. Han skriver:

"På side 20 er der et gl. foto af et bomanlæg, som I ikke kender stedet på. Det gør vi her i huset, vi bor knap 100 meter derfra, men noget er meget forandret. Baneoverskæringen er landevejen fra Århus til Horsens, ved Viby J station (Hasselager bakken) sporet nærmest er Privatbanen Århus-Odder-Hov. De andre i baggrunden er DSB's længdebane til og fra Århus. Villærne eksistere stadig, ledvogterhuset med baghus er væk. Til venstre i billedet lå Viby J station med forbindelse til FDB's fabrikker, en stor station med meget gods og rangering spændende fordi det samtidigt var vores "legeplads". Ledvogteren betjente bommene, og et armsignal som stod ca.

150 meter til venstre for huset, jeg har opholdt mig utallige gange i ledvogterhuset og fulgte med i arbejdet og mærkede, hvordan hele huset rystede, når de store damplokomotiver kom drønende forbi. I dag er FDB's fabrikker også historie.

I 1954 blev Horsens landevejen ført under banen i et stort anlægsarbejde, vejen blev forlagt til højre i billedet og en del boligblokke måtte derfor nedrives, der boede jeg, inden vi flyttede til det hus hvor vi bor i dag, lige ud for bloksignalet altså med tog i baghaven, desværre med et stort grimt støjhegn så der ikke mere er udsyn til toget, men pyt der er jo heller ikke noget spændende at se mere.

LOKOMOTIVET: Vi siger tak for hjælpen til Bent.

Bedre sent end aldrig

Torben Plagborg, Grindsted, er kommet med lidt rettelser til teksten DSBs köf-traktorer. Selv om teksten blev bragt i julenummeret nr. 110, så synes vi alligevel, at rettelserne skal komme læseren til gode. Torbn skriver:

"I artiklen om Köf-rangertraktorer hos DSB i nr. 110 har I fået skrevet no-

get sludder om Grindsteds Köf. Den rigtige version af historien er, Köf'en fra Grindsted blev i slutningen af 1970'erne og først i 80'erne brugt til "strækningskørsel" mellem Grindsted Station og Filskov hvor man betjente den private kartoffelhandler Niels Rahbech, som benyttede almindelige lukkede brune DSB godsvogne af forskellig type, til transport af sorterede og pakkede kartofler.

Jeg er temmelig overbevist om, at vognene fra Sydjysk Kartoffelsektion som lå i Brørup, ikke har været i Grindsted, også selv om vi har haft en af landets største kartoffelcentraler med sporforbindelse. Dette spor brugtes kun til leverancer af nye syd-europæiske kartofler i foråret, når de danske beholdninger var sluppet op. Som regel var det italienske kartofler som leveredes i brune spidsgavlede isolerede vogne. Afsendelse af kartofler fra Slaugs Herreds Kartoffelsektion, Grindsted Kartoffelcentral A/S eller G-Kartofler som var firmanavnet til sidst, blev foretaget udelukkende af lastbiler, til FDBs centrallagre i Jylland og Fyn.

LOKOMOTIVET: Vi siger tak til Torben for rettelserne.

Banebørstedag 2013

Lørdag den 8. juni kl. 11 - 16.00

i lokalerne på Syds skolen

Nygårdsvej 110, Næstved

Årets tema er Norden

Temaet vil naturligvis præge arrangementet med udstilling, kørende modeller, osv.

Næstved Modeljernbaneklub byder endnu engang alle modeljernbaneinteresserede velkommen til Banebørstedag. Det er dagen hvor vi holder "Åbent Hus", og vi mødes på en helt uformel måde. Du behøver således ikke være medlem af en klub eller forening. Interessen for modeljernbaner er nok.

Her har du mulighed for, at fremvise din sidste nyskabelse, udveksle erfaringer med andre ligesindede og forhåbentlig få nye ideer. Du kan også opstille og fremvise dine hjemmebyggede modeller. Er dit rullende materiel i størrelse "H0" og udstyret til digitalkørsel efter DCC standard, er der endvidere mulighed for, sammen med et medlem, at køre på NMJK's flotte anlæg.

NMJK's brugtbod er åben, og alle vil kunne få mulighed for at sælge og købe jernbane og modeljernbaneudstyr, hvad enten det er nyt eller gammelt. Modelbaneforhandlerne, fabrikanten og private er velkomne blot med et begrænset sortiment. Salget skal kunne



foregå fra "bagsmækken" af bilen, fra dit campingbord eller direkte fra den medbragte kuffert. En del af parkeringspladsen og græsarealet foran klublokalet benyttes til salgsaktiviteter. I tilfælde af dårligt vejr, kan vi være inden døre. Det kan ikke forventes, at NMJK stiller borde til rådighed, ligesom der heller ikke kan forventes adgang til el. NMJK hjælper heller ikke med opstilling/nedtagning af boder, men til gengæld er det ganske gratis at deltage.

Vores "Jernbanecafe" tilbyder kaffe, te, øl, vand, kage eller et let måltid i hyggelige omgivelser.

Husk! Gratis adgang for alle

Børnene kan lege med vores LGB tog

Bus lige til døren fra Næstved station - rute 602 mod Nygårdsvej

Se mere om klubben og evt. nyt om arrangementet på hjemmesiden www.nmjk.dk

MZ 1428 med persontog i Næstved, marts 1978. Foto: Jan Lundstrøm.



MZ serie III i virkelighed og model

■ Af Torben Andersen

MZ 1427-1446

Da de første 26 MZ-lokomotiver i serien MZ 1401-1426 på alle måder viste sig at leve op til forventningerne, bestilte DSB i 1971 hos Nydquist & Holm yderligere 20 stk. MZ 1427-1446. De skulle leveres i perioden efteråret 1972-1974, således at de kunne indsættes på begge sider af Storebælt i den kommende køreplan K74 med nye hurtige landsdeltog, kaldet Intercity.

De nye lokomotiver adskilte sig både i det indre og det ydre fra tidligere serier. Teknikken skal vi

ikke komme ind på, idet denne er beskrevet i vor bog om DSB litra MZ.

For at få plads til de store nye lyddæmpere, som MZ III'erne var udstyret med, blev luftindsugningsfiltrene flyttet fra sidevæggene op på taget, således at lokomotivets ydervægge i deres fulde udstrækning kunne dækkes med plader, så dieselmotorstøjen derved afskærmes, et karakteristisk udseende for serie III.

På lokomotivets undervogn fandtes brændolietanke til 3700 liter brændolie, kedelvandtanke til 4500 liter, hovedluftbeholdere, og

batterier med lidt større kapacitet end tidligere.

Bogierne adskilte sig på flere punkter fra de to tidligere serier, bl.a. ved at der fandtes bremsecylindere på hvert hjul. Det gjorde arrangementer af bremsestænger og -arme mere overskuelige, og i stedet for friktionsbelægninger til stabilisering indførtes hydrauliske støddæmpere.

Da man var i færd med ITC-forsøg, var alle maskiner i serien forbedret for ITC-udrustning på førerpanel, apparatskabe m.v.

Udvendigt havde MZ 1427-1446 højere tagrejsning, grundet det nævnte forstærkede lyddæmningsudstyr, og om vinduerne monteredes kraftige kantlister i aluminium for at yde bedre isolering.

Som noget nyt havde lokomotiverne indbyggede røde slutlanterner, og således fem lanterner arrangeret på fronterne med de fire over pufferne, og en enkelt øverst midt over førerhuset. Slutsignalerne blev indfattet i aluminiumsrammer, og var meget mindre end de øvrige. De var næsten flade og i plan med vognkassen, mens de store alle havde fremstående lygtehuse.

MZ 1444 i Nyborg, juni 1981. Maskinen er i oprindelig udførelse. Foto: Jan Lundstrøm.



Underhængte plove, ITC og elvarme

Fra 1978 fik de første lokomotiver monteret ITC-stikdåser, hvorimod elvarme og underhængte plove blev monteret fra 1980 efter den hårde vinter 1978-79. De oprindelige frontskørter kunne ikke hamle op med sneen, og alle lokomotiver og styrevogne fik underhængte plove.

Den første MZ III med underhængte plove (Norrlandsplove) blev MZ 1445, der fik disse i 1981 ved genopbygningen hos NOHAB efter vandgangen i Korsør i november 1979. Kort tid efter fik MZ 1436 underhængte plove. I 1982 havde alle MZ serie III underhængte plove.

Samtidig med disse ændringer fik serie III-erne også håndbøjler m.v. på fronterne.

Firkantede puffer

Siden sidst i 1970'erne havde man ved forspandskørsel med MZ haft problemer med de runde pufferskiver, der under visse omstændigheder kunne exere i S-kurver. Pufferne kaldes i daglig tale for 59-tonspuffer, da de kunne tåle et tryk på 59 tons, mens de gamle cylinderpuffer med runde pufferskiver benævntes 35-tonspuffer, der naturligvis kun kunne optage et tryk på 35 tons.

Fra efteråret 1980 fik serie III monteret de rektangulære 59-tonspuffer.



Afblænding af fører- rummets hjørnevinduer

Da det var kostbart ved skader at udskifte de buede ruder i førerhusrummenes hjørner, valgte man at montere mere normale hjørner. En anden årsag var, at der blev meget varmt i førerrummene på grund af det store glasareal. Man afprøvede flere måder, bl.a. at dække med plastic, men valgte til sidst at montere faste hjørner i metal.

Efter montering af disse kom førerhusvinduerne til at ligne to modsat rettede D. Indfatningen af ruderne blev monteret med aluminiumsrammer. Anordningen gav serie III et udseende a la kineserøjne.

MZ III fik afblændet hjørnevinduerne i forbindelse med hovedeftersynene i perioden 1988 til 1992, men det var reelt på MZ II man havde lavet forsøgene med, hvor-

dan afblændingen i praksis skulle laves (MZ 1421 var forsøgsmaskine, og den blev endeligt godkendt i efteråret 1985, hvorefter ombygningen indførtes som fast praksis i forbindelse med større eftersyn eller reparationer)

ITC

Til brug som trækraft i styrevogntog, fik MZ serie III også indbygget ITC, d.v.s. et digitalt signal, der overførtes via to korer i et 12-koret kabel. De øvrige korer anvendtes til brummer, automatisk dørlukning og højttaler. Den første serie III-maskine med ITC blev MZ 1444 i 1981.

ATC

De sidste ændringer på MZ serie III skete i 1992-1993, hvor maskinerne fik indbygget sikkerhedssystemet ATC. Første serie III-maskine med

MZ 1441 med afblændede fører-rumsvinduer og underhængte plove på København H, 1984. Foto: TA



MZ 1431 i Nyborg. April 1989. Foto: Jan Lundstrøm



Model af MZ 1444.
Hjørnevinduerne
er ikke afblændet.

ITC blev MZ 1444, der fik udstyret i 1991, og den anvendtes herefter til forskellige testkørsler inden de øvrige MZ fik monteret ATC i perioden 1991-93 (alle MZ fik monteret ATC i Århus, også MZ IV)

Færdigmeldingsblink

MZ III fik som alle øvrige strækingslokomotiver monteret færdigmeldingsblink i perioden 1978 til 1980, der ikke synede af meget.

Rangerplatforme

I lighed med MZ I og II fik MZ III fra 1998 monteret rangerplatforme

Modellerne

Indtil nu har MCK i sommeren og efteråret 2011 udgivet følgende modeller af DSB litra MZ III:

- MZ 1431
- MZ 1437
- MZ 1438
- MZ 1439
- MZ 1444
- MZ 1445

Peter Øgaard, der står bag MCK-modeller, går meget op i, at alle modeller er individuelt udformet i overensstemmelse med forbilledet i

udvalgte år, således at man kan rangere sine togstammer helt efter forbillederne, uanset om man kører epoke IVa, IVb eller Va

Modellernes udseende falder i tre hovedepoker, nemlig tidlige epoke IV, ca. 1974 til 1980, og epoke IVb ca. 1980-1992 og endelig i epoke Va 1992-1999. Sidstnævnte viser MZ'erne i udgaven efter at de kom ud fra hovedeftersyn fra 1988 (MZ 1431). De fleste fik dog hovedeftersyn - men ITC blev monteret allerede i 1983. MZ 1436 var den sidste der fik ITC, så alle MZ III'erne havde således ITC længe inden de fik hovedeftersyn i starten af 1990'erne.

MZ III fik hovedeftersyn i Århus fra april 1988 til maj 1992, første lok var MZ 1431, der sættes i drift igen i september 1988, og sidste lok var MZ 1445, der prøvekørtes 14. maj 1992. Der var hele tiden to lokomotiver i værkstedet, og eftersynene tog ca. 4-5 måneder pr. lokomotiv.

Generelt har modellerne de typiske detaljer for de enkelte modeller med flot detaljeret tag med ventilatorer, olietanke på undervognen, bremse- og trækstænger på bogi-

erne, fine fremstående lygtehuse, markeringer af sandkasselåger, påtryk af fabrikationssted (NOHAB), revisionsdatoer m.v., og hjulene er med små flanger.

Sammen med modellerne følger ekstra hæfteringe, åbne underhængte plove, ekstra hjulsæt med kamhjul, antenner m.v. Endvidere er der vedlagt en lille brugsvejledning, der ganske simpelt og enkelt fortæller om udskiftning af hæfteringe, montering af dekoder. Brugsvejledningen er illustreret med tegninger, og er let at forstå.

Modellerne er forsynet med samme motor som de sidste udgaver af Hobby Trades egne MZ, det vil sige en tysk designet motor produceret i Kina. Motorerne erstattede tilbage i 2008 de hidtil anvendte Mashima-motorer, hvor de kommercielle vilkår for indkøb og ikke mindst levering var blevet uacceptable.

De Kinesiske motorer betyder, at modellerne kører langsommere end de første udgaver af Hobby Trades MZ'ere, men er ikke så støjsvage som disse.

Siden modellerne kom på markedet i sommeren 2011, har selskabet bag Hobby Trade imidlertid færdigudviklet en ny standardmotor til brug i kommende produktioner.

Denne motor er ligeledes produceret i en variant, der passer i MZ III, og MCK-modeller har hjemtaget et antal motorer med færdigmonterede svinghjul og koblinger, der umiddelbart kan indbygges i lokomotiverne i stedet for den oprindelige motor.

Motorerne sælges for DKK 50 pr. stk, og er forbeholdt kunder der har købt MZ III. Forhandlerne kan oplyse nærmere herom.

Det er nu knapt to år siden modellerne sendtes på markedet, men endnu kan man få både AC- og DC-udgaven hos flere forhandlere, dog forlyder det at oplaget af MZ 1444 (leveringsudgaven) efterhånden er ved at være væk.

MZ 1431 og 1438 (epoke IVb/V - 1988-1998)

Modellerne til epoke IVb-V, har de typiske afblændede hjørnevinduer i førerhuset, der gav maskinerne et udseende som 'kineserøjne', idet frontvinduerne havde udformning som to modsat rettede D'er.



Modeller af
MZ1444 og MZ
1431. Sidstnævnte
har afblændede
hjørnevinduer
og dermed de
karakteristiske
'kineserøjne'.



Model af MZ
1437 med det
lille z i litra MZ

Maskinerne har som forbillederne firkantede puffere, underhængte plove, der blev monteret i de første år efter den hårde vinter i 1978-79. Desuden har de håndlister på fronterne, ITC-klap fra starten af 1980'erne, idet kablerne overførte andre data end selve ITC-signalerne, røde slutlygter og færdigmeldingssignal.

Tagfarven er den senere sorte farve, mens vognkassen har den lidt lysere røde farve, som DSB anvendte fra ca. 1982.

MZ 1437 og 1439

(epoke IVb - 1980-1990)

Begge tilhører epoke IVb. MZ 1437 kørte i årene 1980-1988, mens 1439 kørte i udseendet i årene 1982-1990.

Det betyder at de begge har firkantede puffere, ITC-klap, elvarmekabel, færdigmeldingssignal, håndlister på fronterne og underhængte plove, men ikke afblændede hjørnevinduer.

MZ 1439 blev i 1982 påkørt af en MX og MY i forspand på maskindepotet i Århus. MZ'ens førerhus blev ved denne lejlighed svært beskadiget, idet det 'knækkede'. Den blev derefter sendt til CvK for genopbygning, hvor den ved samme lejlighed fik elvarme. I maj 1982 efteråret var den atter i drift i Jylland-Fyn.

Den fik ved opmalingen en lysere rød farve i den beskadigede ende (førerrum 1), og nummeret blev placeret lidt højere på fronten end normalt. I den modsatte ende havde den nummeret lavt placeret. Og sådan ser modellen også ud.

I 1990 indgik MZ 1439 til hoveeftersyn.

MZ 1444

(epoke IVa - 1974-1980)

Modeller til epoke IVa er karakteriseret ved, at de er gengivet i leveringsudgave, d.v.s. uden ITC-koblinger på fronterne, almindeligt fronskørte, runde puffere, ingen varmekoblinger og håndbøjler. Vinduerne er naturligvis de oprindelige uden hjørneafblændinger. Tagfarven er gråbrun. Den røde vognkassfarve er den skarpe røde farve som DSB brugte på det tidspunkt. Modellerne er flot lakeret i halvmat.

Til denne serie af modeller til epoke IVa hører MZ 1444, der er i præcis udførelse som forbilledet. Modellen har 'løse' detaljer monteret ved leveringen, d.v.s. vinduesviskere og håndlister. Vinduerne har metalrammer omkring ruderne i førerhuset.

Litreringerne er som hos forbilledet med lavt placerede frontnumre, og Mz med lille z (korrekt) på sidelitreringerne og flot DSB-logo.

I maj 1981 fik 1444 som den første serie III monteret ITC, idet den sammen med MZ 1437 og 1439 skulle bruges i de nye prototype-lyntog.



MZ 1445 (epoke IVb)

Her har vi en model af 'Dykkeren' i udseende efter vandgangen i Korsør i november 1979, hvor også MZ IV 1455 fulgte med i 'dybet'.

MZ 1445 blev derefter repareret på CvA og var atter i drift i oktober 1980. Den blev helt oplakeret i en klar rød farve med helt sort tag.

Modellen har - som forbilledet - underhængte plove, firkantede puffere, håndbøjler på fronterne, ITC-klap m.v., færdigmeldingssignal, men ikke afblændede hjørnevinduer.

Påskriften fulgte efter opbygningen designmanualen med påskriften MZ i versalier på sidelitreringen i stedet for det oprindelige Mz. På fronten placeredes nummeret en anelse lavere end på de øvrige MZ. Og sådan ser modellen også ud både farve- og påskriftmæssigt.

Generelt for de enkelte numre gælder, at der er lavet 250 nummererede eksemplarer af hver, og de bliver ikke genoptrykt.

Læs mere om forbillederne i vort særskrift nr. 24: 'DSB litra MZ type 645', udgivet i år 2002. ■

Tagdetaljer på MZ
1437. Flot udført.

Front af MZ 1437
med fine detaljer.



Gult hus med frontspice H0
877086 venstre/877087 højre



Rødstens villa med
frontspice H0 877085

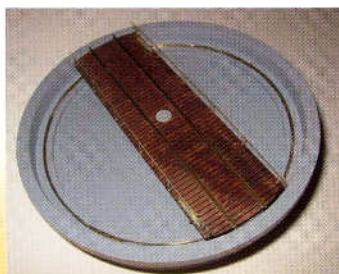


Rødstens byhus med
frontspice H0 877084

Det Gulepalæ tårn H0
877079



Rød bænk H0
876118



Flygel H0
876111



Skinnecykler i spor 0
456067 Gul
456069 Orange
og spor 1
326067 Gul
326069 Orange



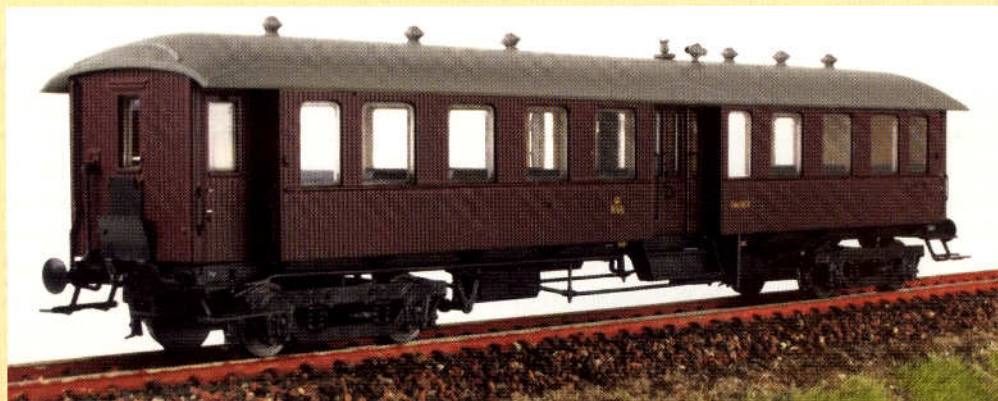
Pengeskab H0
876119

Produktionen af drejeskiver genoptages
20 m og 12,8 m i forbedrede udgaver

info@epokemodeller.dk +45 20220449 www.epokemodeller.dk

Webshoppen er altid åben:
www.epokemodeller-online.dk

Modeller af DSB CRM- og CRS-vogne er nu på banen

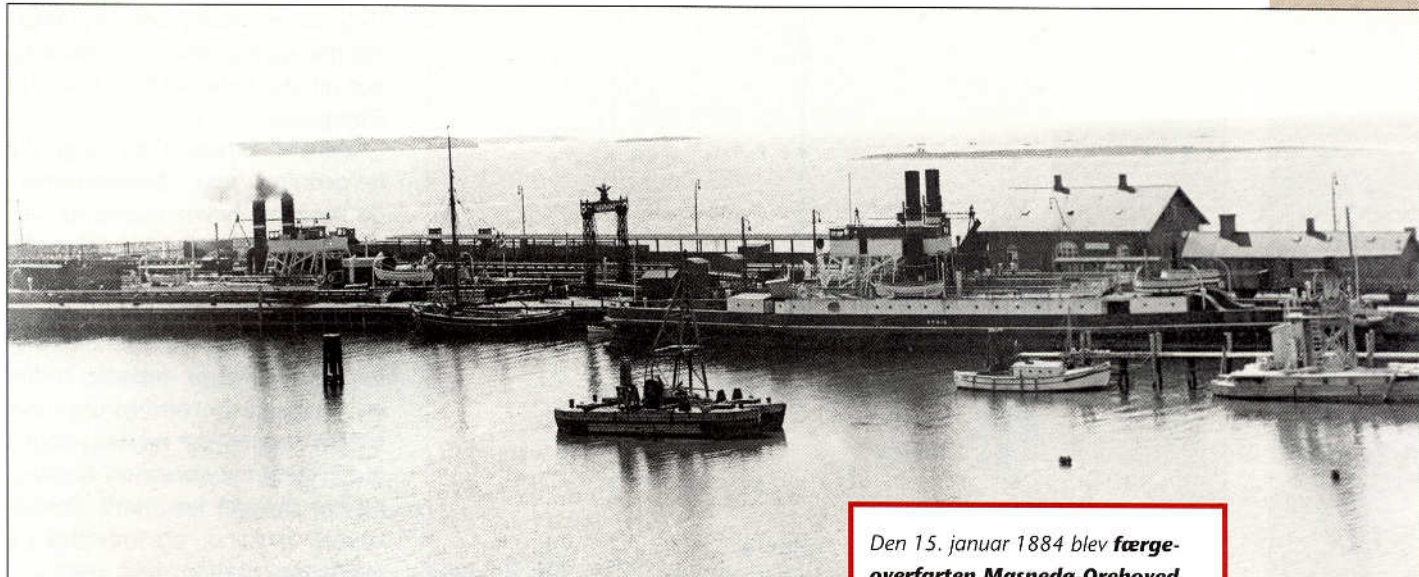


61101	CRM	Vinrød	Lukkede endeperroner	Epoke III	Leveringsklar	kr. 475,-
61102	CRM	Vinrød	Lukkede endeperroner	Epoke III	Q2 2013	kr. 475,-
61103	CRM	Vinrød	Lukkede endeperroner	Epoke III	Q2 2013	kr. 475,-
61104	CRM	Vinrød	Lukkede endeperroner og styreledninger	Epoke III	Q2 2013	kr. 475,-
61105	CRM	Vinrød	Lukkede endeperroner og styreledninger	Epoke III	Q2 2013	kr. 475,-
61106	CRS	Vinrød	Styrevogn	Epoke III-IV	Q2 2013	kr. 532,-
61107	CRS	Vinrød	Styrevogn	Epoke III	Q2 2013	kr. 532,-

Se vognene hos din forhandler

hobby trade

F 2010 ApS • Teknikervej 24 • 7000 Fredericia • www.hobbytrade.dk



Den 15. januar 1884 blev **færgeoverfarten Masnedø-Orehoved** etableret. Det bevirkede straks nogen stigning for gods og passagerer, men efter at overfarten Gedser-Warnemünde åbnede i 1903 tog trafikken stærkt til. Overfarten var normeret med enkeltsporede færger, dels nogle forlængede hjulfærger. Man fik også senere en moderne skruefærge Orehoved. Her ses færgelejerne på Masnedø med to færger i lejerne. Det er hjulfærgeren 'Alexandra' og dampfærgeren 'Strib', der ses på billedet, der er taget 30. maj 1935. Foto: JS/DMJK.

OVERFARTERNE

- som de var engang

Den 19. marts 1872 indledtes færgerens æra i Danmark, idet man satte den første danske jernbanefærge i drift mellem Fredericia og Strib. Færgeren, der havde navnet Lillebælt var bygget efter skotsk forbillede på det engelske værft Richardsson i Newcastle upon Tyne, og var forsynet med et enkelt spor på vogndækket.

Færgeren var kun godt 42 meter lang, og kunne medtage 5-6 af datidens godsvogne på hver tur. Personvognene skulle ikke med over, så i Fredericia og Strib måtte passagererne gå ombord.

Dernæst blev det Storebælts tur, idet man den 11. april 1881 vedtog en lov om dampfærgeforbindelse over Storebælt.

Samtidigt vedtog Rigsdagen, at der også skulle indsættes dampfær-

ger mellem Masnedø og Orehoved, og at der skulle opføres en jernbanebro over Masnedø.

De to jernbanefærger, som skulle sejle på Storebæltsoverfarten skulle være meget større en hjulfærgerne på Lillebælt. Princippet med at anskaffe hjulfærger blev fastholdt. Det blev et krav at færgerne skulle kunne overføre 15 lastede godsvogne, så de skulle have to spor på vogndækket. De skulle endvidere have så kraftige maskiner, at sejltiden over bæltet ikke oversteg fem kvarter.

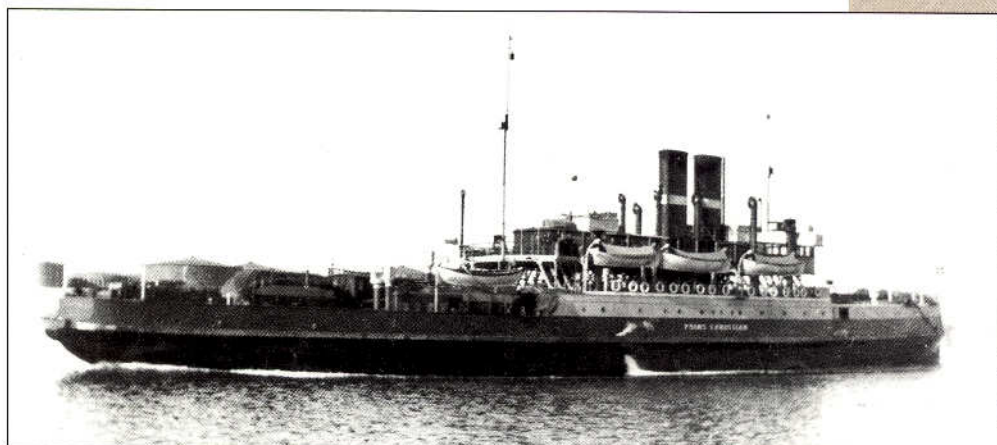
Færgerne blev bygget på Kockums Værksted i Malmø, og den 28. december 1882 blev den første af de nye jernbanefærger sat i drift. Den fik navnet Korsør. Den anden færge fik navnet Nyborg. Bygningen af Nyborg blev forsinket, og

den kom først i drift den 9. november 1883.

Den 23. november 1883 blev de to hjulfærger overtaget af De sjællandske Statsbaner, og fra den 1. december samme år indsattes de i drift i SJS regi.

I foråret 1882 var jernbanen mellem Struer og Thisted taget i brug, og i 1883 havde man oprettet en færgerute over Oddesund., hvor man indsatte færgerne Lillebælt og Fredericia. I stedet indsattes to nye færger på Lillebæltsoverfarten.

Hjulfærgeren 'Kronprinsesse Louise' på Lillebælt, 1935. Færgeren kom fra Helsingør-Helsingborg-overfarten, hvor den sejlede indtil 1902. Derefter kom den til Lillebæltsoverfarten. Færgeren, der var bygget på Helsingør Skibsværft var næsten 64 m lang, og havde en effektiv sporlængde på godt 61 m. Den kunne medtage ca. 6-7 godsvogne, lidt færre personvogne, og omkring 850 passagerer. Foto: JS/DMJK.





Dampfærgen GLYNGØRE under sejlads på ukendt farvand. Den enkeltsporede færge havde karakteristiske høje sideplacerede skorstene og såkaldt 'svævende bro', d.v.s. en kommandobro, der var anbragt 'særskilt' over bil- og jernbandedækket. Færgen, der var enkeltsporet, blev efter levering indsat på ruten mellem Helsingør-Helsingborg. Den kunne sejle lige godt i begge retninger, idet den havde en skrue i hver ende. I 1946 blev den indsat som reservefærge på Sallingsund (Nykøbing M-Glynngøre), hvor den samme år omdøbtes til Glynngøre. Færgen har også været anvendt som reservefærge Fåborg-Mommark. Den blev udrangeret i 1964 grundet nedslidte kedler. Foto fra omkring 1960.

Det var enkeltsporede hjulfærger Hjalmar og Ingeborg, der blev bygget på det tyske værft Schlichau i Elbing.

Den 15. januar 1884 begyndte færgedriften på Storstrømmen, og færgerne havde masser at sejle med. I året 1884-1885 blev der overført over 7500 godsvogne over Storebælt, og to år senere var dette tal steget betragteligt. Det blev derfor nødvendigt at anskaffe endnu en færge til Korsør-Nyborg-overfarten. Færgen var næsten magen til hjulfærgerne Korsør og Nyborg, og blev bygget hos B&W. Den fik navnet Sjælland, og indsattes på overfarten i august 1887.

Efter at DSB havde fået stor succes med de fem indenlandske færgeruter, ønskede man at styrke jernbanetrafikken yderligere ved at oprettet en dampfærgerute til udlandet, i første omgang til Sverige.

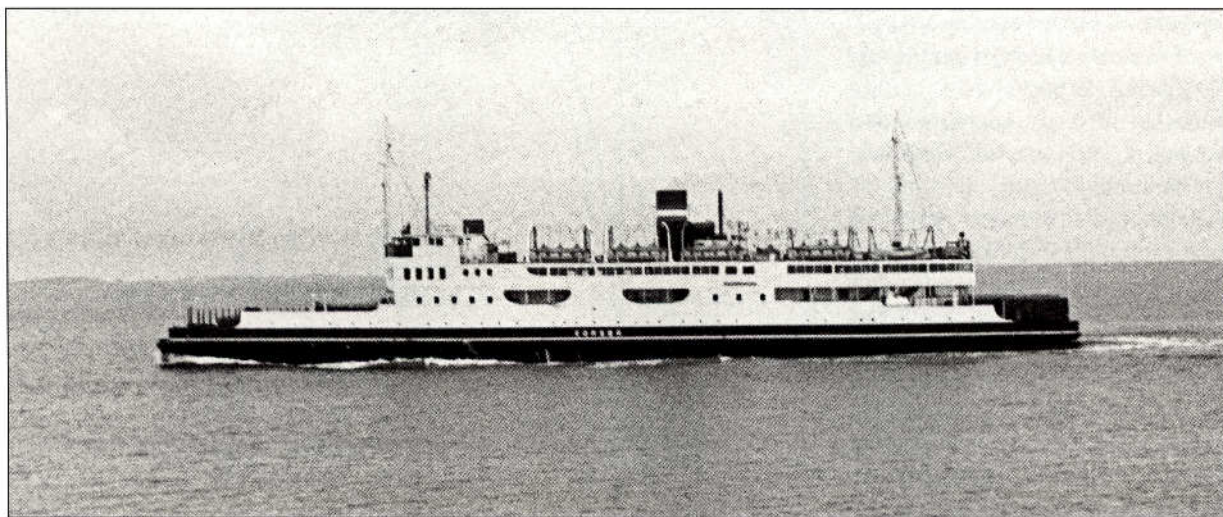
I 1880 overgik de sjællandske jernbaner til staten, og i de følgende år blev DSBs rederivirksomhed opbygget, så derfor blev det DSB, der overtog sejladsen mellem Helsingør og Helsingborg.

I årene efter planlagde og anlagde man Kystbanen med tilhørende station og færgeleje i Helsingør.

Den 24. oktober 1891 blev den nye banegård indviet, og færgen,



Skruefærgen 'Prins Christian' blev anskaffet til Gedser-Warnemünde-overfarten i 1903. Den var godt 90 m lang, og havde en effektiv sporlængde på 128,5 m. Den havde to 3-cylindrede dampmaskiner på tilsammen 2200 HK, og kunne skyde næsten 14 knob. Foto fra marts 1929. JS/DMJK.



Motorfærgen 'Korsør' på vej over Storebælt, 1959. Færgen blev afleveret til DSB i 1927, og var den første motorfærge til Statsbanerne. Den blev bygget hos Helsingør Skibsbyggeri, hvor den fik to 8-cylindrede motorer, som tilsammen udviklede 4400 HK, hvilket gav den en fart på 15,5 knob. Færgen var næsten 97 m lang, og havde tre spor med en samlet længde på 241,6 m, så den kunne medtage ca. 30 godsvogne. Den kunne medtage omkring 1500 passagerer. Færgen havde to skorstene anbragt midtbords, hvilket ikke helt fremgår af billedet.

Fredericia-Strib, mens der på Gedser-Warnemünde overfarten i 1922 blev indsat dampfærgen Danmark.

Omkring 1900-tallet udvikledes motordriften med benzin og diesel, og i løbet af 1920'erne sattes flere

benzin- og dieseldrevne jernbane-køretøjer i drift, og derfor ønskede man også at konstruere jernbane-færger, der blev drevet ved hjælp af dieselmotorer.

Man stod bl.a. over for at bygge en færge til Storebæltsoverfarten, og det var derfor naturligt at konstruere denne til dieseldrift.

Fordelene ved en dieseldrevet færge var flere. Bl.a. kunne man undgå at føre de tykke skorstensrør op gennem vogndækket, hvorved man kunne spare plads, og derved anbringe tre spor på færgen.

Den nye færge blev bygget på Helsingør Skibsværft, og i maj 1927 blev den indsat på Storebælt. Den nye motorfærge, der fik navnet Korsør, var forsynet med 8-cylindrede firetaktsmotorer af B&W-fabrikat. De kunne yde op til 4400 HK.

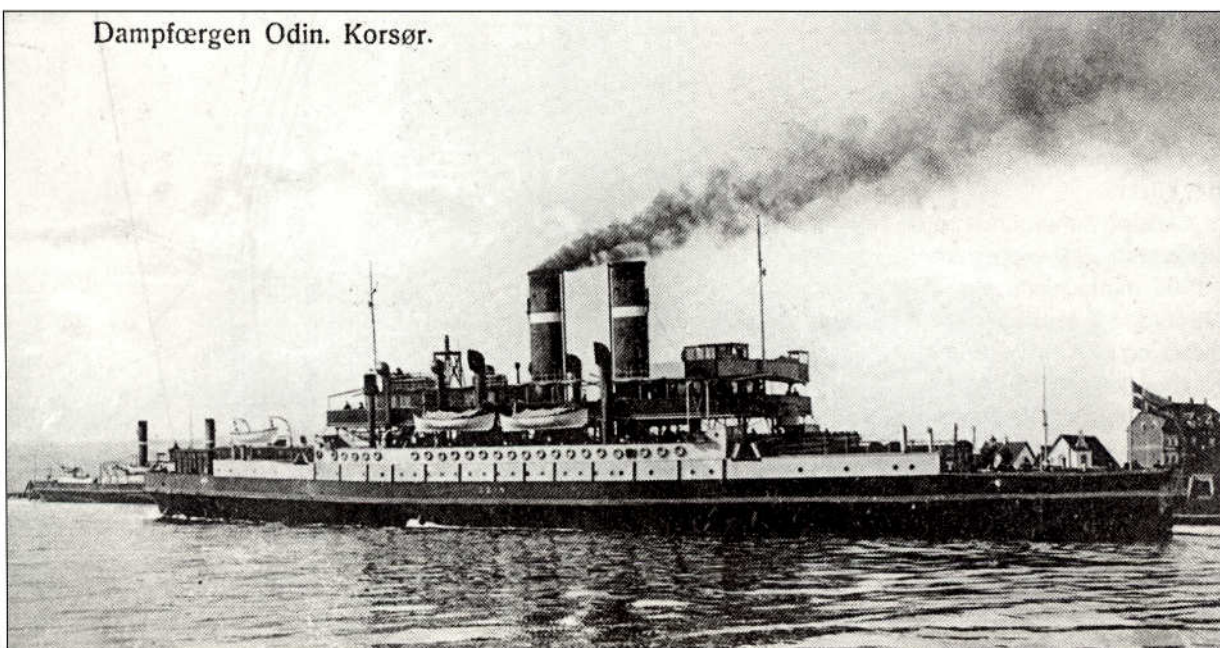
Indsættelsen af Korsør blev en trafikmæssig succes, og allerede i 1931 anskaffede DSB en søster-

færge, der fik navnet Nyborg. Tre år senere indsattes den tresporede dieselmotorfærge Sjælland over bæltet.

Indtil begyndelsen af 1930'erne havde DSB syv overfarter med jernbanefærger: Storebælt, Storstrømmen, Lillebælt, Gedser-Warnemünde, Oddesund, København-Malmø og Helsingør-Helsingborg. Men 1930'erne blev broernes store

Den to-sporede **dampfærge Odin** i Korsør, omkring 1915. Den var søsterfærge til færgen Chr. IX, og den sejlede alle sine år på Storebælt. Færgen var næsten 89 m lang, og havde en samlet sporlængde på 157 m. Den havde to 3-cylindrede dampmaskiner på tilsammen 2260 HK, der gav den en servicefart på 15 knob. Den blev leveret til DSB i 1908. Foto: Postkort.

Dampfærgen Odin. Korsør.



Lillebæltsoverfarten åbnede for sejladsen mellem Fredericia og Strib den 18. marts 1872, og forblev et aktiv for jernbaneforbindelsen indtil Lillebæltstroens ibrugtagning 15. maj 1935. Postkortet viser **færgelejerne i Fredericia** omkring 1915. Til højre ligger færgeren Strib, mens den anden er Kronprinsesse Louise.



To færger mødes på Øresund, 1955: Til venstre motorfærgeren Helsingør, og til højre motorfærgeren Kärnan.

Motorfærgeren Helsingør, der var enkeltsporet, blev efter levering indsat på Øresund mellem Helsingør-Helsingborg. Færgeren var den første af sin slags, der blev udstyret med motordrift efter samme princip som diesellokomotiverne litra MY, d.v.s. diesel-elektrisk. Det betød bl.a. at færgeren kunne styres direkte fra broen. **Motorfærgeren KÄRNAN** (Orehoved) var enkeltsporet, og blev ved leveringen indsat på Storstrøms-overfarten under navnet Orehoved. I 1946 blev den flyttet til overfarten Helsingør-Helsingborg, og omdøbtes til Kärnan i 1950 efter en større ombygning.

Foto: JS/DMJK

årti, der begyndte med opførelsen af Lillebæltstroen (indviet 14. maj 1935), dernæst broen over Storstrømmen (26. september 1937) og sluttelig Odde-sund (15. maj 1938).

Færgeoverfarterne de nævnte steder blev nu nedlagt. Hjulfærgeren Thyra på Storstrøms-overfarten blev solgt til ophugning, Og Orehoved blev indtil videre lagt op. Fyn, der tidligere havde sejlet på Lillebælt, fik ændret sit navn til Svea, og ind-sattes på Helsingør-Helsingborg-overfarten.

I 1939 indsatte DSB endnu en motorfærge på Storebælt, nemlig færgeren Storebælt. Den var også tresporet, og havde et mere moderne udseende og indretning end de tre ældre motorfærger.

Besættelsen 1940-1945 gav en masse genvordigheder for jernbane- og færgetrafikken, men det springer vi let hen over her.

I tiden efter besættelsen anskaffede DSB flere moderne jernbanefærger, der bl.a. indsatte på Storebæltsoverfarten, Fyn (1947)

Dronning Ingrid (1951 - se særskilt tekst), Kong Frederik den IX, Helsingør (1955 - Helsingør-Helsingborg-overfarten) og Prinsesse Benedikte for at nævne nogle.

I løbet af 1970'erne, hvor det nye lc-system indførtes, anskaffede DSB igen færger, bl.a. Dronning Margrethe og Prins Henrik, der i starten af 1980'erne fulgtes op af de store Storebæltfærger Kronprins Frederik og Prins Joachim.

Sejladsen på Storebælt ophørte definitivt ved indvielsen af broforbindelsen over Storebælt i 1997, og

tilbage har DSB i dag (2013) kun tre overfarter: Helsingør-Helsingborg og Østersøen (Gedser-Rostock og Rødby-Puttgarten). Sidstnævnte blev åbnet den 14. maj 1963.

Dampfærgeren CHRISTIAN IX

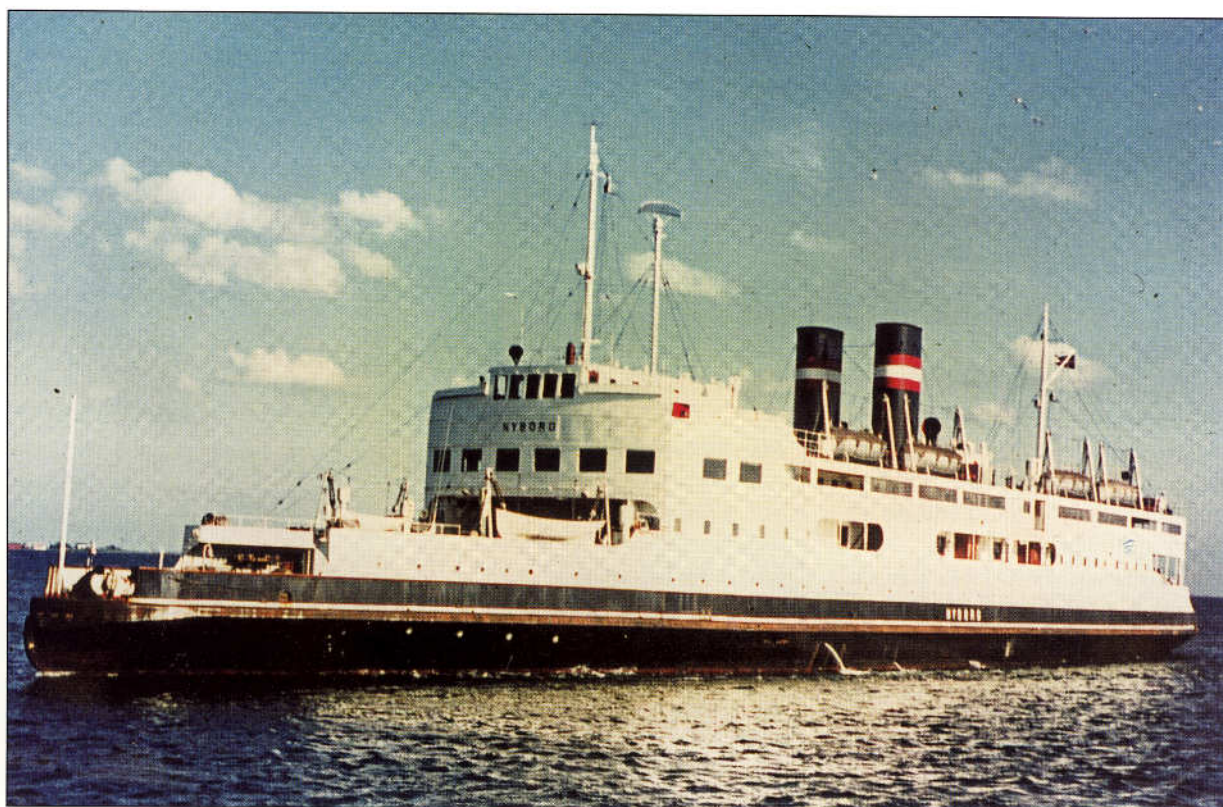
var tosporet, og blev ved leveringen indsat på Storebælt, hvor den generelt sejlede indtil udrangeringen i 1964. Efter udrangeringen solgtes den til Sverige, hvor den i nogle år var i drift mellem Sverige og Öland. Den ophuggedes i 1965. Her er færgeren på vej fra Korsør mod Nyborg i 1954. Bemærk lyn-toget på dækket. Foto: JS/DMJK.





Herover den tresporede **motorfærge FYN**, der er ved at lægge til i lejet i Korsør, omkring 1962. Færgeren blev efter leveringen indsat på Storebælt. I type svarede den næsten til førkrigsfærgeren Storebælt, og blev eneste dieselfærge bygget af B&W til DSB. Færgeren var hele sin tid i drift på Storebæltsoverfarten, men blev i 1982 afløserfærge på ruten Københavns Frihavn og Malmö efter at være oplagt et halvt års tid. Den blev udrangeret i 1984, da nye IC-superfærger indsattes på Storebælt.

Motorfærgeren NYBORG er på vej over Storebælt. Den tresporede færge havde ikke gennemkørselsmulighed, idet de tre jernbanespor endte blindt agter, og den var uegnet til at overføre biler. Den endte med at sejle som godsfærge fra omkring 1967. Færgeren var typemæssigt bygget som en mellemting af de gamle færger med sideplacerede høje skorstenene med en moderne kommandobro i overbygning med rund front. Færgeren blev efter levering indsat på Storebælt mellem Korsør-Nyborg. Færgeren blev bygget med færgeren Korsør som forbillede, men blev ca. syv meter længere. Undervejs blev Nyborg ombygget flere gange. Den blev fra 1967 kun benyttet som godsfærge. Den blev omfattende istandsat i 1978, men udrangeredes allerede i 1979.



DRONNING INGRID

Skala 1:87

Bygget af Poul H. Larsen, Kastrup

Skroget er bygget i kunstræ, vogn-dæk i acrylplade, hvor Poul har anvendt Fleichmann N-skiner. Sider og klædning er i 1 mm plastcard, leasing til spil, davider, master og diverse dele. Skorstene er også i kunstræ som er fremstillet i lag, som gør det nemmere at male uden at skulle dække af med tape. Spørstopperne fortil og de tre agter kan hæves, bov- og hækport kan også åbnes. Signalkuglerne kan hæves og sænkes, radar fortil kan dreje, lanterner skifter lys med sejlretning, røg i skorstenen er der også.

Det har taget ca. 900 timer at bygge færgen. Poul har ikke bygget den helt efter forbilledet, f.eks. er restauranten flyttet ud foran hvor rygesalonen ellers er. Poul er heller

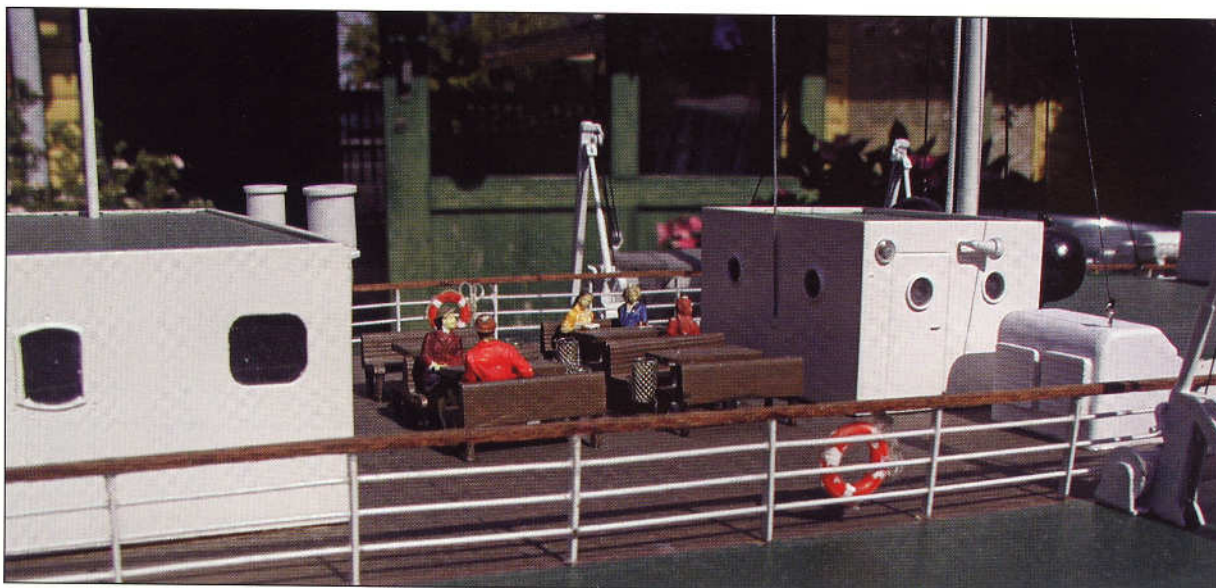


ikke sikker på, at den har heddet Dronning Ingrid med moderne redningsflåder, måske læserne har en bedre viden om dette? Den kan ikke sejle endnu, men motor kan indbygges senere, da den er for

stor til mit anlæg. Her må m/f Helsingør klare sejladsen.

Vi overlader hermed til læserne at studere den flotte færge uden yderligere kommentarer.





DRONNING INGRID

Lidt om forbilledet

I 1948 blev færgen kontraheret af DSB, og leveredes som M/F DRONNING INGRID i april 1951 til DSB, Korsør. Derefter indsat på Storebæltsoverfarten mellem Korsør og Nyborg.

I 1954 blev færgen radikalt ombygget på Helsingør Skibsværft, så den kunne indsættes på overfarten mellem Gedser og Grossenbrode Kai. Forskibet blev bygget højere, og i agterstavn blev indsat en bred hækport, så der også kunne rangeres med tog og biler ind og ud i agterenden, hvilket var nødvendigt i Grossenbrode.

I de efterfølgende år sejlede DRONNING INGRID på både Østersøen og Storebælt. Efter åbningen

af biloverfarten mellem Halsskov og Knudshoved fra 1957, benyttedes færgen også her.

I 1979 skulle en ny IC-færge have navnet DRONNING INGRID, og derfor blev færgen omdøbt til Sjælland.

Fra 1982 indsattes færgen SJÆLLAND mellem København og Malmö, hvorefter den blev oplagt i Halsskov.

I november 1984 blev færgen slæbt til kajplads 114 i København havn, og derefter udlejet til Danmarks Radio som studie for optagelse af ungdomsprogrammer.

Efter diverse opgaver som bl.a. restaurantskib, blev færgen i 2002 omdøbt til SELANDIA, og slæbtes

fra København til England, hvor den aldrig ankom til det tiltænkte formål.

Sluttelig blev færgen i år 2004 bugseret til Buccleuch Dock Barrow-in-Furness (?), hvor den i dag befinder sig som restaurant- og underholdningsskib under navnet PRINCESS SELANDIA.

Færgen havde en længde på 110 meter med en samlet sporlængde på 256 meter, hvilket gav plads til ca. 30 godsvogne og ca. 110 biler. Den blev drevet af 2 x B&W-dieselmaskiner på tilsammen 5.450 HK. Den kunne skyde max. 17 knob, men servicefarten var 16,5 knob. Den kunne medtage i alt 1500 passagerer. ■



Modelmesse

Den 26. og 27. oktober 2013

Stoholm Fritids- og Kulturcenter

Åbningstider:

Lørdag kl. 10.00-16.00

Søndag kl. 10.00-15.00

Masser af nyheder fra de danske forhandlere...

Workshops hele weekenden...

NYHED
for første gang
i Danmark!

En gruppe fra Fremo Danmark/Tyskland viser kørsel efter europæisk og amerikansk forbillede i HO i hele hal 2.



STOHL
FRTIDS- & KULTURCENTER

10-4 BYGGECENTER
www.10-4.dk

ARRIVA

Sats & Tegn
REKLAMEBUREAU

MySupport.dk
Let us handle it

Viborg
Folkeblad

Indgangsbillet

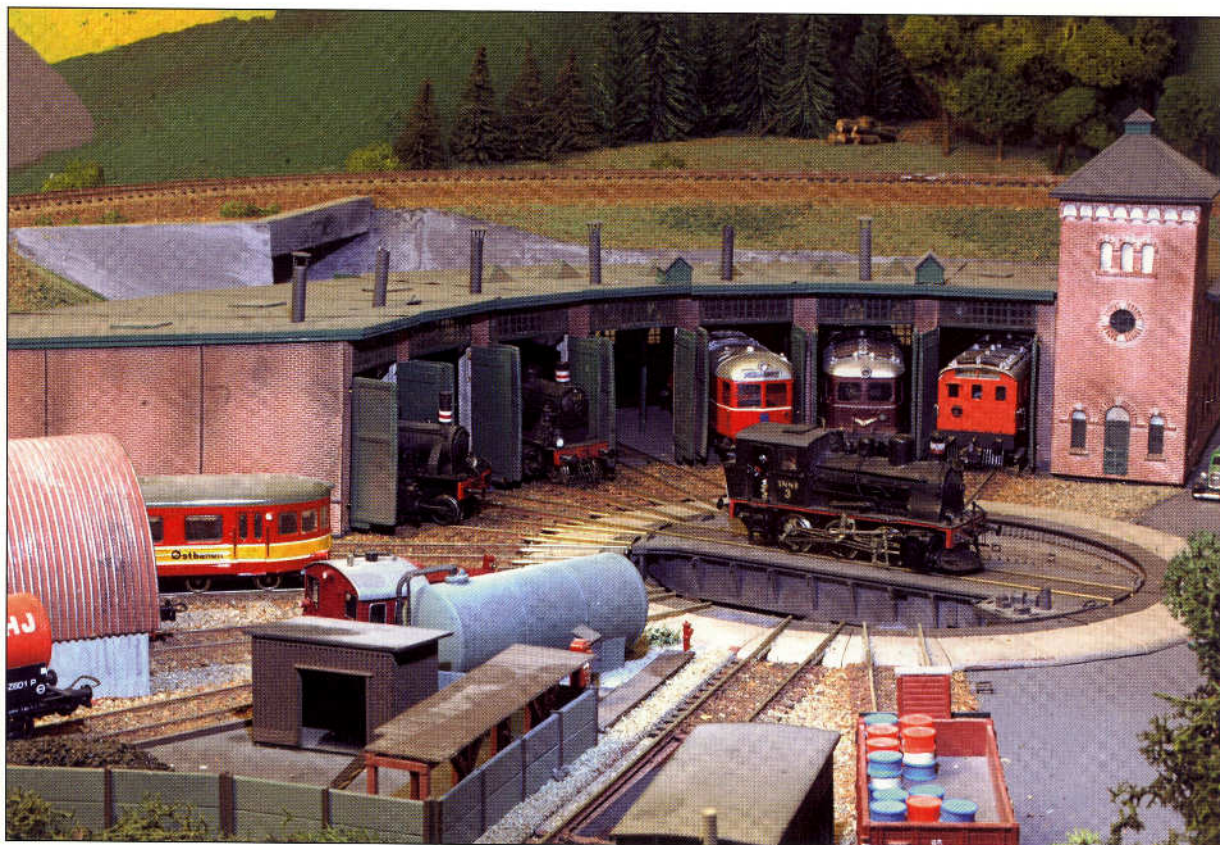
Voksen 70.- kr.

Børn 6-14 år 30.- kr.

Børn under 6 år gratis



Privatbaneremisen
med diverse
maskiner, damp
såvel som diesel.



På besøg i Mjk Sdr. Park

■ Af John Schøler Nielsen.

Det var en mørk og stormfuld mandag aften. Jeg var på besøg i Sdr. Park Mjk. i Ringsted for at se deres anlæg. Min nysgerrighed var blevet fanget af et indlæg på Jernbanen.dk om, at man havde bygget lyn-togshallen på GB samt gaden fra "huset på Christianshavn", det indikerede på at der var nogle dygtige modelbyggere i denne klub, og det fangede min nysgerrighed. Jeg skrev til deres overordentlige venlige formand om at måtte komme ned og besøge deres klub, og fik et venligt svar tilbage, og efter at have lånt min søsters bil trillede jeg mod Ringsted.

Det var et spændende besøg, man havde etableret sig i nogle tidligere cykelkældre under et moderne boligbyggeri, der var dejlig meget plads, hele 150 m². havde man til rådighed fordelt på 5 lokaler

hvoraf et dem var et hyggerum til at hvile ballerne i, et stærkt attraktivt rum ifølge formanden. Klubben er startet i 1979 og talte i skrivende stund omkring 10 medlemmer, men kunne godt bruge nogle stykker til, opfordringen er hermed givet videre til modeltogfolk i Ringsted og omegn.

Anlægget var rigtig sødt, et meget fint anlæg med epoke III som forbillede og med kørsel som første prioritet. En interessant filosofi var, at man skulle køre med gods, og til dette formål havde man på hver station etableret minimum én virksomhed som fik gods med banen, dette gjorde at man kunne køre rigtige godstog til/fra en godskunde, hvilket skabte nogle spændende ranger- og køremuligheder - sågar en militærkaserne havde man bygget med læseramper til militærkøretøjer samt en stor håndbygget maskinfabrik.

Klubben har mange håndbyggede huse af høj kvalitet, gaden fra "huset fra Christianshavn" er kun en lille del af disse. Man har et meget kreativt medlem Allan Larsen, som bygger disse flotte modeller. Og ved et hurtigt overblik af anlægget kunne man se, at dette var præget af disse flotte huse. Et af disse meget flotte håndbyggede huse var en model af Marslev station på Fyn.

I et af lokalerne har man bygget et meget fint havnemiljø Vilsund havn med forbillede i Bandholm havn, en lille automobilfærge, ligeledes håndbygget med forbillede i én af de mange små øfærger som sørger for transporten til en fiktiv ø. Det er et meget fint havnemiljø med mange håndbyggede bygninger som er bygget efter forbillede bl.a. fra Bandholm havn med små fiskekuttere samt en fin coaster liggende ved kaj, og man kan selvfølgelig køre på havnen med person-



tog og godskørsel. Der er et fint lille landsbymiljø bl.a. med gammel købmand med emaljeskilte på facaden. Ligeledes ses en biograf med både filmen "Lyntoget", "Rio bravo" og "Far til Fire" på programmet. Men det, der undrede mig en smule var, at der slet ikke var nogle figurer på anlægget, der var helt mennesketomt? Men det kommer vel? Men der var mange biler.

En fin detalje var, at man havde ombygget Heljans Nykøbing F. station til et 1960er posthus med læsseramper for postbiler og med posttog i underetagen; det var en god detalje som viser, at man med lidt fantasi kan få nogle flotte resul-

tater ud af de almindelige byggesæt.

"MEYER !!!". Vi kender alle det brøl som flyttemand Olsen kommer med, når Meyer rager kuglen på gulvet, og vi har for nylig kunnet genopleve det på en dansk tv kanal. I Sdr. Park modeljernbane klub kan man endda opleve dette i str. 1:87. Det meste af gaden er bygget i meget fin kvalitet inkl. Flyttemand Olsens bil og Cafe "rottehullet" samt Egons gl. Mercedes som han købte i en episode, men som ikke kunne køre. Det er et fint stykke arbejde der her er gjort og rigtig flot bygget, specielt baggårdsmiljøet er ramt helt rigtigt!, det er sjældent

at se en hel gade fra virkeligheden bygget i model.

Modelbaneverdenen er en fantastisk hobby, man kan bygge og køre nøjagtig som man vil, og det har man på en fin måde gjort i Sdr. Park, det er et spændende anlæg med mange interessante og fine detaljer, man ser hele tiden noget nyt; én af de ting som jeg bemærkede var en håndbygget model af Arne Jacobsens benzintank i Skovshoved, det er ikke noget man ser på ethvert anlæg, men som viser graden af interesse for detaljering. Som ét af de kreative medlemmer udtrykte: Det er egentlig underligt at Heljan ikke for længst har mar-



HELJANs Nykøbing
F. station ombyg-
get til posthus
med ramper.

Flyttemand Olsens
flyttebil under hvil.



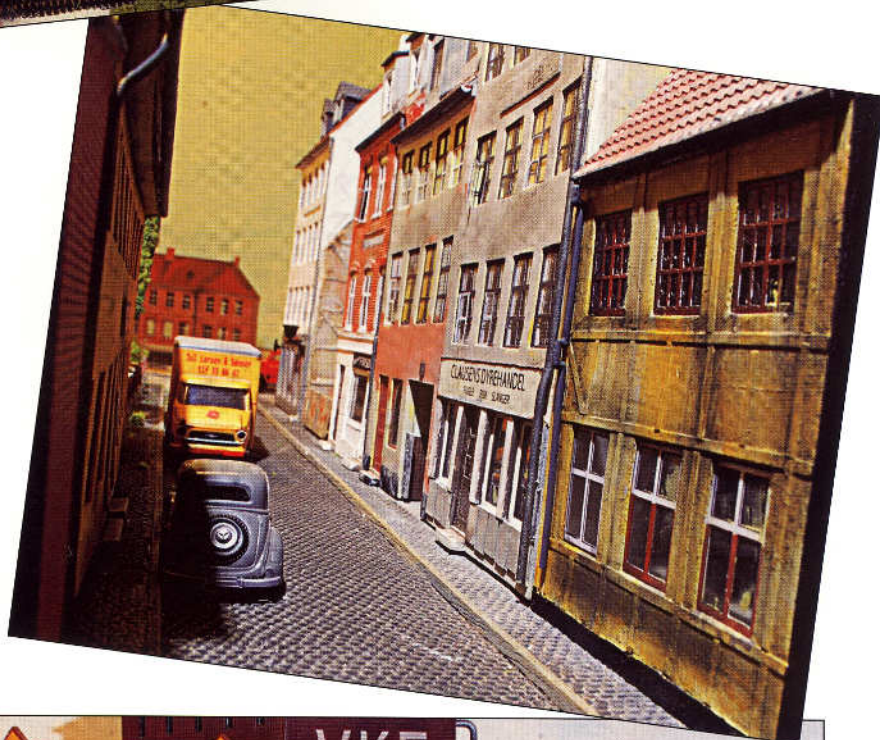
nr 7. ét af de meget få Frichs byggede privatbanedamplokomotiver. På skiven stod SNNB nr. 3, klar til indsats, og i remisen sås NPMB nr. 4 og marcipanbrød. Triangel samt en håndbygget model af "Midtsjællænderen", den ombyggede bus som kørte på Køge-Ringstedbanen samt damplokomotiv HFHJ nr. 9 ses også til driften, og der var meget mere, et rent Aladdins hule af materiel.

På DSB siden sås damplokomotiver af typen D, E, R, Q, N m.fl. samt alle de gængse diesellokomotiver

Et kig ned gennem gaden med motivet 'Husene på Christianshavn' Et flot syn!

kedsført denne som model. Den er utrolig enkel at fremstille, og ville være flot på et anlæg, ideen er hermed givet videre til Heljan.

Jeg oplevede desværre ikke nogen kørsel denne aften, men når der køres, kan der køres med nogle spændende tog. Det er epoke klart epoke 3, og der køres med damp og diesel. Til dette formål er der et meget stort udvalg af trækraft. Både industri og håndbyggede lokomotiver og vogne sås på anlægget. På privatbanens store rundremise - som var en model af Kolding sydbaners rundremise - sås bl.a fine håndbyggede modeller af MFVJ



Vilsund havn med kuttere og et privatbane-godstog



Lyntogshallen
på København
GB – og drejeskive
med Q-maskine.



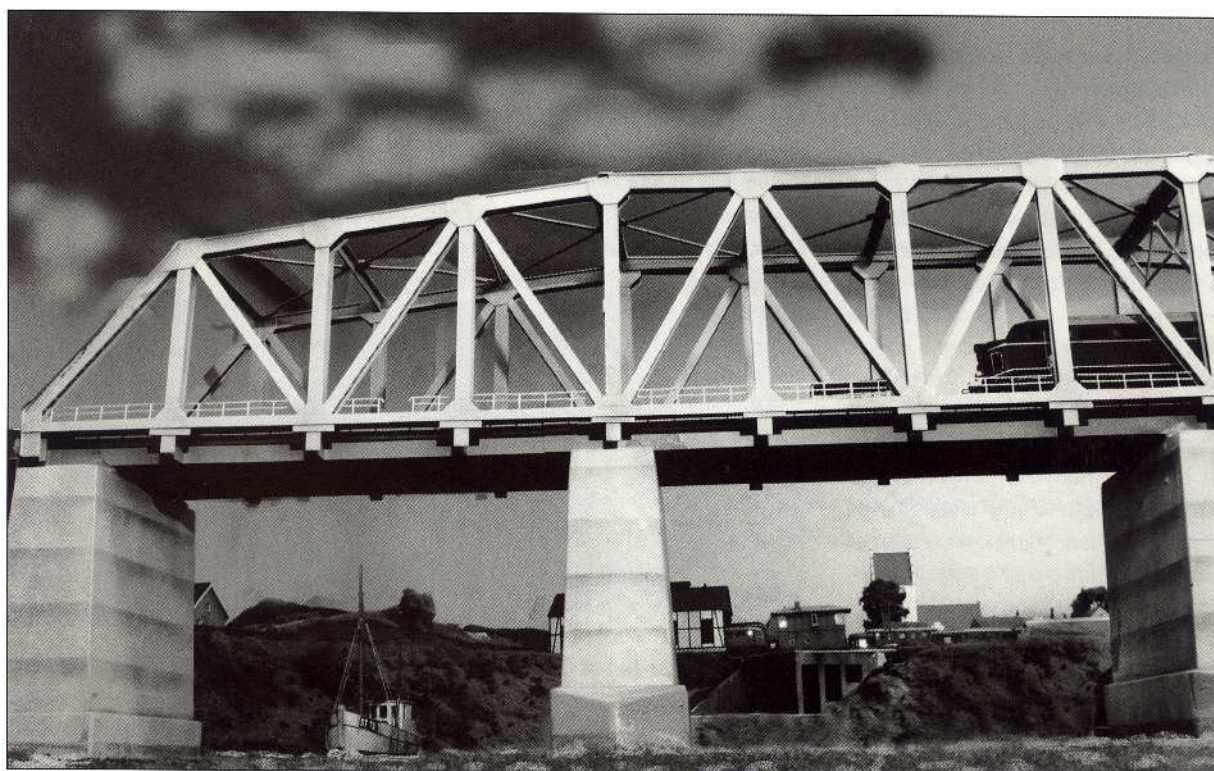
og lyntog. Ligeledes sås et meget stort og flot udvalg af person og godsvogne, både hjemmebyggede og fra de "gængse" firmaer til rådighed for driften. Fremtiden? Man var i fuld sving med at bygge privatbane med forbillede i Køge-Ringstedbanen, og havde allerede den første håndbyggede station klar fra banen. Østervang stod parat til at modtage og afsende passagerer, det bliver en flot og spændende privatbane når den står færdig med

landskab og helt sikkert med masser af spændende godskørsel.

Det var med hovedet helt fuldt af indtryk jeg satte mig ind sammen med de andre medlemmer til en afsluttende hyggesnak i deres hyggelige folkerum i selskab med et stykke citronmåne, formanden var lidt ked af, at de kun p.t. var 8-10 medlemmer og ville gerne have nogle flere, så her er opfordringen til jer i Ringsted og omegn som interesserer jer for modeltog, skriv til

formanden og tag forb klubben. For dem som gerne vil vide mere om klubbens historie kan man gå ind på klubbens hjemmeside. Tak til de venlige mennesker som lukkede mig ind, og gav mig en god aften. For besøg eller oplysninger om medlemskab kan formanden kontaktes på denne mailadresse: ojk376@sdrpark

Klubbens hjemmeside er:
<http://www.jernbanearkiv.dk/spmjk/index.htm>



En meget forkortet
Lillebæltsbro hos
Sdr. Park MJ-klub-
kun ca. 75 cm lang.



Spættet sæl fra ROCO

Kat.-nr. 63 067 (DCC)

Kat.nr. 69 057 (AC)

I midten af 1980'erne renoverede DSB sine MA-lyntog, og de blev ved denne lejlighed ommalet fra rød til sølv. Det foregik ved, at man udtog nogle vogne, der blev malet i sølv, hvorefter de atter indsattes i lyntogene, mens nye vogne blev sendt på malerværkstedet. Det gjorde, at man i en rum tid kunne se røde lyntog med sølvfarvede vogne, der af jernbane-entusiasterne blev kaldt for et 'Spættet Lyntog': Efterhånden blev flere og flere sølvfarvede vogne indsat, så de røde vogne blev i mindretal, men togene blev fortsat kaldt for spættede lyntog.

Nu har ROCO i februar udsendt sådan et 'spættet lyntog' med i alt fem vogne, heraf fire i rød og en enkelt i sølv. Man kan således nøjes med at oprangere et firevognslyntog i rød, men har man også det sølvfarvede sæt fra ROCO kan man optrængere et femvognslyntog.

De røde sæt har moderne DSB-logo på siden, mens litreringer er med hvid. På sølvvognen er litreringen korrekt holdt i rød, og sættet kører som sædvanlig for ROCO upåklageligt, og lyden er bedre end hidtil. Som ekstra lydindslag er der perronudkald: "Lyntoget mod København afgår fra perron 2. Toget standser undervejs ikke på Sjælland": En sjov ny detalje på lydsiden.

Sættet fås både til DCC katalog-nr. 63 067 og AC katalog-nr. 69 057. Sættet består af følgende vogne:

Motorvogn litra MA 462 i rød

1.klasse mellemvogn litra AM 502 i rød

Kioskvogn litra BMk 535 i rød

Mellemvogn 2. klasse litra BM 524 i sølv

Styrevogn litra BS 485 i rød

Kort til sidst, så skal man have god sporplads til det 5-vogns lange tog, der tilsammen udgør over en meter.



BP-tankvogne fra Fleischmann

Tankvognsæt med to BP-vogne

Kat.-nr. 544 503

BP ZE 503 373 og ZE 503 384

I februar udsendte Fleischmann et sæt med to tankvogne til BP i den sene grønne bemaling. Pakningen indeholder to forskellige modeller, der varierer meget i udseende med hensyn til beholder, rækværk, dome-placering m.v. De to vogne bærer numrene ZE 503 373, der har en stor tank og ZE 503 384 med lavtliggende lang tank.

Man har benyttet samme undervogn med pladehjul, lavtsiddende platform med rangerskruebremse og cylinderpuffere til begge modeller, men har altså forsynet dem med en stor hhv. lille tank.

Den store vogn ZE 503 373 har nittet beholder med tre tanksvøb; den har stor dome med lidt detaljeret lukketøj og kort rækværk, mens

'søstervognen' ZE 503 384 har nittet beholder med fire tanksvøb, lille dome, hjælpeventiler og langt rækværk. Begge har adgang til domerne via ledere i siderne.

Detaljerne er i top som altid for Fleischmanns modeller, bl.a. med fint støbt rækværk, der dog i tykkelse ikke slår tilsvarende i ætset messing. Men det er nemt til at leve med.

Den store tankvogn 503 373 er OK med hensyn til forbilledet, hvori mod det er mere tvivlsomt med den mindre vogn med en beholder på 15 000 liter. Forbilledet havde nemlig en tank, der kunne rumme 19 000 liter, se nedenstående, og det kræver en lidt anden beholderstørrelse.

Påtryk på tavlerne er fint efterlignet. Man kan tydeligt læse nummer, og hvad vognene må transportere. Det samme gælder de tekniske tekster og raster; det er bare i top. Der

er naturligvis påtryk på vanger med angivelse af akseltype og revisionsdatoer.

Hjemstedstavlen er lidt for lille i forhold til forbilledet, men sådan kompromiser må man altid tage med.

Den grønne beholderfarve er ramt lige i plet, og BP-logoet står flot og korrekt. Kan næppe gøres bedre.

Begge vogne er forsynet med pladehjul og Fleischmanns egne koblinger. Vognene løber som altid uden problemer gennem skifter.

Om forbillederne:

ZE 503 373: Leveret 1931 af Dessau. Akselafstand 4000 mm, længde over puffer 8800 mm. Last 19 200 liter. Hjemsted Fredericia (1961).

ZE 503 384: Leveret 1906 af Zypen. Akselafstand 4000 mm, længde over puffer 8000 mm. Last 19 000 liter. Hjemsted Prøvestenen Gb (1961).



Stauning-MO'ere

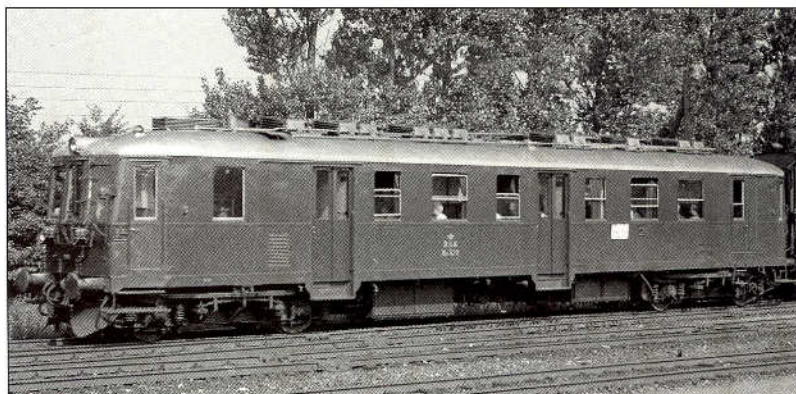
Nye kommende MO-vogne fra HELJAN

Af Ulrik Tarp Jensen

Man fristes til at kalde det "husmands-lynet". De røde lyntog blev i 1935 DSB's varemærke, men i ly af disse byggede Scandia og Frichs MO-vogne med samme grundkonstruktion og maksimalhastighed til mere almindelige motortog. Så dan lidt upåagteg blev det DSB's mest talrige trækraftstype i 1950'erne da bl.a. K-maskinerne skulle sendes på pension.

De første MO-vogne så dagens lys i 1935. Scandia byggede 12 stk. hhv. to med maskineri fra B&W og ti med maskineri fra Frichs i Århus. De 12 motorvogne var en videreudvikling af MP-motorvognene fra 1934, som igen var en videreudvikling af MQ-motorvognene fra 1932. Alle typer havde dieselelektrisk transmission med en maskinbogie i den ene ende og en banemotorbogie i den anden. Fælles for både MP, MQ og de første MO med Frichs-maskineri, var at de havde treakslet maskinbogie. De to MO med B&W maskineri havde derimod toakslet maskinbogie.

Alle disse motorvogne var desuden opbygget med vognkasser i nittet jernkonstruktion som kunne lade sig gøre efter at Scandia i Randers havde fået nye produktionsfaci-



MO 570 i Fredericia 1960. De fireakslede MO blev fortrinsvis anvendt i "sorte lyntog" som her i "Sønderjyden", der kørte til Sønderborg og Tønder. Mindst tre af disse fik ved senere lejlighed gummiindfattede frontruder, men alle blev udrangeret så snart de ældre MP-vogne var væk (foto: Hans True/UTJ).

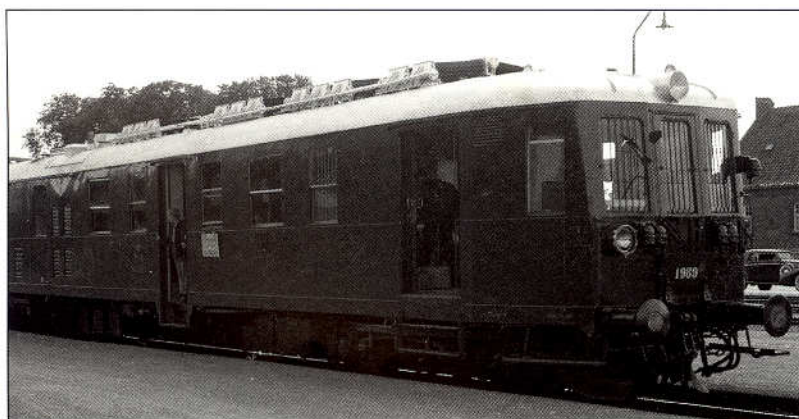
liteter som kunne håndtere den helt anderledes måde som vognkasser af jern krævede.

De 12 MO-vogne fra 1935 må have været en succes. Dog ikke mere succes end at de to vogne med maskinanlæg fra B&W var mindre pålidelige, hvilket langt senere betød at disse to vognes maskinanlæg blev udskiftet med Frichs-anlæg og i to tempi også nye bogier.

For kort tid efter bestilte DSB endnu 10 motorvogne som blev leveret i 1936. Denne gang skulle vognkasserne, på samme måde som lyntogenes opbygges i en svejst stål-

konstruktion. Disse 10 MO-vogne blev en smule anderledes, idet taget blev gjort lidt lavere ligesom maskinbogien, der bar de to dieselmotorer kun havde to hjulsæt. Disse fireakslede MO-vogne (to aksler på hver bogie) havde et højere akseltryk, og det var derfor mere begrænset, hvilke strækninger de måtte befære. Til gengæld var vognene bedre egnet til overførsel med færgerne, da en toakslet bogie bedre kan passere knækvinklerne på færgeklapperne end de treakslede bogier. I øvrigt var disse 10 MO-vognenes indvendige disposition ganske magen til vognene fra 1935, så selve indretningen må have været tilfredsstillende for både DSB's maskinafdeling og ditto trafikafdeling.

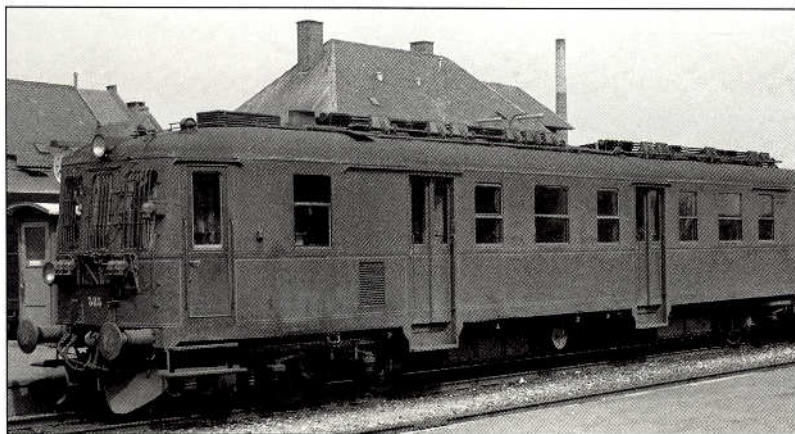
Det højere akseltryk må have været upraktisk på trods af de bedre muligheder for overførsel med færgerne. MO-vognen var fortsat ganske populær og frem til 1940 anskaffede DSB endnu 27 MO-vogne med ganske samme hoveddimensioner som de 10 svejste fra 1936. Eneste større forskel i forhold til de fireakslede fra 1936 var at disse vogne havde treakslet maskinbogie og en skydedør i rejsegodsrummet i stedet for den hidtil anvendte fløjddør. Dermed havde DSB allerede inden



MO 1989 i Esbjerg straks efter indbygning af varmekedel, tre af de svejste ombyggede MO havde indtil udrangeringen i slutningen af 1970'erne gitre for frontvinduerne. Største ændring, foruden blænding af indgangsdør var fuldstændig omorganisering af tagkølerarrangement (foto: Hans True/UTJ).



HØRT



MO 585 i Herning 1959. Nogle femakslede MO-vogne nåede aldrig at blive opmalet uden stafferinger inden de fik indbygget varmekedel. MO 581-599 havde et smallere vindue i passagerafdelingen end de tidligere leverede, men ellers ganske lig de foregående (foto: Hans True/UTJ).

krigen satte næsten alle MO-vogne i mølpose fået leveret 49 motorvogne som dermed allerede i 1940 var den mest talrige motorvognstype.

MO-vognene blev både indsat i nærtrafiktog med FFM-(CRM-) vogne og hurtigere tog, herunder "sorte" lyntog, der udover MO-vognene var oprangeret af almindelige personvogne. Særligt de fireakslede MO fra 1936 blev benyttet i tog der blev overført med Storebæltsfærgerne. Personvognene til MO-fremførte tog skulle have selvstændigt egenvarmeanlæg, da de første 49 MO ikke havde dampvarmekedel.

Efter befrielsen i 1945 blev alle MO igen taget i fuld anvendelse og fra 1950 blev vognene udstyret så de kunne anvendes i styrevognstog med ombyggede CRM-vogne.

Fra 1951 til 1958 fik de 49 Stau-ning-MO (tilnavnet er vist opfundet af DSB-ansatte da de netop blev bestilt og leveret mens den Socialdemokratiske statsminister Stauning regerede landet "uden kaos") fra før besættelsen følgeskab af yderlige 90 MO-vogne. Disse nye MO var ændret på flere punkter i forhold til de tidligere. Rejsegodsrummet var gjort større på bekostning af passagerafdelingen, så de nye motorvogne nu kun rummede 37 siddepladser. tanken med det større rejsegodsrum var vist at slippe af med rejsegodsvognen, således at den nye motorvogn både kunne bortrationalisere damplokomotivet og den ofte toakslede rejsegodsvogne, således at både vedligehold blev mindre og at togets maksimalhastighed kunne sættes op. De nye MO havde også dampvarmekedel så man nu kunne

hænge almindelige personvogne efter. Dermed kunne man blive de dyre og besværlige egenvarmeanlæg kvit.

39 af de 49 "gamle" MO-vogne blev efterhånden ombygget med større rejsegodsrum og dampvarmekedel, så alle MO-vogne efterhånden kunne anvendes i flæng. Ombygningen blev ikke foretaget på de 10 fireakslede, da de derved ville blive alt for tunge. I stedet blev de 10 fireakslede snart udrangeret, da behovet for MO-vogne i sidste halvdel af 1960'erne begyndte at dale.

Indbygningen af varmekedel begyndte med forsøg i én motorvogn i 1951, hvorefter der gik nogle år indtil 1959-1962 hvor alle 27 femakslede svejste MO-vogne fik større rejsegodsrum og indbygget varmekedel. Herefter kunne de 27 vogne anvendes i flæng med den 90 nyere, der var bygget i 1950'erne. Først senere (i 1964/65) blev de ældste 12 fra 1935 ombygget.

Alle de mange MO-vogne med varmekedel var i drift op til 1984, idet den første med varmekedel blev udrangeret i 1968 efter sammenstød med en bropille i Glostrup. Gennem 1970'erne forsøgte DSB gradvist at blive af med MO-vognene, som heller ikke blev brugt i den store intercity-satsning fra 1974 og frem. MO-vognene blev herefter henvist til sekundære tog på sekundære strækninger indtil DSB fra 1978 og frem anskaffede nye motortog af tysk konstruktion (MR og ML).

I kort form havde DSB disse serier af MO-vogne:

1) 1935: MO 211-212 (nittede fireakslede MO-vogne med B&W-maskineri), fra 1941 MO 551-552. Senere forsynet med Frichs-maskineri og gradvist nye bogier (fem aksler). Indbygget varmekedel i 1964 og nummer 1951-1952.

2) 1935: MO 261-270 (nittede femakslede MO-vogne med Frichs-maskineri), fra 1941 MO 553-562. I 1964/65 ombygget med varmekedel og nummer 1953-1962.

3) 1936: MO 271-280 (svejste fireakslede), fra 1941 MO 563-572. Ej ombygget og udrangeret i 1960'erne. MO 568 overlevede i nogle år, reserveret for Jernbanemuseet.

4) 1938: MO 281-288 (svejste femakslede), fra 1941 MO 573-580. Ombygget 1960/64 med varmekedel og nummer 1973-1980.

5) 1938-1940: MO 289-307 (svejste femakslede), fra 1941 MO 581-599. Ombygget 1960/64 med varmekedel og nummer 1981-1999. Disse MO adskilte sig fra 281-288/573-580 ved bl.a. at have et mindre vindue i passagerafdelingen op til rejsegodsrummet. MO 1997 var i 1970'erne ombygget til selvkørende målevogn.

6) 1951-1958: MO 1801-1890 (svejste femakslede fra 1950'erne, bygget med varmekedel og stort rejsegodsrum).

Fra HELJAN kommer flere af disse MO-vogne. Det drejer sig om:

1) Femakslet MO i svejst udgave med gitre på fronterne.

MO 597 med frontgitter, men uden staffering.

MO 581 med frontgitter og staffering.

MO 589 med frontgitter og staffering.

2) Fireakslet MO i svejst udgave med og uden frontgitter.

MO 564 med frontgitter og stafferinger.

MO 568 uden frontgitter.

MO 572 med frontgitter, men uden stafferinger.

3) Femakslet ombygget MO i svejst udgave.

MO 1984 uden frontgitter.

MO 1991 med frontgitter.

MO 1999 uden frontgitter.

I forvejen har man jo som bekendt udgivet den femakslede MO i 1800-serien for ca. ti år siden. ■

SET



HØRT

Helhedsindtryk-
ket er godt. En
del smuttere i
detaljen, men ikke
anderledes end så
mange andre mo-
deller (foto: UTJ).



Hobby Trade

DSB nærtrafikvogn litra CRM

Seneste personvogn til det danske modelbanepublikum er en CRM-vogn. CRM-vognen med tilhørende afarter er et velkomment supplement til det efterhånden bugnende sortiment af danske personvogne, da den er anvendt i mange sammenhænge fra 1930'erne og frem til 1967/68, da de sidste eksemplarer blev taget ud af normal trafik. Smag og behag er selvfølgelig forskellig, men denne gang står vi med en god vellydende model af en kompliceret vogn, der i mangt og meget har de karakteristika som genfindes på forbilledet. Kritikpunkterne i gennemgangen af modellen skal ikke afholde nogle fra at anskaffe den.

Kort om forbilledet

Der blev bygget i alt 79 FF-vogne og allerede i 1930'erne blev nogle udstyret med egenvarmeanlæg. Oprindeligt litra FF/FFM, men fra 1941 litra CR med forskellige underlitra (f.eks. CR, CRM og CRS). Alle 79 vogne havde oprindeligt åbne endeperroner, men de fleste fik efterhånden lukket dem af, med første vogne i 1945. Fra 1948 og frem fik flere og flere vogne lukkede perroner, og fra 1950-1956 blev 21 af de 79 vogne ombygget til styrevogne (CRS) med førerrum i den ene ende. I 1950'erne havde

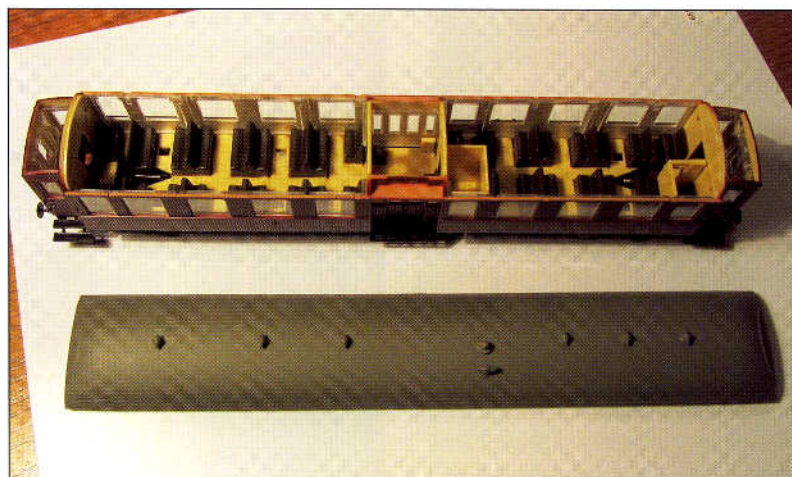
DSB således følgende varianter af CR-vognen kørende:

- CR med åbne endeperroner.
- CR med lukkede endeperroner
- CR med lukkede endeperroner og styreledning (fra 1963 litra CRL).
- CRM med egenvarmeanlæg og åbne endeperroner.
- CRM med egenvarmeanlæg og lukkede endeperroner.
- CRM med egenvarmeanlæg, lukkede endeperroner og styreledning (fra 1963 litra CRML).
- CRS med førerrum og egenvarmeanlæg.
- CRS med førerrum.
- Dertil mange varianter med og uden togførerkupé, der kunne være placeret forskellige steder

(hvh. overfor toiletet eller indbygget i hjørne i den ene passagerafdeling).

- CRS med og uden særkupé der kunne benyttes til postbefordring.

Den nyligt udkomne model af CRM 3651 er en vogn med lukkede endeperroner, uden styreledninger. En vogn med dette litra og nummer er korrekt fra omkring 1949 til udrangeringen. CR-vognene blev dog først rødmaledede efter 1955, så bemalingen er mest korrekt for perioden i slutningen af 1950'erne og begyndelsen af 1960'erne, hvilket passer ganske godt til mange. Modellens farve svarer til RAL 3005, som er i den mørke ende af skalaen



Interiøret i CRM 3651. Den lille tjenestekupé i det ene hjørne (til venstre ved den ene gavl) ses. Set oppefra er modellen også vellykket og der er hos kendere ingen tvil om "CR-looket" (foto: UTJ).





Modellens detaljering af mellemperronens indgangsparti er god og et karakteristisk træk for netop denne vogn (foto: UTI).



af DSB's personvognsfarve, men som mange synes er 'pæn'. Derfor ganske godt farvevalg.

Der eksisterer i 2013 endnu to CR/FF-vogne (CR(M) 3622/FFM 12 222 og CRM 3650/FFM 12 250), begge med åbne endeperroner. Førstnævnte ejet af DJK/Høng og sidstnævnte ved Danmarks jernbanemuseum. Begge var i 1950'erne CRM-vogne, men den ene (CR 3622) mistede egenvarmeanlægget inden udrangeringen.

Modellen

CRM 3651 blev annonceret som CRM 3628, men nummeret er ændret under produktionsforløbet, formentlig fordi 3628 havde styrelledninger, hvilket denne model ikke har. Modellen har tjenestekupé, hvilket 3651 havde, men ikke i et hjørne i den ene vognende som denne model har. Modellens eksteriør svarer dog fint til en '3651'.

Vognen bliver leveret i den sædvanlige papkasse og er ganske godt beskyttet mod stød, idet trinene i vognens hjørner kan have mindre transportskader. De er dog ikke umulige at sætte på igen i den rigtige position, hvis ikke de ligefrem er knækket.

Modellens proportioner virker fine. Højden, sammenstillet med andre vogne er rigtig, og den lidt "opstyltede" karakter CR-vognene havde, for at vangerne kunne gå fri af bogierne er fint eftergjort. Selve 2,5 m træbogien er den samme som anvendt under CL-vognen og er ikke helt korrekt, da CR-vognene havde mere moderne udgaver med

rullelejer, hvilket især kunne ses ved at lejeporten i bogien var anderledes og større. Dog blev fire CR-vogne (formentlig ikke 3651, men derimod 3611-3614, (se f.eks. billede af CR 3614 i bogen "Danske Personvogne", side 251) i 1950'erne udstyret med samme bogie som CL-vognens, da de mere moderne rullelejebogier til gengæld blev sat under DF-postvogne, der skulle have bedre løbeegenskaber på grund af klager fra postpersonalet.

De to eksemplarer jeg har kigget på, ruller fint og kobler godt. Der er gab på godt én mm mellem vognene, når de er monteret med Fleischmanns kortkobling.

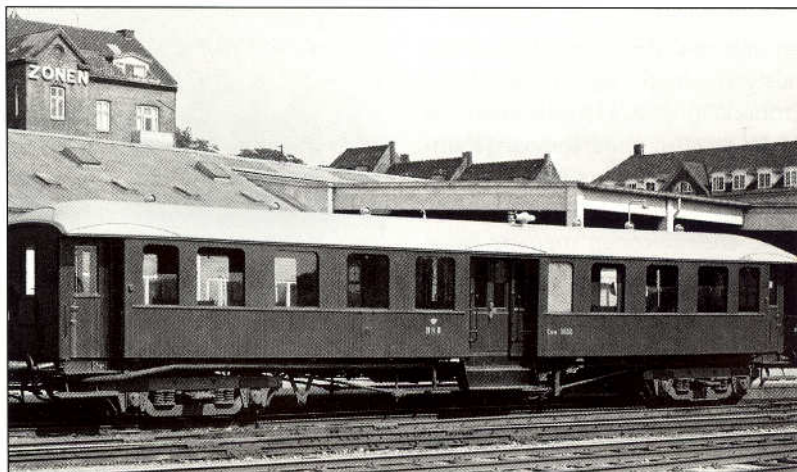
Taget er fint eftergjort uden overdimensionerede tagpapsamlinger og svarer i udførelse til det lærredstag, som flertallet af CR-vognene kørte rundt med og alle vognene var leveret med. Der er regnlister på taget og disse er meget karakteristiske for vogntypen. Skorstenen til egenvarmeanlæg-

gets kedel er ligeledes med. På en af vognene er der desværre genemsyn mellem samlingen mellem tag og vognkasse.

Selve vognkassen er opbygget af moduler, for at listepræget kan gengives i alle nicher omkring indstigningsperronerne. I vognkassens ene ende skæmmes vognsiden af en udsikring ved tagunderkanten, formentlig på grund af samling mellem tag og vognkasse. Mellemperronen er fint udført med flot indstigningstrin og ætsede håndgreb. Brædderillerne er pænere udført end tidligere, men de for CR-vognen så karakteristiske ikke-gennemgående brædder over og under sålbænken er ikke eftergjort. Heller ikke den særlige fordeling af brædder omkring vinduerne, der tager højde for vindueshjørnerne, er helt korrekt. Men det er ikke forhold som betyder noget for vognens generelle udseende, der i mangt og meget giver et indtryk af forbilledet.

Modellens store vinduer mangler spejlglasrudernes karakteristiske 'knop' og vinduerne sidder ganske langt ud i vognkassen. Vinduerne skal ligge 0,46 mm inde i forhold til vognsiden (40 mm i 1:1), såfremt forbilledets mål følges nøjagtigt. Det klare plast til vinduerne er forsøgt gjort tyndere, men det kan være årsagen til nogle lidt mærkelige refleks i ruderne.

Indvendig er vognen forsynet med lavryggede sæder, og indretningen er i store træk som forbilledet, og ganske som forventet i forhold til andre personvognsmødeller. Det ser dog ud til, at vognens skillerum op mod toilettet ikke et vendt korrekt, da den indvendige dør mod vindue i vender ind



CRM 3656 i nymalet tilstand i Randers omkring 1960. På dette billede kan man tydeligt se CR-vognenes udgave af træbogien med rullelejer. CRM 3656 var i følge fortegningerne ganske mager til CRM 3651 (foto: Hans True/UTI).

til toiletrummet, ligesom der er et klapsæde i vejen. Som sagt har vognen ikke tjenestekupé på det rigtige sted, men for den fingernemme bør det ikke være noget stort problem at flytte/bygge lidt skillerum - vognen fungerer fint uden..

Undervognen er veldetaljeret. Den er forsynet med to batterikasser, men skal kun have én. Den fjernest fra toilettet er i overtal. Pæne fritliggende undervognsdetaljer, hvoraf jeg især bemærker kedlen til egenvarmeanlægget.

På modeljernbanen kan vognen både anvendes som efterhæng til en MO-vogn og i andre persontog, som godt kan være sammensat af med andre midtgangsvogne som CP og lignende. Oprindeligt var vognene bygget til Nord- og Kystbanen og trukket af de dengang nye S-maskiner og gamle O-maskiner.

På grund af de mange varianter er modellen i den viste form med tjenestekupé i hjørne kun relevant for ca. 9 stk. vogne i perioden 1955-1960. Den annoncerede udgave med styreledninger fandtes med egenvarme og lukkede personer i ca. 17 eksemplarer i 1955-1960 (med og uden tjenestekupé).

Konklusion

CRM-vognen er noget af det bedste Hobby Trade hidtil har præsteret inden for personvogne, idet særlig proportioner og detaljering er væsentlig bedre end tidligere. CRM-vognene kører fint og kobler godt, hvilket også er et plus og gør det til en uproblematisk model på mo-

deljernbanen. Den beskrevne vogn bliver udbudt til omkring 475,- kr. hvilket er rimeligt og egentlig ganske billigt for en så kompliceret model, samlet af så mange elementer. Den skal nok blive et populært indslag på modeljernbanen.

Anmeldt af Ulrik Tarp Jensen

Model & Hobby ophører

I de sidste mange år har Danmarks ældste hobbyforretning haft en annonceplads i LOKOMOTIVET, og har dermed på bedste vis støttet udgivelsen af bladet.

Men nu har forretningen besluttet at gå på pension fra sidst i maj, så derfor finder man ingen annonce i dette nummer.

Model & Hobby har været en flittig leverandør af alskens hobby-artikler og tilbehør gennem de sidste 65 år, idet forretningen åbnede den 4. maj 1948.

Siden da har forretningen, der senest har haft beliggenhed i Frederiksborggade 65, kunnet forsyne danske hobbyister med

mange spændende ting lige fra tidsskrifter og bøger, samlesæt, tilbehør, figurer, tegninger, værktøj, plasticard, tævareartikler m.v.. Oprindeligt var man også ivrig leverandør af modeljernbane, men denne artikel er i de seneste år desværre forsvundet fra forretningen.

Årsagen til lukningen er alder og helbred, og disse er vi jo ikke herre over.

Vi siger tak til Model & Hobby for den langvarige annoncestøtte, og ønsker Sussie, Inger og Leif alt godt i fremtiden.

Red. af LOKOMOTIVET

SPOR OG BANER i nyt design

Vor kollega SPOR OG BANER har nu været på markedet et år. Dette år har været et forsøgsår med eksperimenterende lay-out og indhold, men nu var tiden kommet til ændringer, og bladet har med nr. 7 lagt stilen helt om.

Og det har givet bladet et gevaldigt løft. Først og fremmest så er det - som hidtil - et tidsskrift, der beskriver baner i Danmark og udlandet, så her er intet nyt. Men stoffet er blevet mere struktureret, og lay-outet er blevet meget bedre og nemmere at læse. Det har pyntet gevaldigt, at man ikke har oversået siderne med alskens farver. Bladet fremtræder mere stilrent og overskueligt, så tak for det. Det fremstilles nu af Det Grafiske Hus i Løgstør.

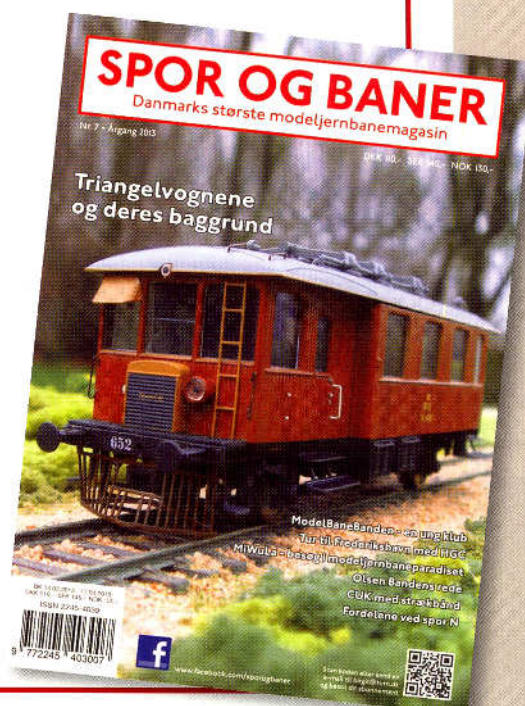
Af indholdet i nr. 7, der er på 64 sider, kan nævnes en reportage fra klubben ModelBaneBan-

den, noget om HELJANs Triangelvogne i virkelighed og model (af den flittige Vagn Holstein), en tur i en tysk miniatureverden MiWuLa med anlæg fra Europa og USA, besøg hos Jørgen Rønn fra Skilteskoven, togførervogne med korset, besøg hos Bjarne Abel, der bygger færger, en tur med HGC til Frederikshavn (FFJ), noget om spor N, anmeldelser af bøger, nyt fra EpokeModeller og meget andet.

Det er et godt og varieret indhold, der må interessere både den seriøse jernbaneentusiast og den mere legesyge mand, så Flemming Søborg, der er udgiver og ejer af bladet ønskes til lykke med det fine resultat. Og tak fordi, han kalder bladet et 'modeljernbanemagasin', og ikke et blot modelbanemagasin. Pøj-pøj frem over.

Man kan få mere at vide ved

at gå ind på bladets hjemmeside eller mail til www.sporogbaner.dk eller redaktion@sporogbaner.dk.

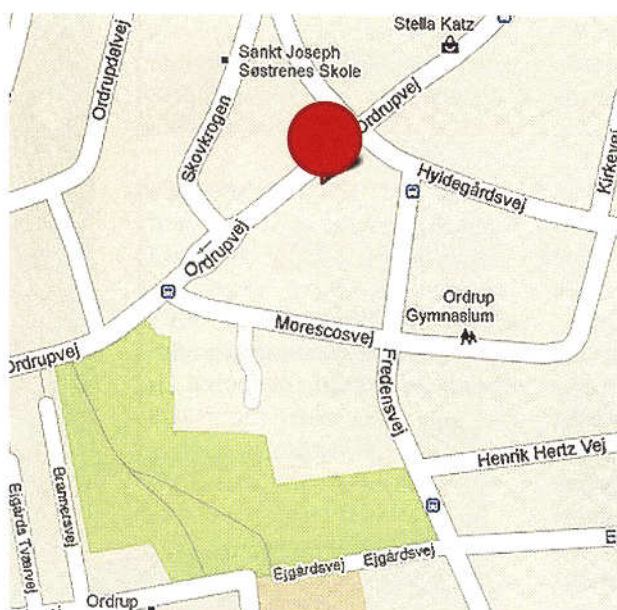


SET



HØRT

Kystbanen åbner i nye lokaler **tirsdag den 7. maj kl. 12.00** **– masser af gode åbningstilbud**



Her finder du os på den nye adresse

Vi fører fortsat et stort udvalg af de gængse og mere specielle fabrikater fra fx LGB, Trix, Brawa, HELJAN, ROCO, Fleischmann, Märklin, Brekina, Faller, NOCH og mange, mange mange flere. Kom og se det store udvalg, der er også noget for dig. Vi har naturligvis også en stor brugtafdeling, en afdeling med bøger og videoer, husbyggeri, en afdeling med løsdele o.s.v. Kom og vær med – der er altid en kop kaffe på kanden. Bemærk, at vi nu har fået en stor parkeringsplads, så der er plads til alle. I øvrigt ligger vi kun ca. 600 meter fra Ordrup station.

Velkommen!

Kystbanen

- fordi vi har det!

Ordrupvej 101 · 2920 Charlottenlund · Tel/fax 39 61 20 31 · E-mail post@kystbanen.dk · www.kystbanen.dk
Tirsdag-fredag kl. 12.00-18.00 · Lørdag kl. 10.00-14.00 · Mandag lukket