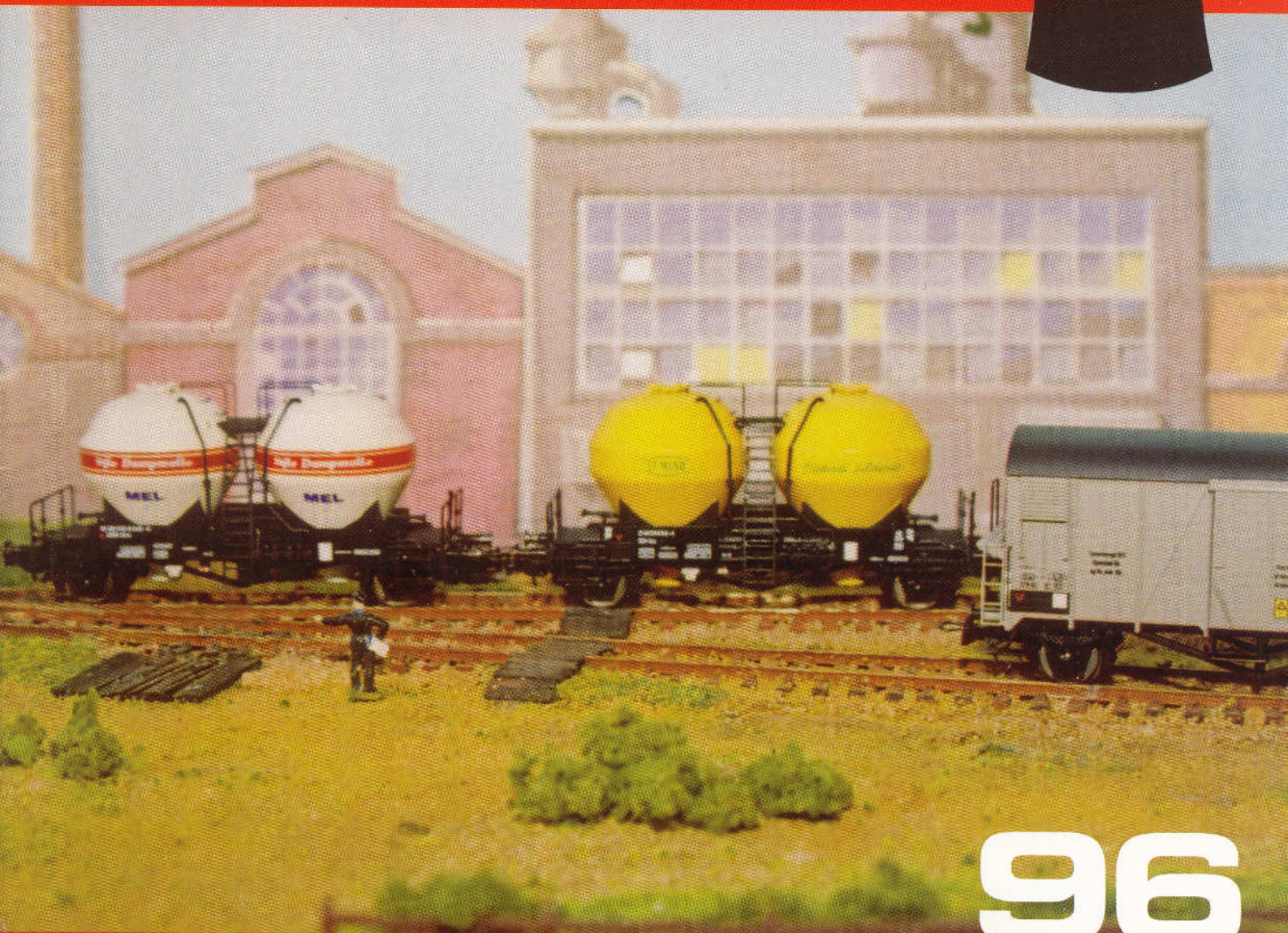


JERNBANEHISTORISK TIDSSKRIFT OM
DANSKE JERNBANER I VIRKELIGHED OG MODEL

LOKO MOTIVET

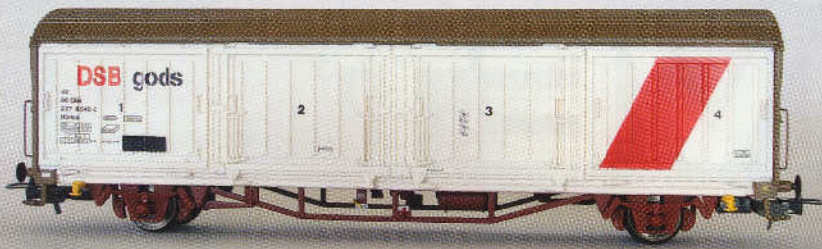


96

MAJ 2009
24. ÅRGANG

- DSB litra MZ i model
- Perronanlæg på modeljernbanen
- Brede trinbræt
- DSB vogterhus model 1898
- DSB Ardeltraktorer

10 år med hobbytrade...



DSB litra Hbikks

Er i butikkerne nu.
4 epoke III og
2 epoke IV
varianter.

PRIS
PR. STK.
238,-

DSB Ucs - kugletankvogn

Er i butikkerne nu.
4 forskellige varianter.
(2 stk. Vejle Dampmølle,
Lumino i hvid og
Lumino i gul)

PRIS
PR. STK.
298,-



DSB MZ 1461

Opgraderet udgave
af DSB MZ IV med
nummer 1461 er
i butikkerne nu.

PRIS FRA
1598,-

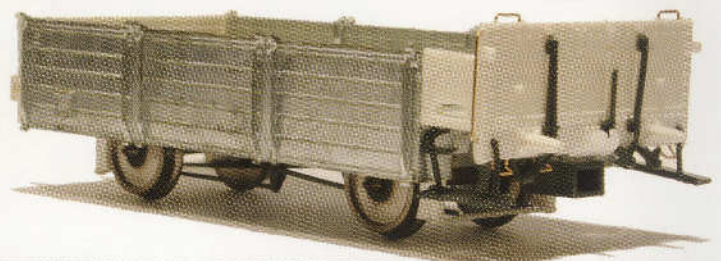
• Håndbøjler på fronten i 0,3 mm metal • Ny forbedret original MZ IV lyd • 21-polet snitstille.

DSB TH

- Undervandsbåden

- Overdel i metal
 - Håndbøjler i 0,3 mm metal
 - 10 forskellige varianter
- Vognen laves i samarbejde
med OKT Model Import

PRIS FRA
248,-



DSB CU

I anledning af vores 10 års jubilæum udsender vi DSB CU vogn
i plade udgave. 4-vogns sæt uden stafferinger
og 2 enkelt vogne med
stafferinger.

4-VOGNS SÆT
1398,-

PR. VOGN
398,-



hobby trade

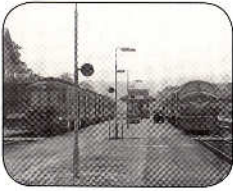
OUR WORLD IS YOUR WORLD

Karetmagervej 19B
DK-7000 Fredericia
Telefon 75 94 01 06

www.hobbytrade.dk
info@hobbytrade.dk
Fax 75 94 03 13

Der tages forbehold for trykfej og prisændringer. Foto: hobbytrade

Indhold



DSB perronanlæg på modeljernbanen

Noget om at opbygge realistiske perroner i model

6



Brede trinbræt

Tegninger, tekst og fotos til en idyl i storbyen

26



DSB litra MZ i model

En oversigt over og sammenligning af MZ i model fra Hobby Trade og ROCO

13



DSBs Ardelt-FRICHs traktorer

Historien om de små arbejdsheste, der afløste litra HS

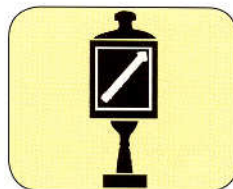
33



DSB vogterhus model 1898

Tegninger og tekst til en almindelig DSB-bygning gennem tiderne

20



SPORSKIFTET

Læsernes kommentarer m.v. til tidligere numre

40

...de kørte på danske spor

Supplement til teksten i LOKOMOTIVET nr. 94

24

Vi har hørt og set

Forårets danske nyheder

44

Forsidefotoet:

Foråret bragte nogle skønne modeller på markedet, bl.a. kegeltankvogne fra Hobby Trade. De ses her sammen med en tjenestegodsvogn, der blev udsendt af HELJAN. Læs mere under HØRT OG SET.



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 123000010251605
CVR/SE-nr. 30 76 59 15

**Bemærk:
Ny adresse**

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

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

Medarbejdere:
Claus Jensen (Claus)
P.C. Johansen (PCI)
Ole Møller Nielsen (OMN)
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:
1150 eksemplarer

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

De i artiklen fremførte synspunkter og metoder er forfatternes egne, og deles ikke nødvendigvis af redaktionen. Redaktionen forbeholder sig ret til at forkorte og redigere i modtagne artikler og indlæg. Bladet udkommer 4 gange årligt: Primo marts, ultimo maj, ultimo september og primo december.

Abonnement incl. forsendelse og porto:
Danmark kr. 440,- incl. porto og forsendelse. Fås ved at indbetale beløbet på vor girokonto eller man kan skrive/malle efter girokort på lokomotivet@lokomotivet.dk

Udlandet – herunder Sverige og Norge - kr. 550,- 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 eller på vor girokonto, der er nævnt overfor.

Indholdsfortegnelse?

Uha! Vi fik mange indlæg fra læsere om vor leder, der blev bragt i nr. 95. Det var emnet indholdsfortegnelse, der bragte mange læsere frem af busken. De fleste gik på, at det ville være en god ide at lægge en indholdsfortegnelse ud på nettet. Ideen er umiddelbart god, men der er desværre en ulempe ved forslaget. For at kunne drive bladet videre, så skal vi have indtjening - og ved at lægge indholdsfortegnelse ud på vor hjemmeside, så får vi ingen indtjening, kun hårdt arbejde. Det er et usædvanligt stort og omfattende gerning at fremstille en indholdsfortegnelse, så derfor er det naturligt at vi ønsker lidt kroner (læs overskud) for ulejligheden.

Men vi arbejder videre på, hvordan vi skal gøre det nemmest og billigst for vore læsere. I øvrigt er vor medarbejder Ole Møller Nielsen gået i gang med at fremstille en komplet fortegnelse nr. 1-100 baseret på det tidligere udgivne index, der kun rakte til nr. 66.

Til august udkommer vor tredje bog om DSBs damplokomotiver, nemlig om rangermaskinerne hos DSB gennem tiderne. Se annoncen herunder. Men, husk, vi trykker kun et oplag, der svarer til forudbestillingerne. Vi kan tilføje, at vi er ved at opdatere vore gamle tekster om DSB litra D og P/PR, der udkom som hæfter i 1980'erne. Der er siden kommet en masse nye oplys-

ninger og fotos, der bør komme vore læsere til gode. De nye bøger vil få samme udseende som den om DSB litra E og DSB litra R, H og S. Mere om disse bøger, når tiden er inde.

Dette nummer er igen en blanding af modeljernbane og -historie 1:1, og næste nummer bliver igen med en masse stof, der må kunne gavne alle, som dyrker danske jernbaner. Og så arbejder vi på at lave et stort julenummer til december med en masse spændende tekster om danske jernbaner i virkelighed og model.

Ka' I ha' en god sommer. Vi ses til september, hvor efteråret igen er ved at sætte ind. ■



Damprangerlokomotiverne hos DSB 1892-1970

Af Steffen Dresler

lige så spændende og mangfoldig som hos togmaskinerne.

Bogen er et forsøg på at beskrive Statsbanernes damp rangerlokomotiver fra den spæde begyndelse i 1870'erne og frem til diesellokomotiverne totale overtagelse af rangertjenesten i slutningen af 1960'erne, altså en næsten 100-årig periode, og ikke mere end ca. 35 år siden den sluttede.

Ikke alene er de til formålet byggede lokomotiver beskrevet, men også de talrige typer af toglokomotiver, der blev ombygget til rangerlokomotiver. Og da sidstnævnte lokomotivers rangertjeneste ofte var ganske kort, er hele deres historie medtaget. I alt er der omtalt 22 forskellige litra i bogen!

Ud over lokomotivtyperne beskriver bogen også rangertjenestens udvikling med omtale af signalføring, sikkerhedstjenesten og lokomotivernes arbejde i de

såkaldte "rangerture" på større eller mindre rangerbanegårde.

Bogen er fyldt med skemaer om rangermateriellets anvendelse samt selvfølgelig om det tekniske vedrørende lokomotiverne.

Teksten er forsøgt illustreret med tidstypiske billeder af lokomotiverne og samtidig udvælge ikke hidtil sete billeder, samt hvor muligt, DSB Maskinafdelings hovedtegninger.

Bogen er blevet til ved hjælp af Danmarks Jernbanemuseums arkiver og tidligere DSB ansatte, hvis optegnelser og notater ikke har været anvendt før. Yderligere er det meste af det ældre billedmateriale fundet i Danmarks Jernbanemuseums store billedsamling.

Bogen bliver format A4. Sideantallet anlås at blive 96, og bogen kommer til at koste kr. 320,00.

Den fås ved at indsende det ilagte girokort (kun til abonnenter) inden den 18. juli 2009. Bemærk, at bogen kun trykkes i det forudbestilte antal.

Ultimo august udkommer fra forlaget Tog på Tryk (Lokomotivet) en ny bog i serien om DSBs damplokomotiver, denne gang om et emne, der aldrig har været behandlet i en og samme bog, nemlig om DSBs damprangerlokomotiver.

Rangerlokomotiverne har altid stået i skyggen af de store togmaskiner, der enten trak de mange personførende tog eller de store godstog. Dette til trods er og har rangermaskinernes historie været

S KYDEBRO



kr. 2.000,-

89021
Skydebro



kr. 600,-

89022
Extension kit til 89021

Street lights

kr. 199,-
pr. sæt



19850220 Old style street lights 2-pack, black

19850221 Old style street lights 2-pack, blue

19850222 Old style street lights 2-pack, green

19850240 Suburban lights 2-pack, pale green

*Der tages forbehold for trykfejl og prisændringer.
Priserne er vejledende udsalgspriser.*

WWW.HELJAN.DK





DSB PERRONANLÆG på modeljernbanen

■ Af Torben Andersen

Et kedeligt emne? Ja, for nogle måske, men ønsker man at anlægget skal ligne forbilledet, så er der ingen vej udenom. Og det er såmænd ikke så kedeligt endda, da der er et utal af muligheder for at variere.

Men hvad er perroner egentlig? I en af Statsbanernes lærebøger står at læse: "... for at lette de rejsendes ind- og udstigning af togene og for bekvemmere at kunne ind- og ud-lade rejsegods og postsager forsynes banegårde med perroner langs hovedsporene og i passende højde over disse".

Perroner er imidlertid et lige så vidt begreb som så meget andet inden for modeljernbanen, for der findes forskellige typer, bredder, udformninger, belægninger (asfalt, grus,

fliser), udstyr m.v. alt efter om det er en by- eller landstation.

Perrontyper

DSB benytter forskellige betegnelser for perronerne, alt efter beliggenheden i forhold til stationens hovedbygning.

På stationer, hvor hovedsporene er gennemgående, kalder man perronen mellem hovedbygningen og nærmeste hovedspor for **hovedperronen**.

Perroner, der ligger mellem de andre hovedspor kaldes for mellem-perroner. En mellem-perron kan være indrettet således, at der kan foretages ind- og udstigning til begge sider. Den kan dog også være udformet således, at den kun tillader ud- og indstigning på den ene side; disse perroner findes især på landstationer og i mindre stationsbyer.

Er hovedbygningen anbragt på en perron, der som en ø ligger mel-

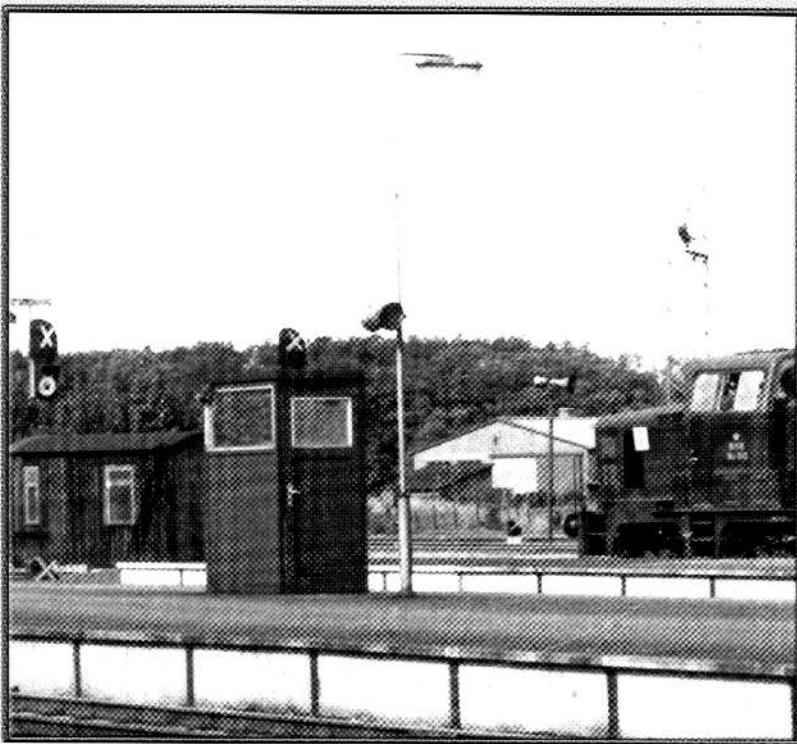
lem to hovedspor, kaldes perronen for en ø-perron. Mange S-togstationer er anlagt som ø-perroner, men der findes også ø-perroner andre steder i landet, bl.a. Langå og Padborg.

Tager vi til Helsingør, så finder vi en helt anden type perroner, der er typisk for en sækstation, nemlig *tværperroner*. Her ligger hovedbygningen for enden af sporene ved en forbindelsesperron, der - som navnet fortæller - går på tværs af sporene.

Mellem-perronerne, der her som tungter går ind mellem sporene kaldes simpelthen for *tungeperroner*.

De yderste perroner, der begrænser stationens sider kalder man for *sideperroner*.

Der er nogle få andre stationer, der er indrettet på denne måde, bl.a. Kalundborg og Rødby F., begge anlagt således i begyndelsen af 1960'erne. Også Frederikshavn er af samme type, men denne er først



karrer el. lign., fx på landstationer, anvendtes en grusbelægning bestående af et grundlag med slagger eller singles (småsten), og et slidlag af lerholdigt grus.

I områder, hvor der måtte regnes med lettere bilkørsel, fx i nærheden af hovedbygningen, blev bundlaget udført som egentlig vejbelægning. Endvidere gav man på mindre stationer som regel den centrale del af perronerne en fast belægning i form af fliser eller asfalt i ca. to meter bredde langs med forkanten.

På perroner med stærk trafikering anvendes enten flise- eller asfaltbelægning.

Flisebelægninger anvendes i almindelighed kun, hvor perronen var overdækket. Fliserne, der var i beton, målte 40x40 cm lagt på et 8-10 cm lag sand. Fliserne blev altid lagt i forbandt, og hvis hele perronen skulle dækkes, skete det med fliserækken vinkelret på forkanten.

Som underlag for asfaltbelægninger anvendtes som regel en macadam-blanding.

Fordelene ved anvendelse af fliser frem for asfaltbelægning var bl.a. at det var lettere senere at foretage opgravning for lægning af kabler, ligesom fliserne som regel gav perronen et mere lyst og tiltalende udseende. Omvendt havde asfalt den fordel, at man fik en jævnere overflade.

På nogle store stationer anvendte DSB dog klinker i stedet for betonfliser, bl.a. København H og Århus H.

Perronforkant i jernbetonplader på Nyborg station, 1964. Selve perronens gangareal er asfalteret. Bemærk den lille telefonhytte, der var grønmalet. Lysmasten ved siden af har højtaler. I baggrunden rangerer MH 323.
Foto: JS/DMJK.

ombygget således i 1980'erne. Frederiksberg havde også sækstation, denne var dog indrettet for S-tog.

Højde og bredde på perroner

Der skal - ligesom i virkeligheden - anlægges perroner, der er så lange at publikum kan stå på alle vogne, der holder ved perronen. Dernæst skal perronerne have en højde, så det er nemt at stige af eller på.

Perronens højde måles fra skinnetop til oversiden af perronforkanten. Alle perroner med en højde under 26 cm kaldes for en lav perron, mens alle andre kaldes høje perroner.

Perronhøjderne har skiftet en del gennem tiderne, men for S-togene er de 92 cm, mens de for bystationer tidligere var 50-55 cm (se mere i LOKOMOTIVET nr. 52, side 14).

Bredden på perronerne varierer også. På landstationer med lav perron, d.v.s. perronhøjde 26 cm, skulle afstanden være 1570 mm fra forkant af perron til spormidte.

På stationer med perronhøjder 50 til 92 cm skulle afstand fra perronforkant til spormidte være 1660 mm.

Perronforkanter

Tidligere udførtes forkanter ofte i murværk eller grovbeton, men ved ganske svagt trafikerede stationer eller trinbrætter kunne man se forkanten opsat i græstørv.

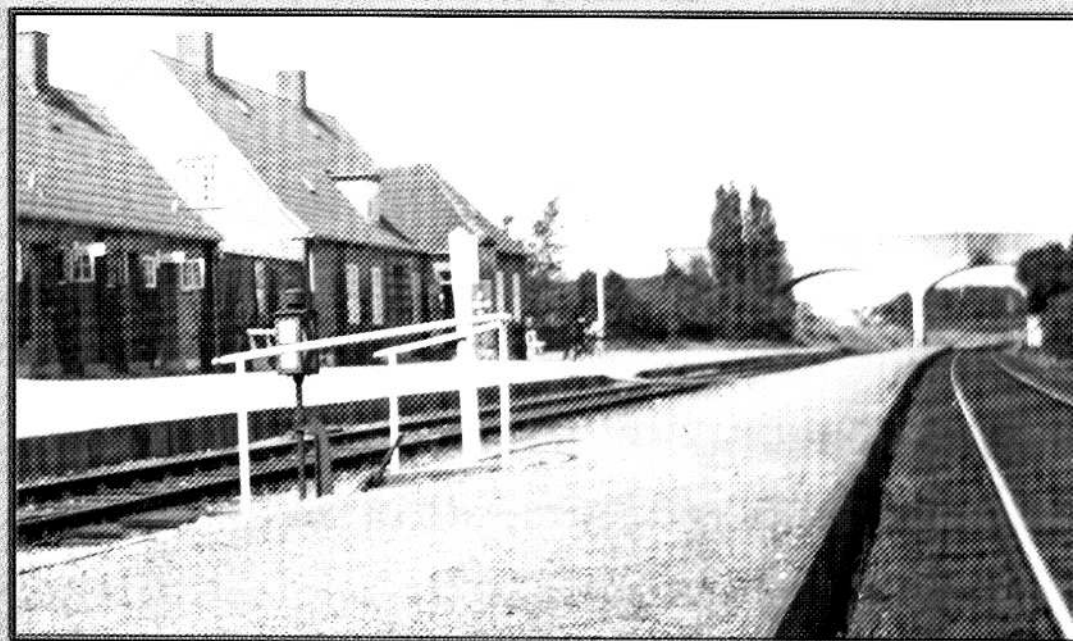
Fra ca. 1955 udførtes perronforkanterne med færdigstøbte jernbetonelementer med to eller tre vandrette jernbetonplader. Den øverste var profileret med et fremspring. Pladerne anbragtes mellem skinnestolper forsynet med betonfod. Skinnestolperne anbragtes med en indbyrdes afstand på 2000 mm.

Ud mod sporet var forkanten forsynet med trin i en passende indbyrdes afstand for at lette personalets op- og nedstigning til og fra perronen.

Perronbelægning

På svagt trafikerede perroner, hvor der ikke skulle køres med perron-

Braaby station på Sydbanen, 1936. Perronerne er lagt med grus, og har 26 cm lave stenforkanter. Bemærk den høje sporskiftelygte, der skærer sig ind i perronen og er indhegnet. Foto: Arkiv TA.



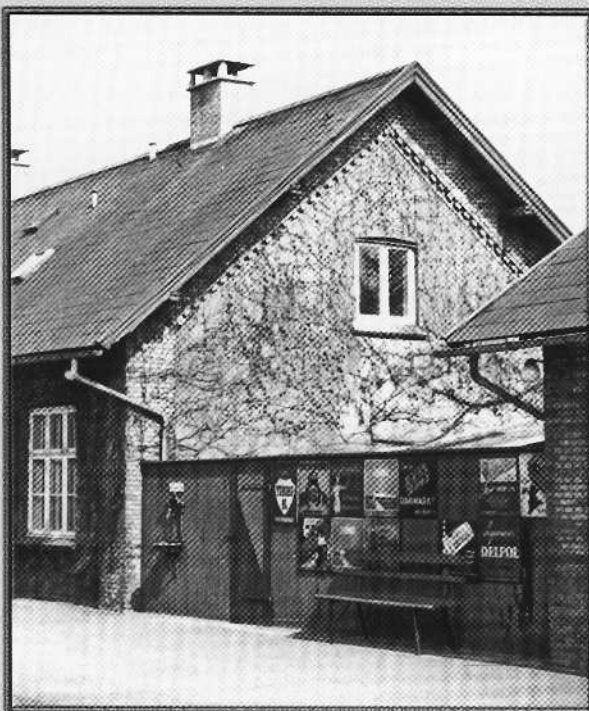


Foto tv.: Glamsbjerg station på Fyn i slutningen af 1950'erne med utallige skilte-reklamer i emalje på plankeværket. Sådanne reklamer for alverdens produkter var almindelige i mange år, og var opsat på stationsmure, plankeværker, trinbrætter, varehuse o.s.v.
Foto. AK/OMJK.

Foto th.: Hadsten station i vinteren 1978. Midterperronen er flisebelagt ud mod perronkanten, mens der er lagt grus bagtil, hvor lygtepælene står. Fliserne er lagt i forbandt, d.v.s. forskudt for hinanden. Læg mærke til hegnet på den ene side af perronen.
Foto: Arkiv TA.

Længde på perroner

Længden på perronerne kan være et problem, ikke alene på anlægget, men også i virkeligheden. Det er denne længde, der i praksis begrænser et togs oprangering. Lokomotivets trækkeevne har selvfølgelig også en betydning, men selv om en maskine kan trække et stort antal vogne, så er det perronernes længde, der i sidste ende afgør, hvor mange vogne, der kan sættes på krogen.

alle vogne kunne holde ud for perronen.

Perronovergange

Hos forbilledet findes tre måder for publikum at komme til og fra stationsbygningen til de adskilte perroner:

- 1) Man kan gå over sporene ved hjælp af svelleovergange, der forbinder perronerne eller adgangen kan ske via
- 2) perrontunneler eller med en
- 3) gangbro over sporene.

Hver type har sine ulemper og fordele, og kun på endestationer med tværperroner og perrontunger er adgangen uproblematisk for alle gående med og uden barnevogne, cykler, handicappede o.s.v.

De øvrige overgange har alle ulemper, bl.a. er svelleovergang over sporene direkte farlig. Denne form er alligevel den mest almindelige, fordi det er den billigste at anlægge, ikke mindst på stationer med ringe persontrafik, og bruges på et antal af stationer, både landstationer og mindre bystationer. Den anvendes dog også på mange provinsstationer.

Perrontunneler, der er kostbare at anlægge, er den næstmest benyttede adgangsform.

Gangbroer over jernbaneterrænet var tidligere meget almindelig, men mange er i tidens løb fjernet, og anvendes efterhånden kun i be-

grænset omfang. De er dog taget mere i brug i nyere tid på nogle stationer. Oprindeligt blev gangbroer anlagt som overdækkede, der rakte fra hovedbygningens forhal til perron, fx i Vordingborg, Skive og Kalundborg, sidstnævnte fra perron til skibstrafik.

Trapperne for perrontunnelerne anbringes - hvis de ikke ligger under perrontag - ofte i særlige overdækkede nedgangsbygninger (trappehuse).

Hvis pladsen tillader det, så vil vi i næste nummer bringe en tegning af sådan et trappehus, hvis forbillede stod i Herning.

Svlelleovergange

Da svlelleovergange er de mest almindelige, så kan man i model nøjes med at anlægge disse mellem perronerne. Det kan gøres ved hjælp af løse sveller fra fx Merten, men overgangene kan også lægges med 2 mm rillet plastcard skåret ud i svlellebredde. Husk i øvrigt ved overgange i sporniveau, at opstille skilte med advarsel om at passe på tog m.v., og ved overgange, der ikke er forbeholdt publikum at opstille skilte med "Overgang Forbudt". Disse skilte fås bl.a. fra FREJA H0 og andre fabrikanter i flotte ætsede udgaver.

Ønsker man at indikere perrontunneler med trappeopgang til perronen kan tilbehørsfabrikanterne tilbyde mange former i samlesæt, bl.a. trapper. Se tilbehørkatalogerne.

Tips:

Et problem med lange perroner i model er at de ofte kommer til at virke for stive og kedelige, når de ligger som trukket efter en snor. Optisk bør man derfor kurve perronerne lidt... og i virkeligheden er mange perroner lagt let kurvede. Her er det nemmest i model at benytte flamingoplader. Det kan også være en fordel at anlægge stationer i anlægget hjørner, dels udnytter man pladsen og dels får man et mere optisk pænt forløb med perroner, spor o.s.v. Stationer lagt med med sporkurver findes mange steder hos forbilledet, så det er ikke urealistisk i model.

Vi må altså lave længderne så realistiske som muligt, d.v.s. efter hvor lange tog, vi kører. Her må vi bruge det længste tog, vi agter at køre med excl. lokomotivet som udgangspunkt. Ved motortog skal



Til venstre:
Lav perron med
betonforkant. Per-
ronen er belagt
med asfalt. Læg
mærke til lam-
perne, og at det
bageste spor lig-
ger i grusballast.
Aalborg 1967.



Fritrumsprofil

Glem ikke fritrumsprofilen. Det er vigtigt ved perroner, læsseramper, broer m.v. så toget ikke kører mod kanter. Det kan så afspore og i værste fald ødelægges. Forbilledet har nogle ganske specifikke mål, som ikke er anvendelige på vore anlæg, idet modeller af det rullende materiel af tekniske hensyn har nogle målmæssige udsving. Anbefalinger i model fremgår af bl.a. NEM-bladene som mange fabrikanter følger. Her er bl.a. fritrums mål for perroner m.v., så det kan vi uden videre bruge. Profilen kan udskæres som en mållære i messing- eller plastplade, så man kan benytte det som vejledning ved sporelægningen. Man kan også fremstille en kørende lære ved at montere det på en udrangeret åben vogn el.lign. Det kan så trækkes rundt på anlægget for kontrol af kanter og udhæng ved perroner (og på skjulte underføringer m.v.).

Perrontag, venteskure og -huse

Et typisk islæt på de større danske stationer var/er vente- og perronskure, der skulle/skal beskytte de rejsende for vejr og vind...og det kan jo nok være nødvendigt med det danske vejrlig.

Det mest almindelige er de store overdækkede venterum, der er delt på langs i to lige store fløje med sidevægge, således at der var åbent fortil/bagtil. I disse fløje er indrettet bænke. Perrontagene og rum er designet med mange vinduer med træværk malet i DSB-grøn. Se

1:87-tegning af denne ventebygning sidst i artiklen.

På mindre stationer - og som supplement på større - opstilledes venteskure i varierende størrelser. Disse kunne være overdækkede med fladt tag med lukkede eller åbne forvægge.

Udstyr på perroner

Perronerne er naturligvis udstyret med mange faciliteter for afvikling af persontrafikken.

På alle perroner findes stationskilte, lysmaster, tavler med køreplaner og andre informationstavler, højtalere, ure, bænke, destinationsskilte o.s.v... og på visse landstationer gitter eller hegn på den ene perronside for sikring af de rejsende ved ensidige perroner.

I ældre tid (epoke II og III) var emaljeskilte med reklamer opsat på stationsmure, plankeværk, perronhuse m.v. mere reglen end undtagelsen. Så dem skal man også huske at få med. Se huskeliste side 10.

Andet udstyr

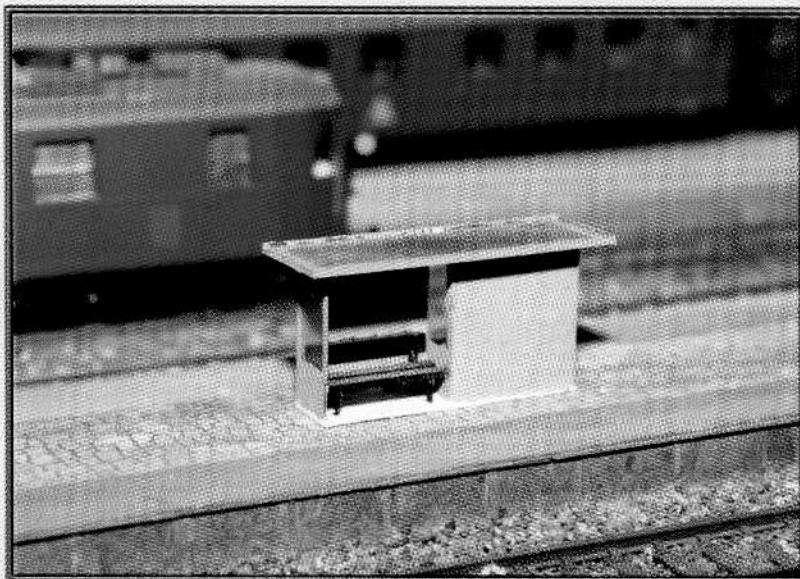
På mange jysk/fynske stationer var på perronerne opstillet mindre telefonhytter med forbindelse til signal- og kommandoposten for diverse meldinger for togafgang m.v. Disse telefonhytter var malet grønne, og benyttedes til langt op i 1980'erne. Se foto side 7. I model fås disse kun fra tilbehørfirmaet Vollmer under katalog-nr. 3562. Dette er ganske vist et helt udstyrssæt til perroner, men det meste kan bruges til en dansk station.

Perroner i model

Perroner i model kan anlægges med 10 mm spånplader (for perronhøjder 92 cm) eller flamingoplader, der saves i den ønskede facon. Sidstnævnte har en langt mindre vægt, og bør foretrækkes på fx modulanlæg.

Vil man have 50-55 cm høje perroner, så må man lave perronerne i "lagkage" i en samlet højde på godt 65 mm (skala 1:87). Men som nævnt tidligere kan man ikke helt

Herover:
Den sydlige perronovergang i Næstved lagt med sortbejdet tømmer, 1977.
Læg mærke til de gråhvide kabelrender i baggrunden mellem sporene. Overgangene var som regel lagt med sveller, men da denne overgang især blev benyttet af perronkarrer, DSBs biler m.v., blev den lagt med lidt bredere tømmer.



Perron i model, fremstillet med 10 mm polystyren, dækket med 1 mm pap på overflade og sider. Øverste kant rager ud over perronsiden som hos forbilledet. Midt på perronen er anlagt fliser i et uregelmæssigt mønster.

benytte forbilledet hundrede procent af hensyn til fritrum m.v., så de fleste vil nok uden videre benytte en perronhøjde i model på 10 mm.

For at få en lille overkant på et par mm på begge sider af perronerne, dækkes pladen - spånplade eller flamingo - med karton, der udskæres lidt større i bredden. De males derefter med grå cementfarve, hvis de skal forestille at være lagt med asfalt.

Perronforkanterne - hvis de skal være med jernbetonelementer - dækkes med skiltekarton el.lign, hvor elementerne opstreges ved hjælp af vandrette tynde streger. Skinnestolper markeres med lodrette streger med ca. 30 mm mellemrum. Husk at male dem gråhvide inden opstregning.

For asfaltbelægninger bruges tynd karton, der dækkes med gråt eller sort vandslibepapir, mens klin-

ker og fliser opstreges på karton. Tilhørfabrikkerne kan levere et utal af forprægede plader eller fortrykte fliser i alle mønstre.

Til perroner med grusbelægning benyttes et tyndt lag fint siet sand, der limes direkte på spånpladen eller - endnu bedre - på et underlag i plast, der limes oven på spånpladeperronen som mellemlag.

Forkanter til simple perroner med grus på landstationer kan lægges med "tøssegæs" (græstørv) eller med mindre trælister (ca. 5x5 mm for perronhøjer 50 cm), der farves stengrå inden opstregning (markering) for at angive adskillelse.

Længde på perroner i model

Længden på et perronan-

læg i epoke III med P-maskine og fire stål vogne litra AV og CC skal minimum være - omregnet til skala 1:87 - $4 \times 250 \text{ mm} = 1000 \text{ mm}$ eller én meter. P-maskinen skal - generelt betragtet - ikke medregnes. Hertil bør lægges lidt længde (luft) på begge sider fx i alt 100 mm, så perronen bliver 1,1 meter.

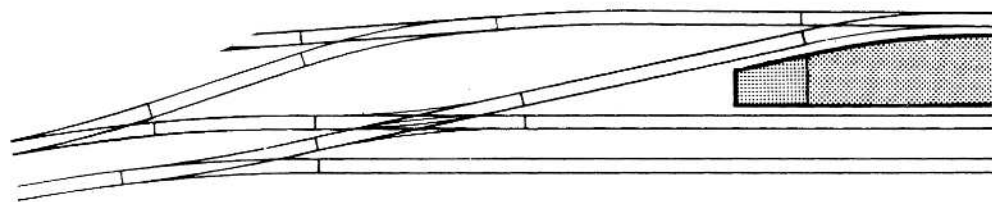
Kører man med moderne 24,5 m vogne (litra A og B) øges længden til $4 \times 282 \text{ mm} = \text{ca. } 1,25 \text{ meter}$. Der skal altså god plads til for at få realistiske perroner i denne epoke, ihvertfald i skala 1:87.

Netop at få plads til perroner, kan være et problem for mindre anlæg, og derfor er det nødvendigt at finde på måder at omgå pladsen på. Man kan fx gøre de yderste ender på perronerne skrå, således at et evt. sporskifte ikke kommer til

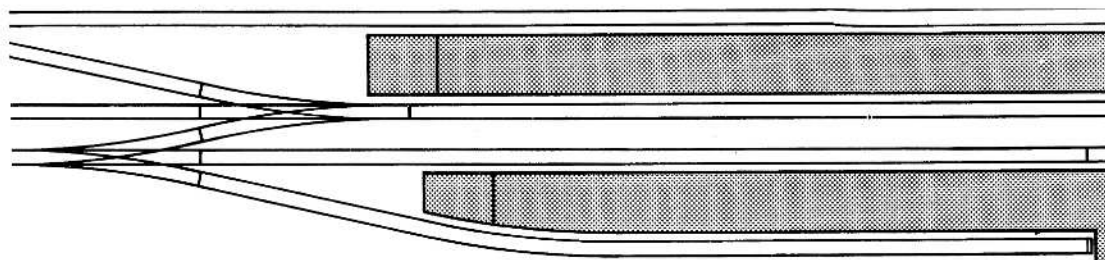
Tjekliste: Hvad kan man finde på perronerne?

- perron- og læskure
- stationskilte
- bænke
- togviserskilte
- ure
- plakattavler og reklametavler
- blomsterkummer (beton eller sveller)
- højttalere
- lys og lamper (lysmaster m.v.)
- køreplanstandere og -tavler
- cykelstativer og skure
- informationstavler og -skilte m.v.
- emaljereklamer (ældre tid)
- advarselsskilte og -lys (Gå-ikke-over-Sporet, Overgang Forbudt m.v.)
- perronkarrer, trækvogne m.v.

Figur 1



Figur 2



Begge figurer er forslag til afkortning af perroner.

at ligge for langt ude, og dermed optager unødvendig plads for at kurve sig ind (se tegning 2 side 10). Perronlængden bliver en anelse kortere i den ene side, men det afkortede spor kan bruges til lokale mindre tog eller til privatbane, så kan det være løsningen. Bemærk, at de viste symmetriske skifter ikke var så almindeligt hos DSB, men kan benyttes i en kneben situation.

Samme princip kan også benyttes ved et englænderskifte og et almindeligt skifte lagt helt inde ved perronen som vist på fig. 2. Er det almindelige skifte ikke nødvendigt, kan det naturligvis udelades.

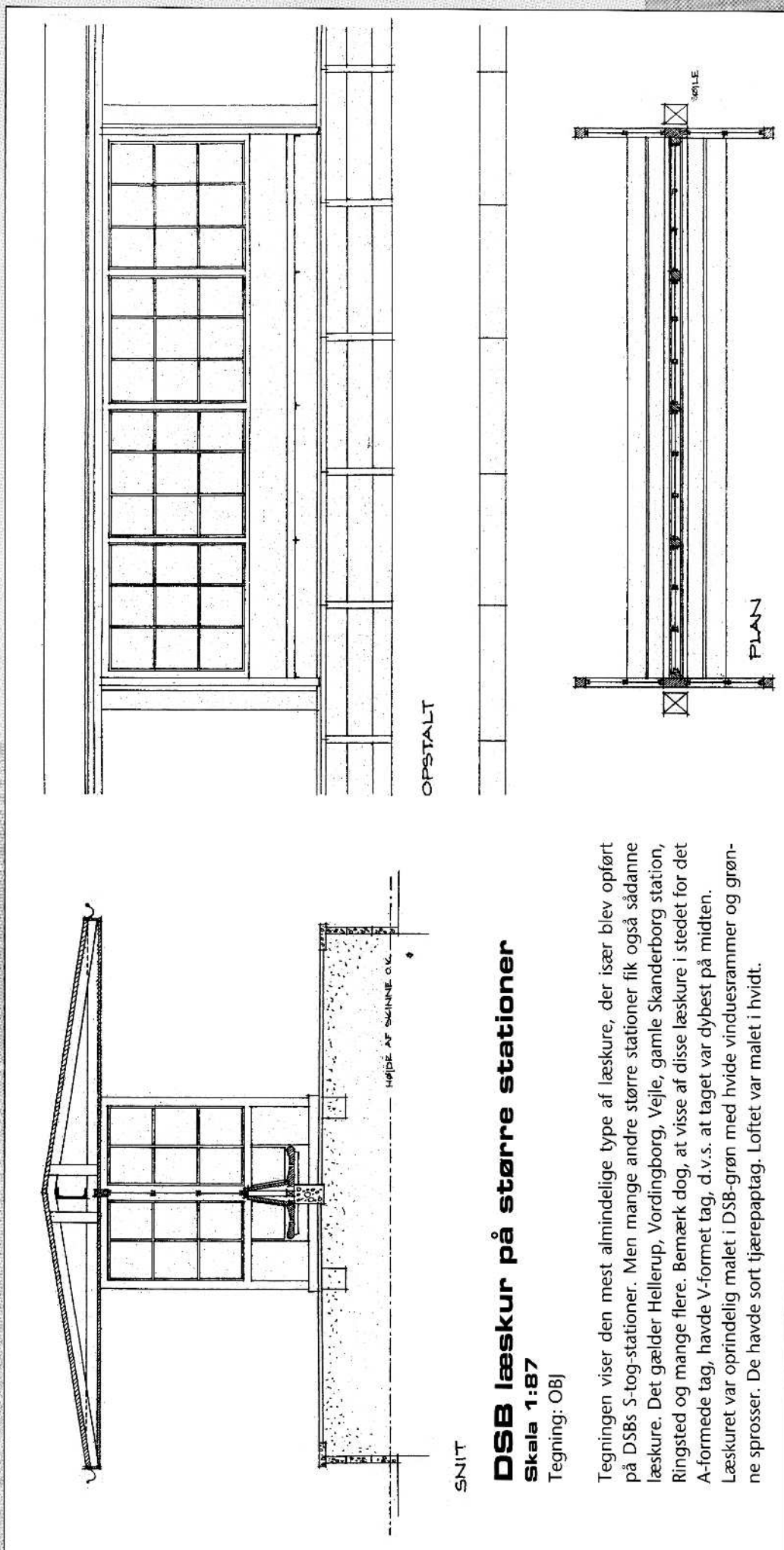
Med hensyn til perronbredde i model, så kan vi ikke umiddelbart bruge forbilledets perronbredder til ret meget. Det er nemlig det anvendte modelsporfabrikat, der afgør denne bredde, nærmere betegnet fabrikatets parallelle sporafstand, altså afstand fra spormidte til spormidte. Den varierer fra fabrikat til fabrikat.

Tilbehørfabrikaterne kan tilbyde mange typer samlesæt af perroner med varierende perronbredder, lige fra de smalleste til de bredeste, i faste længder eller moduler, med og uden udstyr som perrontage, bænke o.s.v.

Højde og bredde på de fleste perronsæt i model er som regel tilpasset 2-skinne-driften, men flere fabrikater kan efterhånden også tilbyde sæt til de nye Märklin C-spor, der byder på særlige vanskelige praktiske og optiske forhold med hensyn til bredde og højde.

Man kan ikke på de nævnte C-spor uden videre fjerne ballasten i hverken højde eller bredde, så derfor er modeller af perroner til C-spor fremstillet i en højde af 15 mm, hvor de til 2-skinne-drift er 10 mm, mens bredden selvfølgelig er tilpasset Märklins parallelkurver.

For anlæg med Märklin K-spor er der ingen problemer, idet disse generelt følger samme profiler som 2-skinne-driftens spor, her er det kun sporskifterne, der bestemmer perronbredden.



SNIT

DSB læskur på større stationer

Skala 1:87

Tegning: OBj

Tegningen viser den mest almindelige type af læskure, der især blev opført på DSBs S-tog-stationer. Men mange andre større stationer fik også sådanne læskure. Det gælder Hellerup, Vordingborg, Vejle, gamle Skanderborg station, Ringsted og mange flere. Bemærk dog, at visse af disse læskure i stedet for det A-formede tag, havde V-formet tag, d.v.s. at taget var dybest på midten. Læskuret var oprindeligt malet i DSB-grøn med hvide vinduesrammer og grønne sprosser. De havde sort tjerepaptag. Loftet var malet i hvidt.

NYT FRA OKT

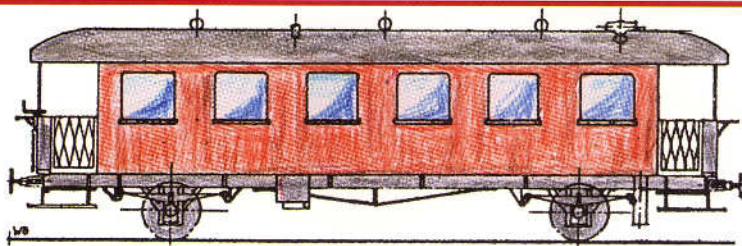
Underlag til dine spor:

En meter kr. **25,-**
10 meter kr. **198,-**

Diverse byggesæt til vogne:
PJ, PF og bænkevogn er på lager.

Ætseplade med diverse dele til banemiljøet kr. **35,-**

Symoba koblinger
Pr. sæt kr. **4950**
Dyre, men dejlige.



Er du interesseret i en

Scandia personvogn fra privatbanerne

Færdigbygget eller som byggesæt?

Vi får nu den model som firmaet Burmester fremstillede for nogle år siden. Den bliver opdateret, så den kommer som en lille serie færdige vogne, og en lille serie som byggesæt.

Er du interesseret, så lad os høre.

Triangel motorvogn

fra HBS
Byggesæt komplet med detaljer kr. **2700,-**

Drev til samme kr. **470,-**

Minidekoder til ovenstående kr. **325,-**

Ætseplade med signalarme m.v. kr. **30,-**

Danske signalarme til Viessmann-signaler ætseplade Pr stk kr. **10,-**

PIKO gastank vogn

Kr. **199,-**

Andre danske vogne fra PIKO på lager

MNJ

Norske og svenske person- og godsvogne på lager, bl.a. de brune SJ personvogne, der var gæster på Københavns Hovedbanegård.

Få katalog tilsendt kr. **30,-**

HELJAN

DSB litra E til både AC og DC er på lager.
Diverse AV-vogne er på lager.

HOBBY TRADE

Keglebeholdervogne litra Ucs er på lager

TIDSSKRIFTER på lager

- **012 Express**, særlig for spor 1
- **LOKOMOTIVET**
- **MIBA**

Dekodere

ESU lokdekoder, Lenz, Zimo - og andet udstyr fra Zimo

BEMÆRK:

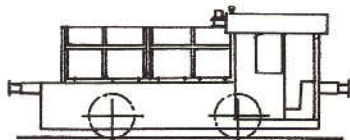
Ferielukket i hele juli måned

BEMÆRK:

Vi får ny hjemmeside

DSB traktor 70

Ætseark i metal med dele til traktor 70.
Puffer i messing kan leveres særskilt.
Drev til modellen kan leveres.
Hør nærmere.
Pris for ætseplade kr. **295,-**



OKT model import

Ove Kirk Thomsen

Brovejen 194 · 5500 Middelfart

Telefon/fax 0045 64 40 34 62

OKT@get2net.dk · <http://hjem.get2net.dk>

Åbningstider: Torsdag fra 16.00-18.00, fredag 15.00-19.00

Første lørdag i hver måned 10.00-14.00

Der tages forbehold for fejl og udsolgte varer



DSB litra MZ 1425 fra Hobby Trade. Modellen er i udseende til ca. epoke Va, d.v.s. med to førerhusvinduer, firkantede puffer og underhængt plov.

DSB litra MZ i model ... dieseltrækraft til tre epoker

Der er efterhånden udkommet et utal af MZ-modeller, og vi ser her lidt på disse, og hvilke epoker, de repræsenterer, således at man har mulighed for at køre epoke-rigtigt.

De første MZ i model

De første MZ i model kom fra LIMA i 1978. På det tidspunkt var man ved at ommale forbillederne, og den valgte model MZ 1401, der var til toskinne jævnstrøm, blev derfor leveret i rød/sort.

I 1980 kom samme grundmodel i vinrød lakering med cremegrå fartstriber og vingehjul. Denne model fik nummer MZ 1408.

Senere fulgte diverse udgaver i rød/sort med varierende numre og udseende, bl.a. MZ med underhængt plov og blændede førerhusvinduer. Den sidste MZ fra LIMA var nummer 1407 til AC, og udsendtes i 1995. Læs mere om disse og andre tidlige MZ-modeller i LOKO-MOTIVET nr. 42 og frem.

I tiden efter år 2005 har to producenter markeret sig med udgivelse af MZ-modeller, nemlig ROCO og Hobby Trade. Mens ROCO har koncentreret sig om modeller af serie I og II, så har Hobby Trade også produceret MZ af serie IV. Dermed mangler vi kun modeller af serie III.

Hobby Trade

MZ serie I og II

I foråret 2007 udkom Hobby Trades versioner af DSBs diesellokomotiv litra MZ serie I og II. I første omgang blev det til MZ 1412 fra serie II. Modellen leveredes i vinrød med detal-

jer, der svarer til denne serie, bl.a. med ekstra tagopbygning (pukkel) omkring udstødning. Derpå fulgte i sommerens løb år 2007 de øvrige MZ i serie II, bl.a. udgaver i rød/sort design.

Modellen har som normalt for Hobby Trade chassis i metal, mens overdelen er i hård plast. Motoren er som sædvanlig fra det japanske Mashima med to svinghjul i messing, og med træk til bogier via kardan. Modellerne kører upåklageligt, og har en fantastisk trækraft.

Både den vinrøde og sort/røde model svarer helt og holdent til serie II-maskiner i årene 1975 til ca. 1995-97, bl.a. med korrekte fører-

husvinduer, den nævnte ekstra opbygning på taget o.s.v.

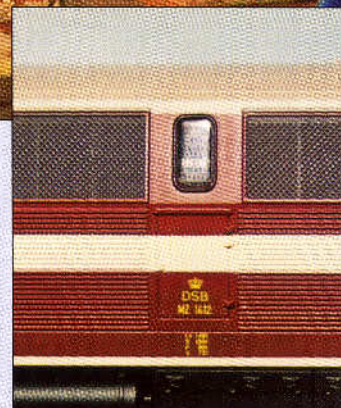
Sluttelig sendtes i efteråret 2007 et par nye modeller af MZ, denne gang med vinrøde forbilleder i serie I. I juni 2008 udgav man MZ 1401 i rød/sort. Disse er helt korrekte, idet de leveres således som MZ'erne så ud ved leveringen, altså uden 'pukkel' og med korrekt placering af oliebeholdere og batterikasser. Desuden er de rige på detaljer, og har fx den rigtige størrelse førerhusvinduer med tydelig markering af rudernes stålrammer.

Modeller til Märklin har højere hjulflanger og lidt anderledes træk.



DSB litra MZ 1425 fra Hobby Trade med påmonterede håndgældere m.v.

DSB litra MZ 1412 fra Hobby Trade. Modellen er i den lidt senere 1970'er udgave med 'pukkel' på taget. Den er perfekt med hensyn til lakering og påtryk.



**Serie I
MZ 1401
Epoke IIIc, 1967-1971**

Modellen leveres i vinrød med fartstriber, runde puffer og lodret frontskærte, således som den så ud ved leveringen i 1967 og frem til 1971, hvorefter maskinen forsøgs-mæssigt blev ommalet i det rød/sorte design, og fik stort DSB-logo på fronterne. Dette ændredes igen i 1985.

Modellen er korrekt med lille udstødning på taget og den rigtige placering af olietanke og batterikasser. Også litrering og påtryk er som på de første maskiner, d.v.s. med stiliseret vingehjul og kronelitrering i skygge.

idet støv og skidt m.v. efterhånden lagde sig i stålrevnen på forbilledet, og gav indtryk af et førerhus i ét stykke.

Denne model er imidlertid lidt bedre end ROCOs model med samme nummer, idet ROCOs MZ 1401 i højden har for smalle førerhusvinduer, og vinduesrammerne er ikke så tydeligt markeret som på Hobby Trades udgave. Se foto side 17.

Tagdetaljerne er som på foran-nævnte MZ 1401 i vinrød, d.v.s. uden ekstra opbygning ved udstødning, der senere blev monteret på alle serie I- og II-maskiner.

**DSB MZ 1401
Epoke IVa, 1971-1984**

Modellen leveres i det rød/sorte design med stort DSB-logo på fronterne, således som forbilledet så ud efter omlakering fra vinrød til sort/rød i 1971. Detaljemæssigt svarer den meget fint til sit forbillede, men mangler en detalje som markering af skille-stålkranen omkring førerhuset. Det kan dog forsvares,



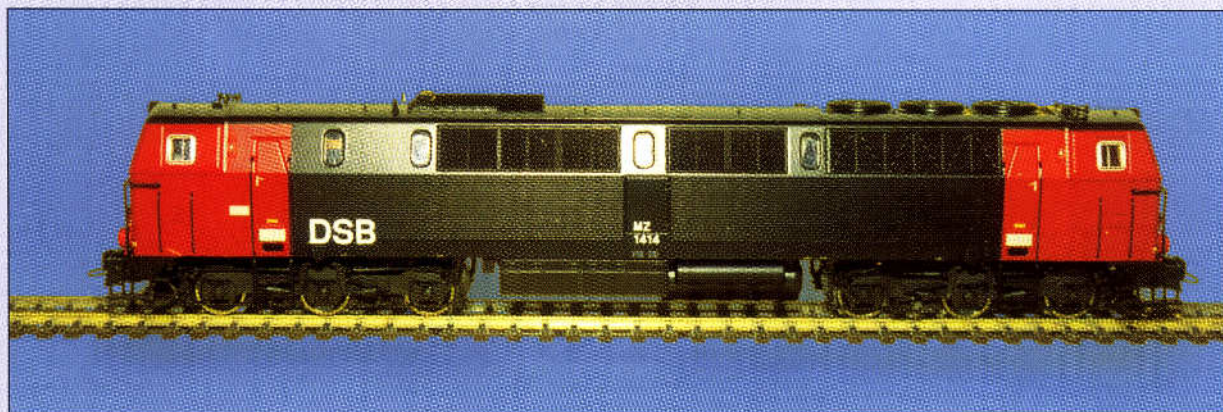
Forbilledet kørte i det rød/sorte forøgsdesignet til og med december 1983, altså næsten til 1984. Og da modellen har runde puffer, og ikke er forsynet med underhængt plov, tre lygter m.v., så er det en typisk epoke IVa model, (1971) 1974-1984.

Der er dog en lille fejl med påskifterne, idet litreringen på siderne er forkerte. De første omlakerede diesellokomotiver havde stort nummer på siden med et lille MZ nedenunder, men Hobby Trades model bærer påskriften, der senere blev standard hos forbilledet.

**MZ 1405
Epoke IIIc/IVa, 1968-1984**

Denne model, hvis forbillede levedes til DSB i 1968, fås ligeledes i den originale vinrøde farve med

Begge fotos viser ROCOs model af MZ 1414, der i princippet er magen til MZ 1420, d.v.s. til ca. epoke Vb.



gult vingehjul som den førnævnte model af MZ 1401. Forbilledet kørte indtil 1984 i dette liberer. Tagudrustning, runde puffer og triangellys m.v. er helt som hos forbilledet.

Serie II

MZ 1412

Epoke IVa, 1975-1984

Modellen er i vinrød med creme-farvede fartstriber, det oprindelige MZ-logo (vingehjul) på fronterne og DIN 1451 litrering på siderne (korrekt).

Taget på modellen er ændret, således at udstødningen har fået en ekstra overbygning (pukkel) som forbilledet så ud fra ca. midten af 1970'erne.

Modellen er forsynet med runde puffer og lodret frontskørte, og passer således til drift i årene 1975-1984, idet forbilledet i 1984 blev omlakeret i rød/sort.



Modellen til DC er i dag udsolgt.

MZ 1418

Epoke IVb/Va, 1985-1997

En serie II-maskine, hvis forbillede leveredes i 1970, i det rød/sorte design som den fik ved hovedefter-

synet i 1985 efter en kortvarig forsøgsvis bemaling med stort nummer på fronterne.

Fra ca. 1997 blev hvert af sidevinduerne afblændet, således at maskinen kun havde et lille førerhusvindue i hver side.

Modellen er udstyret med afblændet førerhusvindue, firkantede puffer, underhængte plove, rangertrin, røde slutlys og ITC-klap, og er derfor egnet til drift i årene 1992-1997.

MZ 1425

Epoke IVb, ca. 1992-1997

Igen en MZ serie II i rød/sort liberer med firkantede puffer og underhængte plove. Forbilledet blev leveret i 1970, og kørte i den vinrøde farve indtil 1985, hvor det blev omlakeret i rød/sort.

I årene 1982-83 fik forbilledet diverse ændringer uden at det blev

TIP: Hvis man fjerner rangertrinene på MZ 1425 og 1428 har man en maskine, der passer til driften 1982-1993.



Sammenlignende foto af ROCOS to modeller af DSB-litra MZ 1402 og 1414. Ændringer i formene er meget synlig.

Hobby Trades model af DSB litra 1459 er en flot model, og viser maskintypen som den så ud ved leveringen, d.v.s. med runde puffer og uden underhængt plov.

MZ 1459 fra Hobby Trade ved maskindepotet. Forbilledet blev leveret i 1978.

ommalet, bl.a. monteredes ITC, underhængte plove og firkantede puffer. I 1983 fik den røde slutlygter og håndbøjler på fronterne.

I starten af 1990'erne reduceredes størrelsen på sideruderne i førerhuset, således at maskinen kun havde to sidevinduer.

Da Hobby Trades MZ 1425 netop er udstyret med røde slutlygter, ITC-klap, rangertrin m.v., egner den sig derfor til kørsel i årene 1992 til ca. 1997. TIP: Hvis man skærer rangertrinene væk, så får man, som nævnt på side 15, en MZ i udgave fra ca. 1985-1992.

HOBBY TRADE MZ serie IV

I december 2005 sendte Fredericia-firmaet sine første modeller af DSBs MZ serie IV på markedet, i alt tre maskiner. De to af disse fik numrene DSB 1448 og 1459, mens den sidste - tilhørende Railion - fik nummer 1460.

Generelt er maskinerne meget detaljerede, helt korrekte og flot la-



Oversigt over MZ i model skala 1:87

Alle numre er udgivet til både AC og DC

HOBBY TRADE			Udsendt a)	Bem./epoke b)
Model	Type	Lakering		
MZ 1401	Serie I	Vinrød	E 2007	Epoke IIIc
MZ 1401	Serie I	Rød/sort	F 2008	Epoke IVa, forsøgsdeign
MZ 1405	Serie I	Vinrød	E 2007	Epoke IIIc/IVa
MZ 1412	Serie II	Vinrød	S 2007	Epoke IIIc/IVa
MZ 1418	Serie II	Rød/sort	S 2007	Epoke Va
MZ 1425	Serie II	Rød/sort	S 2007	Epoke Va
MZ 1448	Serie IV	Rød/sort	E 2005	Epoke IVb
MZ 1459	Serie IV	Rød/sort	E 2005	Epoke IVa
MZ 1461	Serie IV	Rød/sort	F 2009	Epoke IVb
ROCO				
MZ 1401	Serie I	Rød/sort	F 2007	Forsøgsdesign Epoke IVa
MZ 1402	Serie II	Vinrød	E 2005	Epoke IIIc/IVa
MZ 1414	Serie II	Rød/sort	E 2005	Epoke (Va)/Vb
MZ 1420	Serie II	Rød/sort	F 2007	Epoke (Va)/Vb

a) E = efterår, F = forår, S = sommer

b) Epoke IIIc = 1966-1973 Epoke Va = 1991-1996

Epoke IVa = 1974-1983 Epoke Vb = 1997-2002

Epoke IVb = 1984-1990

keret i rød/sort. Køreegenskaberne er i top, men desværre har man fået udstyret modellerne med frontlys, hvis nuance har et blåt skær i stedet for hvidt. En gul nuance som i fx firmaets litra ME havde under alle omstændigheder været at foretrække.

Overdelen er i plast, mens undervognen er støbt i metal, der giver modellen en god vægt (adhæsion). Håndbøjler er i stål, hvilket sikrer, at de ikke knækker under drift eller udtagning af æske.

Alle maskiner leveres med centerplaceret 5-polet Mashima-motor og svinghjul, og DC-modellerne har via snekkedrev træk på de fire yderaksler på hver bogie. Modeller til Märklin har hjulflanger til Märklin og træk på begge bogier.

Maskinerne har en god trækraft, og det er intet problem at slæbe afsted med ti UIC-vogne (fx HELJAN litra A og B), selv på ret kraftige stigninger. Modellerne er yderst driftsikre, og det bedste bevis herfor var anvendelsen af modellerne på de små mj-anlæg på Københavns Hovedbanegård. Her kørte nogle MZ mange hundrede kilometer, og i hundredvis af timer uden at bryde ned, og den eneste synlige skade, var hjulflangerne, der

efterhånden blev slebet helt tynde, så de næsten blev skarpe som barberblade.

Modellerne fås til analog-drift, DCC m/u lyd og Märklin m/u lyd.

Lydmodulet kommer fra ESU Loksound. Modellerne har to højttalere. Mærkværdigvis er lyd (og lys-) funktionerne ikke ens på alle maskiner til DC-drift, så vær opmærksom på dette. Det gælder fx lysfunktionen, der ved skift af kørselsretningen, skal sættes manuelt ved hjælp af funktionstasterne. Det gælder i hvert fald på de første modeller i serien.

Modeller til AC-drift (Märklin) er udstyret med en Uhlenbrock Andi-dekoder, der fra fabrikens side leveres med adressen 78, og er indstillet til analog drift. Dekoderen til AC-drift virker også som perfektomskifter, hvis modellen kører på en analog modeljernbane.

Lydmodulet er fra ESU Loksound v3.5, og spredning af lyden sker via to højttalere.

Udseendemæssigt adskiller modellerne sig fra hinanden således:

DSB MZ 1448

Epoke IVb/Va, ca. 1982-1992

Denne model leveres med underhængte plove og firkantede puffer, hvide (blålige) triangellys og røde slutlygter på fronterne, men mangler desværre de tidstypiske håndlister og -bøjler på fronterne, der hos forbilledet blev monteret sammen med de underhængte plove og firkantede puffer.

Da modellen heller ikke har rangertrin, egner den sig derfor bedst til årene ca. 1982-1992.

Modellen er i dag udgået af programmet.

DSB MZ 1459

Epoke IV, ca. 1977-1982

Modellen leveres med runde puffer, lodrette frontskårter u/underhængte plove, d.v.s. i oprindelig udseende ved levering fra fabrik. Den er helt korrekt til drift i årene 1977-1982, idet MZ i denne periode bl.a. ikke havde håndbøjler på fronterne.

Modellen er i dag udgået af programmet.

DSB MZ 1461

Epoke IV, ca. 1982-1994

I foråret 2009 udsendte Hobby Tra-

de endnu en MZ serie IV med et nyt nummer, nemlig MZ 1461.

Denne model er identisk med MZ 1448, og er i princippet magen til denne, d.v.s. med underhængte plove og firkantede puffer. Men som noget nyt har maskinen fået de korrekte håndlister på fronterne, således at den er helt korrekt til drift i årene 1982-ca. 1994. Da den ikke har rangertrin kan den generelt ikke benyttes som maskine i 1990'erne.

ROCO

De første modeller af litra MZ fra DSB blev sendt på markedet i december 2005. I første omgang udsendte det østrigske firma to modeller, en udgave i vinrød og en i rød/sort design.

Begge udgaver fås i flere tekniske versioner som analog, DCC og Märklin, de digitale udgaver med og uden lyd.

Kvaliteten er - som sædvanen for ROCO - generelt i flot udførelse. Det gælder drift, lakering og detaljer. Detaljerne er generelt i orden, selv om der er nogle småfejl, bl.a. har MZ'erne flere end tre sektioner over motorrummet, og vinduerne som allerede nævnt under Hobby Trade i motorrummet er for små.

Desuden er pufferne ikke typen af 35 tons, og lågerne på sandkasssepåfyldningerne er ikke rigtige i størrelse og har heller den rigtige placering.

Modellen har vognkasse i hård plast, mens undervognen er i metal, der giver en god vægt. De er forsynet med korrekt lygteføring til de pågældende epoker, d.v.s. med triangellys til epoke IIIb, og triangellys plus røde slutlygter til epoke IV og V.

Motoren er en 5-polet af ROCOs egen proptrækkertype, godt hjul-



Sammenlignende foto af Hobby Trades (til venstre) og ROCOs (til højre) model af MZ 1401. Bemærk, at ROCOs model har for lave vinduer i førerhuset.



Igen et sammenlignende foto af Hobby Trades og ROCOs model af MZ 1401. Den nederste maskine er ROCOs, hvor man bl.a. kan se markeringen af stålkanten omkring førerhuset. En tydelig forskel er bl.a. vinduesrammerne i førerhuset, hvor Hobby Trades model er de mest korrekte.



pet af svinghjul i messing. Der er træk på alle seks aksler, på Märklin-udgaverne dog kun på fire.

Desværre er lyden ikke helt i top i de to først udgave modeller MZ 1414 og 1402, men er forbedret i de efterfølgende udgaver af MZ 1401 og 1420, idet disse har fået Loksound v.3,0 installeret.

Modellerne fås også til både DC og AC (Märklin) med og uden lyd.

Bemærk, at ROCO aldrig har lavet andre MZ-modeller end serie I og II.

MZ serie I

DSB MZ 1401

Epoke IVa, 1971-1984

Modellen leveres i det rød/sorte design med stort DSB-logo på fronterne, således som forbilledet så ud efter omlakering i 1971.

Detaljemæssigt svarer den meget fint til sit forbillede med markeret metalkrans omkring førerhuset, og med de oprindelige tagdetaljer som på serie I, d.v.s. uden ekstra opbygning ved udstødningen, som senere blev monteret på alle serie I- og II-maskiner. Dog er vinduerne som allerede nævnt lidt forkerte. Det gælder også litreringerne på siden af vognkassen. De første ommalede dieselmaskiner havde et stort nummer på siden, mens litra MZ var påsat i mindre størrelse under nummeret, altså samme fejl som hos Hobby Trade.

Forbilledet kørte i forsøgsdesignet til og med december 1983, altså næsten til 1984, litraet på siderne blev dog undervejs ændret til DSB-standard. Og da modellen har runde puffer, og ikke er forsynet med underhængt plov m.v., så er det altså en typisk epoke IVa model, 1974-1984.

MZ serie I

DSB MZ 1402

Epoke IIIb/IVa, 1968-1979

Denne model leveres i den oprindelige vinrøde farve med creme fartstribe, vingehjul på fronterne og antikvapåskrifter til litrering.

Tagdetaljerne svarer nøjagtig til den oprindelige udgave, således som denne så ud indtil ca. 1978, hvor den fik ekstra tagopbygning ('pukkel').

Modellen har runde puffer og lodret frontskørte, altså uden underhængte plove, hvilket nøje svarer til forbilledet. Tagdetaljerne er som de oprindelige som maskinen så ud ved levering, altså uden ekstra opbygning (pukkel) ved udstødningen, hvilket er korrekt.

Bemalingen er dog ikke helt korrekt, idet sidegitteret skal være gråsort, hvor modellen har samme farve som taget. Påskrifter vingehjul m.v. er korrekte.

Bemærk, at denne model kun leveres til analog drift for DC-udgaven, d.v.s. at man selv skal købe

og montere dekoder. Udgaverne til Märklin leveres til både analog og digital drift.

MZ serie II

DSB MZ 1414

Epoke Va, ca. 1991-2001

Modellen svarer til sit forbillede i driftårene ca. 1994-2001, idet MZ II i denne periode havde underhængte plove, firkantede puffer, rangertrin og håndbøjler på fronterne, og kun et enkelt mindre vindue i siden på førerhuset.

Påskrifter og lakering svarer nøje til forbilledet i DSBs dengang kendte rød/sorte design med Helvetica-påskrifter.

Det kan næppe gøres bedre.

MZ serie II

DSB MZ 1420

Epoke Va, ca. 1991-1997

Modellen er nøjagtig den samme som er benyttet til MZ 1414, d.v.s. i rød/sort, blot med nyt nummer, d.v.s. en 1990'er-udgave.

Til slut: Da sådan en sammenlignende oversigt næppe kan fremstilles uden fejl eller/og mangler, så må læserne gerne gøre os opmærksomme på nogle forhold omkring de nævnte modeller, såfremt man mener at have noget at ændre eller tilføje. Send en mail til: lokomotivet@lokomotivet.dk eller send os et brev. Se adresse side 3. ■

Det nyeste skud på stammen af MZ-lokomotiver serie IV kom fra Hobby Trade i foråret 2009. Denne model, der bærer nr. 1461, har de karakteristiske håndgænder m.v. på fronterne, og passer til kørsel i årene ca. 1982-1994.



FELDERBANEN

v/Helle og Jan Møller, Holst



Brekina affaldsvogn
København
og mælkevogn.



Fra Realmodell præsenteres
F732 / F733 Pedershåb fra 4198,00 kr.
Mak 240 C Lollandsbanen M15 fra
5500,00 kr

Roco digital startsæt med multimaus

51236 Diesel lok DB 218 med 2 stk. IC-vogne kr. 1.498,00.
51238 ICE 2 & BR 204 med 3 vogne kr 2598,00.
41278 Siemens ER 20 med 3 vogne kr. 1.498,00.
41269 Rallion BR 189 med 4 vogne kr. 2.048,00.

"Åbent hus" Randers Remise lørdag d. 23. maj 2009 kl. 10.00 - 17.00
lukket lørdag - mød FELDERBANEN i Randers.

Reserver allerede nu følgende dato: DMJU modeltogsudstilling
i Århus d. 5.- 6. august

Velkommen her i butikken til Rocos infodag onsdag d. 2. september.

FELDERBANEN

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

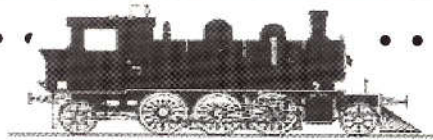
Vejlevej 349, Bramdrupdam

DK-6000 Kolding Tlf. 74560808, fax. 74560201

www.felderbanen.dk - e-mail: info@felderbanen.dk

mandag lukket. tirsdag-torsdag 10.00-17.30,

fredag 10.00-18.00, lørdag 9.00-13.00



... vi ligger kun 900 m fra Jernbanemuseet
og bussen har stoppested ved butikken.

Linie 51 og rute 890 lige til døren.

Se alle nyhederne i butikken

Hold øje med vores hjemmeside, hvor du kan
se alle nyhederne, og købe ind i fred og ro.

Vi har alt til digital drift

Autoriseret Märklin-forhandler

Autoriseret ESU-forhandler

Det vi ikke har, det skaffer vi

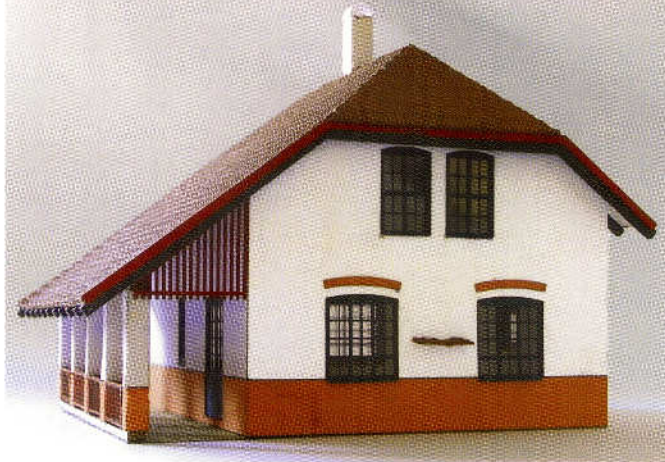
Odense Modeljernbanecenter

Kochsgade 35B, DK 5000 Odense C. Tlf. 66 14 10 50
www.modeljernbane.dk · info@modeljernbane.dk

Åbningstider:

Mandag lukket · Tirsdag, onsdag og torsdag 11.00-17.30
Fredag 11.00-18.00 · Lørdag 10.00-14.00

EpokeModeller



OHJ Station Nr. Asmindrup/ Gislinge

10 KV master



Svejsevogn



Se vores varer her:

www.epokemodeller.dk

Køb hos vore forhandlere

-de støtter os

info@epokemodeller.dk +45 20220449

*Vogterhus 6a i
Albertslund med
gammel vandpost
i forgården.*



VOGTERHUS MODEL 1898

Et ægte dansk vogterhus kan ikke undværes på et anlæg, hvor dansk modeljernbane er i højsædet. Disse bygninger var typiske fra jernbanernes anlæg, og den mest almindelige blev en type fra 1898 og frem, dog uden det oprindelige formål

*Nederst tv.
Vogterhus 10b i
Marslev*

*Nederst th.
Vogterhus 14b i
Allerød*

Det oprindelige formål med at placere boliger i regelmæssig afstand langs banelinien, var at skabe en bolig for ansatte banevogtere, der skulle tilse deres respektive del af

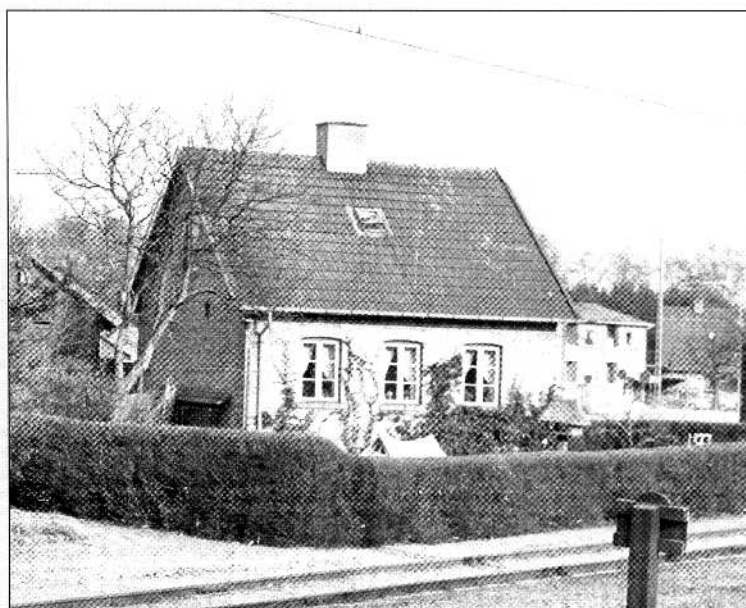
strækningen, inden næste tog passerede. Orientering om toggangen blev først givet gennem den optiske telegraf, senere gennem linieringning. Bevogtning af led var i den sammenhæng underordnet betydning, i hvert fald hos de første baner, hvor den begrænsede vejtrafik ikke havde stor risiko for at kolliderede med nogle tog, der kun kørte få gange dagligt.

Efterhånden steg trafikken på vejen og jernbanen, og det blev efterhånden af stor betydning at

holde vej- og skinnerafikken på afstand af hinanden. Samtidig blev det upraktisk og unødvendigt med strækningstilsyn efter hvert tog, banetjenesten sørgede for sporets vedligeholdelse, og bevogtningen fik derefter som hovedopgave at holde uvedkommende trafik fra sporet, især vejtrafikken.

Da også de mindre veje havde trafik, opstod også et behov på mange strækninger for bevogtning, og nye vogterhuse blev anlagt.

Den første bestand af vogterhuse





Øverst tv.
Vogterhus 49 i
Frederikshavn.
Huset er i røde sten.

Øverst th.
Vogterhus i Kvær-
keby (hus nr. 36.).

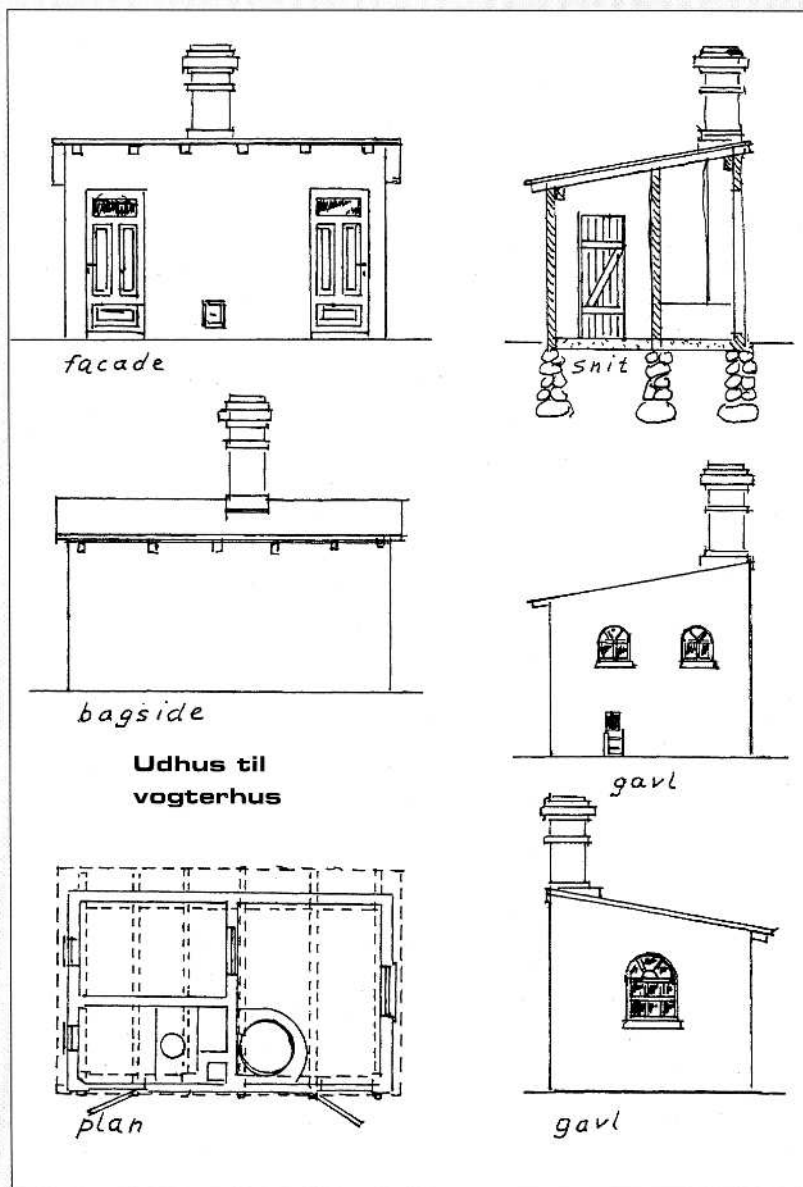
langs en strækning havde numre 1, 2, 3 og opefter indtil banens endepunkt. Supplerende huse fik numrene 1a, 2a, 3a, forudsat de lå mellem de to oprindelige. To nye huse mellem de oprindelige to blev dog nummereret som fx 3a og 3b.

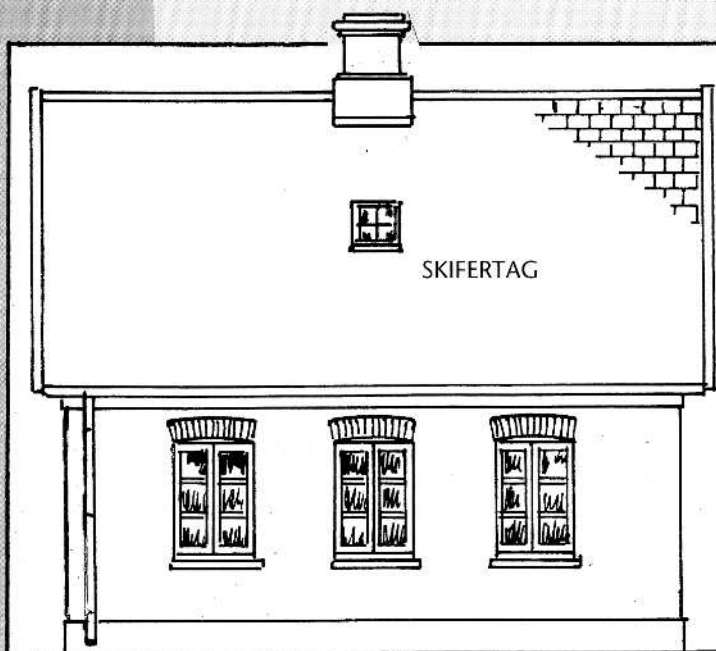
Det største antal vogterhuse ligger på DSBs strækninger, men man må ikke glemme, at mange af DSBs strækninger har en oprindelse som privatbaner.

En af de mest almindelige vogterboliger var en type, der som allerede nævnt fremkom i 1898. Huset var noget større end de fleste af de tidligere bygninger. Typen var færdigudviklet i 1898, og fik en størrelse på 42 m².

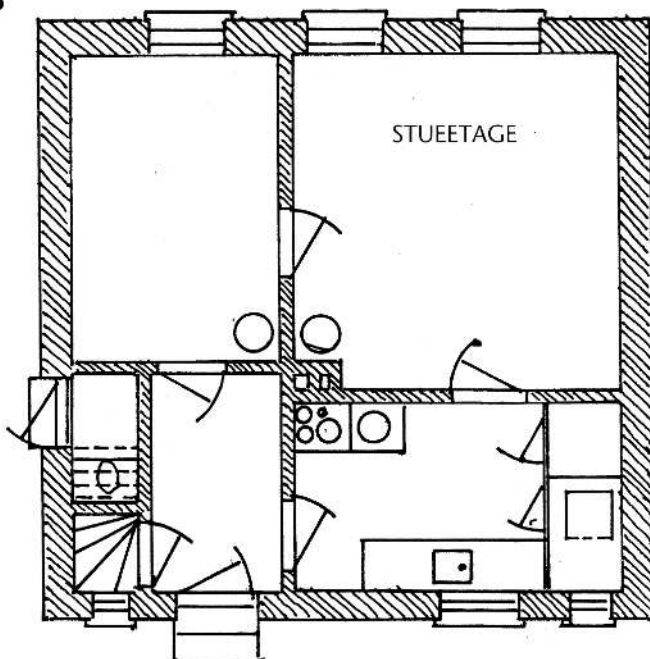
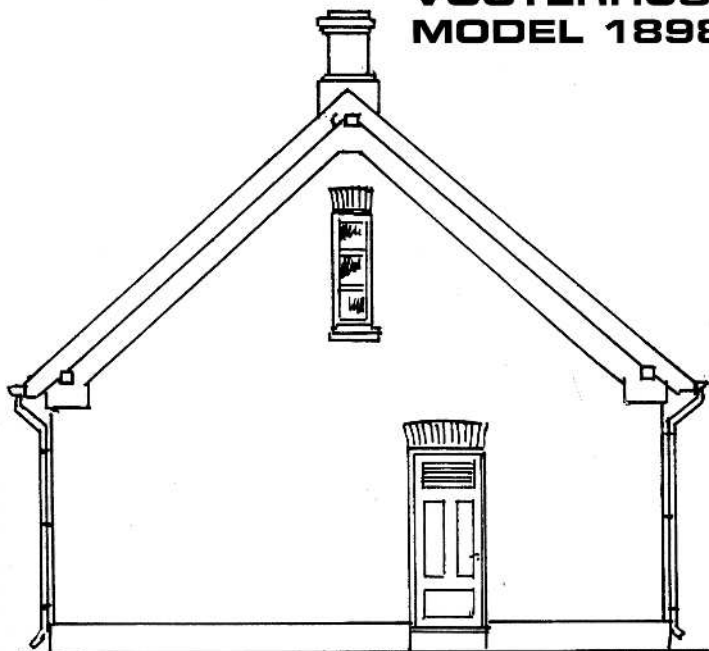
Husene blev i første omgang anlagt på Sjælland, altså Nordvestbanen, Sydbanen, Nordbanen, Næstved-Slagelse og på Falsterbanen. Men efterhånden bredte typen sig også til Fyn og Jylland. Først omkring godt 20 år senere ophørte man med at opføre disse vogterhuse. De sidste blev bygget på strækningen Bramming-Grindsted-Brande og Brande-Funder (1920).

I årene 1938-1943 udførtes moderniseringer på mange af disse huse. Husene varierede ofte lidt i udseende, bl.a. med lidt andre placeringer af døre og vinduer, men generelt så typen ud som den viste tegning.

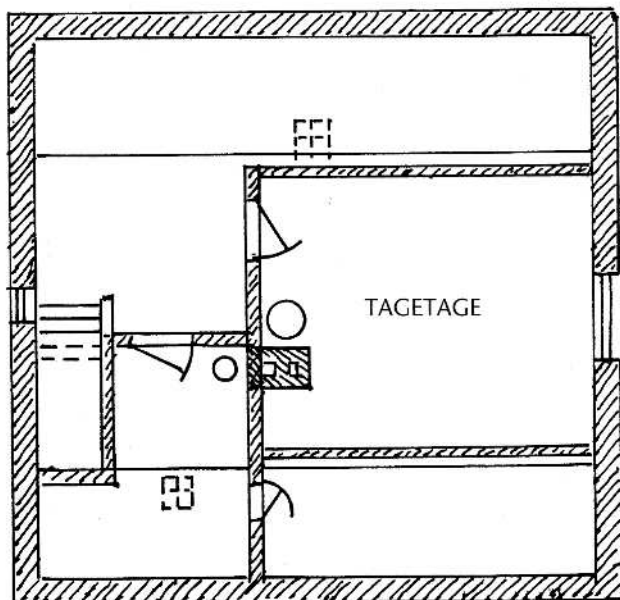
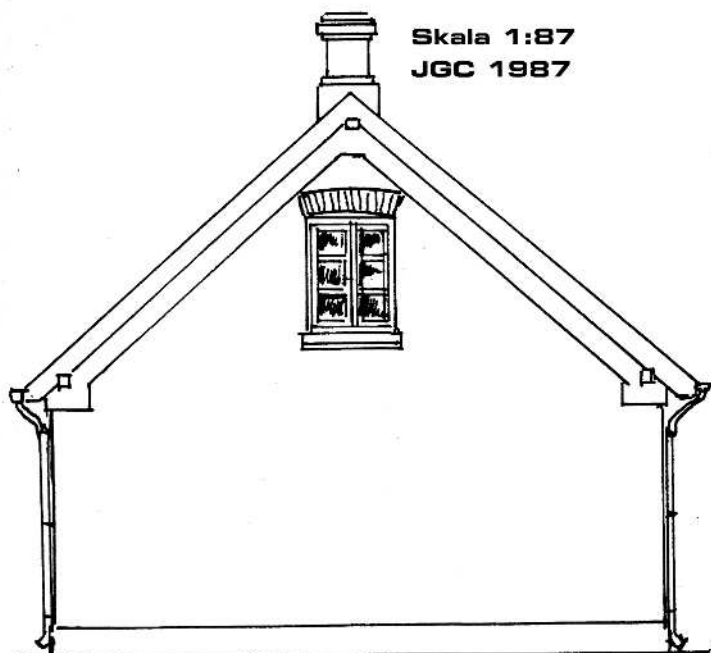




**VOGTERHUS
MODEL 1898**



Skala 1:87
JGC 1987



På denne gavl hang ofte en stige.



I sin tid tegnede J.Guldbæk-Christensen denne type vogterhus til LOKOMOTIVET, og disse tegninger ses hosstående sammen med udhus, der indeholdt retirede, vaskerum og brænderum. Disse udhuse kunne også variere i udseende. Bemærk, at vogterhusene enten fik tegl eller skifertag.

Tegningen viser ikke, at der på gavlen modsat indgangen ofte hang en brandstige skærmet mod klimaet af et skråtstillet bræt.

Desværre fås hustypen ikke i model, men Epoke Modeller har en anden type i sit program, nemlig katalog-nr. 00702 i rød eller gul. Se forbilledet i LOKOMOTIVET nr. 79 side 10.

I Banebøgers Jernbanehistorisk Årbog 1998 kan man læse en hel del mere om disse vogterhuse, bl.a. om liv og levned i husene, ændringer, forbedringer o.s.v. Det er Jens Bruun-Petersen, der igen med sin dybe indsigt og gode fortælleevne er forfatter til artiklen om Vogterhuse af model 1898. De hosstående fotos er alle taget af Jens Bruun-Petersen. ■

SÅDAN SÅ DE UD

DSBs vogterhuse blev opført i gule eller røde sten. Taget var lagt med skifer eller tegl. Soklen var cementgrå. Vindskeder og døre var på gule huse malet med DSB-grøn, i nogle tilfælde havde vindskederne en stribe rød langs med underkanten, d.v.s. trekvart stribe i grøn og en kvart i rød. Vinduene havde som regel en grøn vinduesramme og hvide sprosser.

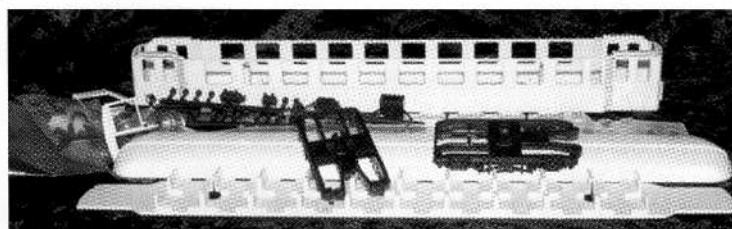
På huse i røde sten var vindskeder, døre og vinduer som regel malet hvide, men visse huse havde også disse partier i rød.

Vogterhusets nummer sad i et hvidt felt, der som regel var placeret mellem de to vinduer på forsiden (se foto herover). Nummeret var i mørk rød.

PÅ SPORET



Skandinaviens største udvalg af modeljernbaner og tilbehør



Pris pr. sæt
inkl. karton
Kr.

335,-

OHJ B 235 og 236 som umalede samlesæt

Vognene kan umiddelbart fremstilles som de så ud før ombygningen.

Kan bestilles på PÅ SPORETs WEBSHOP eller bestilles direkte på telefon. Vognene kan selvfølgelig også købes i forretningen.

Danske, svenske og norske vogne og lokomotiver.
Se webshoppen www.paa-sporet.com
Se alle de gode tilbud på webshoppen



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

E-mail: info@paa-sporet.com
Hjemmeside: <http://www.paa-sporet.com>
Husk at tillægge PORTO kr. 90,- ved forsendelser

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

...de kørte på danske spor

■ Af Ole Møller Nielsen

Jeg læste med interesse Flemming Kjær's artikel om udenlandske model-godsvogne på danske spor i epoke III. Da det er et emne der også har interesseret mig i flere år, tillader jeg mig at komme med nogle kommentarer og tilføjelser.

LUKKEDE VOGNE

DB G 10

Roco's G 10 fra billigserien passer ikke til en DB-vogn, da placeringen af sidestolper ikke svarer til den tyske udgave, men derimod passer på den østrigske udgave, som Roco mig bekendt kun har lavet som epoke 4-vogn.

Roco's nye version af G 10'eren fås også med bremsehus. Uden bremsehus kom i 2008 en nummer-variant. Den østrigske udgave (art. nr. 46 823) har ikke den korrekte placering af sidestolper. Det er blot en ommaling af den tyske udgave. Men husk, Rocos model er altså ca. 2 mm for høj.

Den mest korrekte G 10 kom fra Brawa i 2006. Det er en superflot og detaljeret model, og den fås både med og uden bremsehus. En DR-variant er også på programmet, ligesom en DB-variant uden de skrå stivere i endefelterne. Som nyheder i 2009 har Brawa annonceret endnu en DB-vogn med bremsehus, og en med høj bremseplatform.

Brawa laver også ÖBB-vogne, men igen er det blot ommalede DB-vogne uden den rigtige placering af sidestolperne (art.nr. 48 210 og 48 211).

- Roco 47644 DR G (med bremsehus).
- Roco 47645 DB G 10 (med bremsehus).
- Roco 67703 DB G 10.
- Brawa 48200 DB G 10.



Brawa 48203, DB G10.

- Brawa 48203 DB G 10 (med bremsehus).
- Brawa 48205 3-vognssæt DB G 10.
- Brawa 48214 DB G 10 (uden skråstivere).
- Brawa 48215 DR G.
- Brawa 48223 DB G 10 (med bremsehus – nyhed 2009).
- Brawa 48227 DB G 10 (med bremseplatform – nyhed 2009).

DB GI 11

Fleischmann har faktisk en DB GI 11 uden reklamepåskrifter og endda en udgave med bremseplatform. Den findes også i en DR-udgave, ligesom der er lavet ÖBB-udgaver, men det er særserier til det østrigske marked.

- Fleischmann 5729 DR GI.
- Fleischmann 5939 DB GI 11.
- Fleischmann 5308A ÖBB GI.
- Fleischmann 5309A ÖBB GI (med bremsehus).

GGths 43

Roco har i 2008 genoptaget "Bromberg" i programmet. DB og DR-udgaverne fås kun som samlesæt, mens PKP-udgaven fås som færdigmodel. Om PKP og DR-udgaverne har eksisteret i virkeligheden vides ikke. ÖBB havde med sikkerhed vogntypen i sin vognpark, og den kommer som nyhed fra Roco i 2009.

- Roco 66 640 PKP.
- Roco 66 641 DB GGths.
- Roco 66 642 DR.
- Roco 66 643 ÖBB (nyhed 2009).

Gmhs 35

Roco laver også denne model i en ÖBB-udgave, og som nyhed i 2009 har Roco annonceret en udgave fra PKP.

- Roco 66 223 ÖBB Gmhs.
- Roco 66 224 PKP Kddt (nyhed 2009).

PULVERVOGNE

Foruden den allerede nævnte Kds 54 fandtes en udgave med lidt større tanke; Kds 56. Den kunne laste 7 m³ mere end Kds 54. Roco har tidligere lavet flere udgaver af både Kds 54 og Kds 56, både som enkeltvogne og som vognsæt.

Piko's pulvervogn er af en lidt mindre type, da det er den østtyske udgave af en pulvervogn. Den har lidt mindre tanke end DB Kds 54. Denne østtyske vogntype kom først til DB efter 1990 og kun som privatejet vogn tilhørende VTG, KVG m.fl. Piko laver flere DR-varianter til epoke III, men om de har kørt herhjemme vides ikke.

- Roco 44015 3-vognssæt DB Kds 54.
- Roco 46471 DB Kds 56.
- Piko 54231 DR Zkz 54.
- Piko 54236 DR Zkz 3004.
- Piko 54239 DR Zkz 54.
- Piko 54244 DR Zkz 54.

KVÆGVOGNE

Verschlagwagen

Disse vogne har ikke transporteret kvæg. Kvæg blev transporteret i 'almindelige' lukkede godsvogne med ventilationslemme. DB angiver selv "Verschlagwagen" til transport af eksempelvis svin, får, geder og fjerkræ. Desuden kan de anvendes til frugt og grønt. De var opdelt i to etager og hver etage kunne inddeles i flere små rum.

Vogntypen var absolut ikke almindelig herhjemme, hvilket bl.a. kan ses af at den omtales i DSB's blad "Vingehjulet" i 1966 i forbindelse med en stor eksport i efteråret 1965 af svin fra Gråsten til Østrig. I den forbindelse var der tale om DB Vlmms 63.

ÅBNE VOGNE

Om 12 / Om 21

Roco laver også et 3-vognssæt med Om 21 vogne, hvoraf en er "EUROP"-mærket og en har bremsehjul. I samme serie findes også en ÖBB-udgave, en grå CFL-vogn med bremseplatform og en tjekkisk udgave fra CSD. Alle meget fine modeller introduceret i 2007.

Også i 2007 kom Brawa med på vognen, og lancerede sin supermodel af Om 21. Den fås i fem (!) nummervarianter som DB-vogn, og 2 nummervarianter som DR-vogn. To ÖBB-udgaver findes også, endda som "EUROP"-mærkede vogne. Disse er dog lavet som særserier til det østrigske marked, men kan selv-

følgelig hjemtages fra forhandlerne i Østrig.

- Roco 45951 3-vognssæt DB Om 21.
- Roco 66650 ÖBB Om.
- Roco 66651 CFL TTow.
- Roco 66654 CSD Vtu.
- Brawa 48400, 48403-48406 DB Om 21.
- Brawa 48402, 48408 DR Om.
- Brawa 48410, 48411 ÖBB Om.

Ommr 33 Villach

Liliputs Ommr 33 findes også i et 4-vognssæt med en vogn fra hver af banerne CFL, SNCF, SNCB og SAAR. Især den grønne SNCB og den grå fra CFL liver op i modelgodstoget. Sættet har været udgået et par år, men kan stadig findes rundt omkring. Tidligere har Liliput også lavet en udgave fra CSD.

- Liliput 24 0007 4-vognssæt CFL, SNCF, SNCB, SAAR.
- Liliput 22 1709 CSD.

Omm 52

Roco har som nyhed i 2009 en Omm 52 med pressening i programmet. Lad os håbe at det er den tidligere Klein-form der bliver brugt til denne, og ikke den fra biligerien.

Hvis man vil have rigtig flotte modeller af Omm 52 skal man vente på Brawa's 3-vognssæt som er meldt som nyhed sidst på året 2009.

- Roco 66850 DB Omm 52 (nyhed 2009).
- Brawa 48600 DB Omm 52 3-vognssæt (nyhed 2009).

R Stuttgart, R 10

En del af R Stuttgart vognene kom efter 2.verdenskrig til DR, hvor de fik betegnelsen R 61. Vognene fik

hos DR nye sider bestående af profiljern med lodrette brædder imellem.

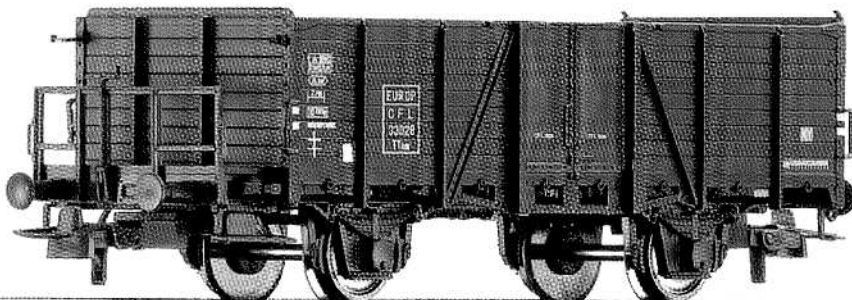
Piko har en del DR R 61 vogne i sit program, både uden sidestøtter og med sidestøtter af henholdsvis træ eller metal. Det skal for god ordens skyld lige nævnes, at Piko's model er 1 mm. for kort, ligesom vognbunden ligger lidt højt, hvorfor vognen ser bedst ud med last.

- Piko 54128 DR R 61.
- Piko 54129 DR R 61 (med støtter af træ).
- Piko 54130 DR R 61.
- Piko 54131 DR R 61.
- Piko 54132 DR R 61 (med metalstøtter).
- Piko 54133 DR R 61.
- Piko 54832 DR R 61 (med metalstøtter).
- Piko 54834 DR R 61 (med metalstøtter).

Forkortelser :

- DB = Vesttyskland.
- DR = Østtyskland.
- ÖBB = Østrig.
- PKP = Polen
- CFL = Luxembourg
- CSD = Tjekkioslovakiet.
- SNCF = Frankrig
- SNCB = Belgien
- EUROP = Europæisk godsvognsforbund oprettet i 1953.

Roco 66651,
CFL TTow.



Brede trinbræt

“Lokomotivet” bringer her et forslag til bygning af et lille trinbræt med trinbrætbygning på modeljernbaneanlægget. Vi har valgt Lyngby-Nærumbanens trinbræt i Brede, som gennem dets snart 110-årige historie kun har haft to bygninger, men hvor især den sidste bygning (fra 1968) og dens omgivelser har undergået flere forandringer undervejs.

Vi har forsøgt at belyse nogle af disse forandringer fra (især) trinbrættets seneste år.

Af Erik V. Pedersen

LYNGBY - VEDBÆK
JERNBANE

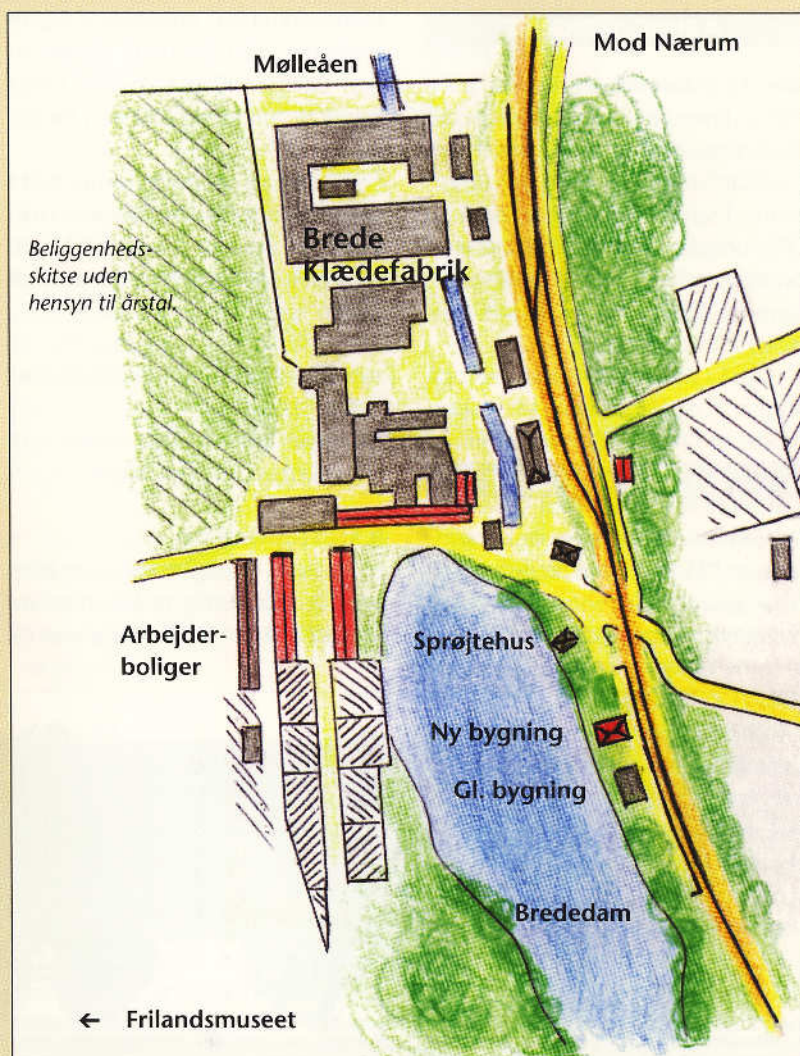
En samling anlægsplaner er indeholdt i en lille skindbeklædt bog med guldtryk. Heri er hele baneforløbet indtegnet med angivelse af de berørte matrikler og oplysning om deres ejere.

stedets landskabelige skønhed, var der en god persontrafik med op til 600 daglige rejsende i 1950. Ikke mindst efter at Nationalmuseet overtog klædefabrikens bygninger i 1959, og man i 1960'erne begyndte at afholde de meget populære skiftende særudstillinger i den

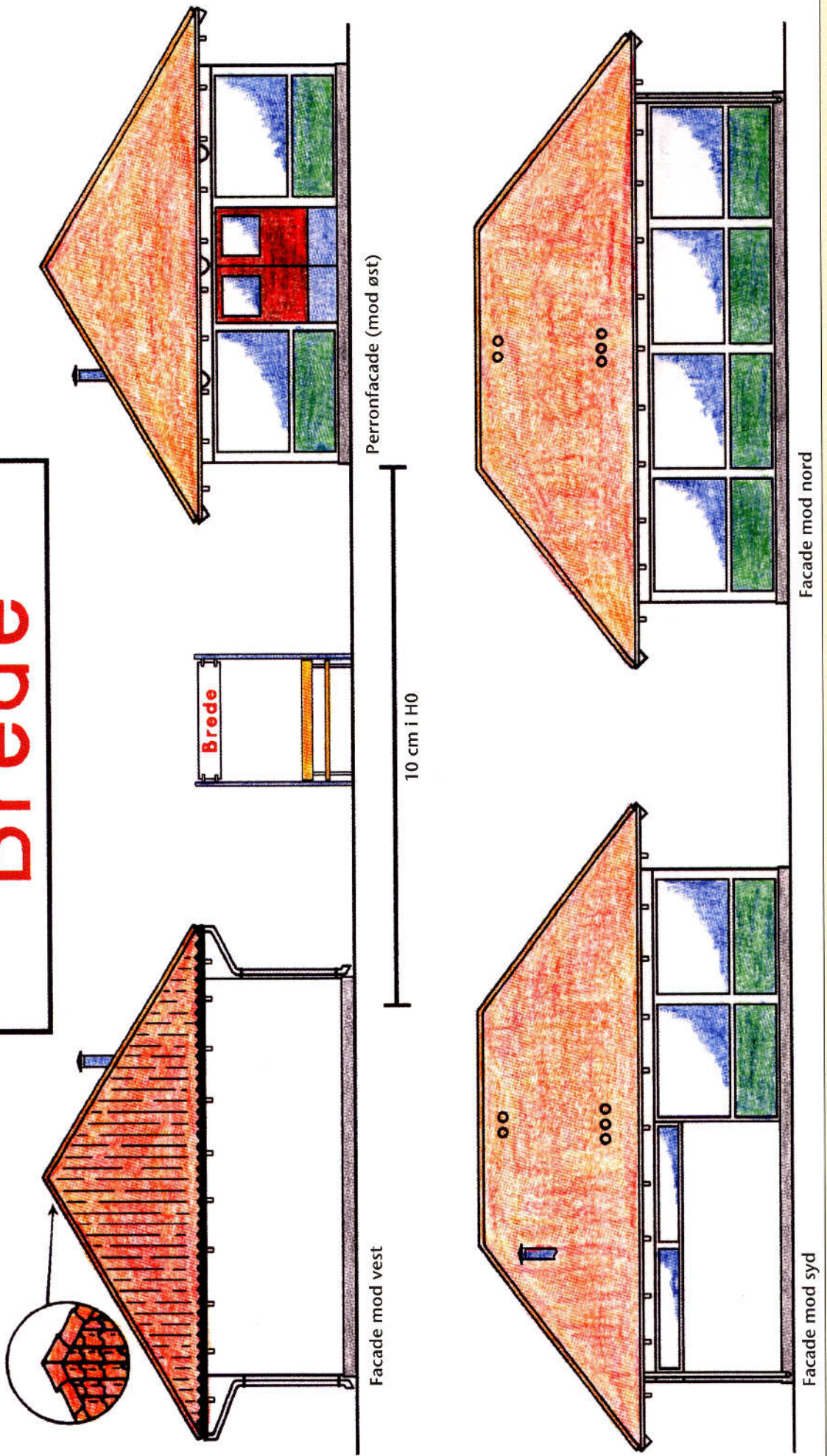
Allerede i år 1900 ved åbningen af banen, der dengang gik fra Lyngby til Vedbæk, anlagdes et lille ekspeditionssted i Brede, ved vejskæringen med vore dages Lystoftevej. Set med nutidens øjne, ville man nok kalde bygningen / stedet for et trinbræt, men egentlig var det, jernbanemæssigt, et ekspeditionssted med omløbs- og krydsningsspor (og fra 1901) endda også med et lille læssespor for klædefabrikken nord for vejoverskæringen.

Ekspeditionsbygningen, der var opført af træ, var indrettet med et mindre ekspeditionslokale i bygningens venstre side (set fra sporet), et større læ for passagererne i midten og et lille kiosksalg i bygningens anden (højre) side. I det lille ekspeditionslokale var der bl.a. installeret telefon, og betjeningspersonalet havde derved mulighed for deltagelse i ekspeditionen af tog. Til gengæld var der ikke salg af billetter eller anden form for publikums-ekspedition.

Om end lille, har ekspeditionsstedet altid hørt til banens bedste. Takket være både klædefabrikkens mange arbejdere, men også på grund af

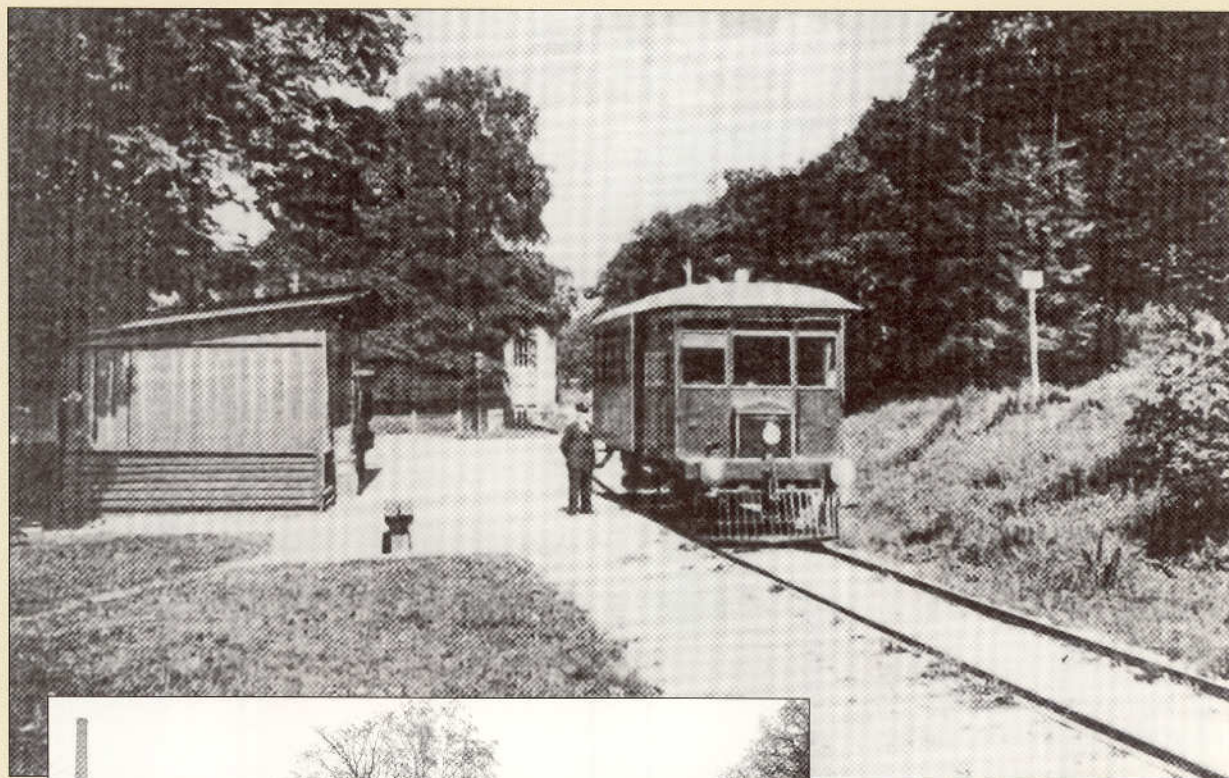


Brede



Trinbrætbygningen
i streg:
Lige til model-
jernbanen!

Triangel-motorvogn
M 1 eller 2 i Brede.
Postkort, 19xx.
I baggrunden aner
man det ret berømte
Brede spisehus.



Skinnebus ved
Brede trinbræt,
1966. I baggrunden
ses Brede spise-
hus, ligesom man
aner Lystoftevej's
kraftige stigning
op til det nærlig-
gende Lundtofte-
beboelsesområde.



ene af bygningerne, blev mange
 københavnere trukket ud til Brede.
Hvad gods angik, blev læssespo-
ret i århundredets første halvdel hoved-
sagelig anvendt til vognladninger af
kul til klædefabrikken (indtil 1939),
men også under 2. verdenskrig var
der god brug for sporet. Efter kri-
gens afslutning var der ikke længe-
re anvendelse for læssespo-
ret, men til gengæld gjorde en udvidelse af
banens køreplan i 1946, at der blev

Den gamle trin-
brætbygning, 15.
november 1966.
Desværre er bil-
ledet ikke i farver,
men formentlig
var farverne de
samme som på flere
af banens øvrige
trinbrætbygninger
dengang: Lys blå /
falmet blå i "bånd",
vinduer og den ne-
derste meter, resten
var creme-farvet.



brug for krydsningssporet. Det var der så, indtil man i 1951 flyttede banens krydsninger fra Brede til Ørholm, og i 1955 nedlagdes krydsningssporet helt.

I begyndelsen af 1960'erne måtte man også erkende, at den gamle træbygning ikke længere var tidsvarende. Efter krydsnings- og læsesporets nedlæggelse, var der ikke længere brug for ekspeditionslokale og kiosken havde behov for en udvidelse.

For banens regning, med et minimalt tilskud fra kommunen, anlagdes en ny trinbrætbygning, der blev indviet i 1968. Foruden ventesal indeholdt bygningen også en kiosk med is- og pølsebar, ligesom kort til banen kunne fornyes her. Uden for bygningen anlagdes, mellem vejen og bygningen, et lille anlæg med pergola og bænke. I de første år derefter - i sommersæsonen - var et antal havestole at finde på græsset syd for bygningen, og her kunne kunderne nyde såvel deres is/pølser som udsigten over Brededam.

Serveringshave

Som bekendt står verden ikke stille. Fotos fra 1978 viser, at der nu også er indrettet en lille "serveringshave"

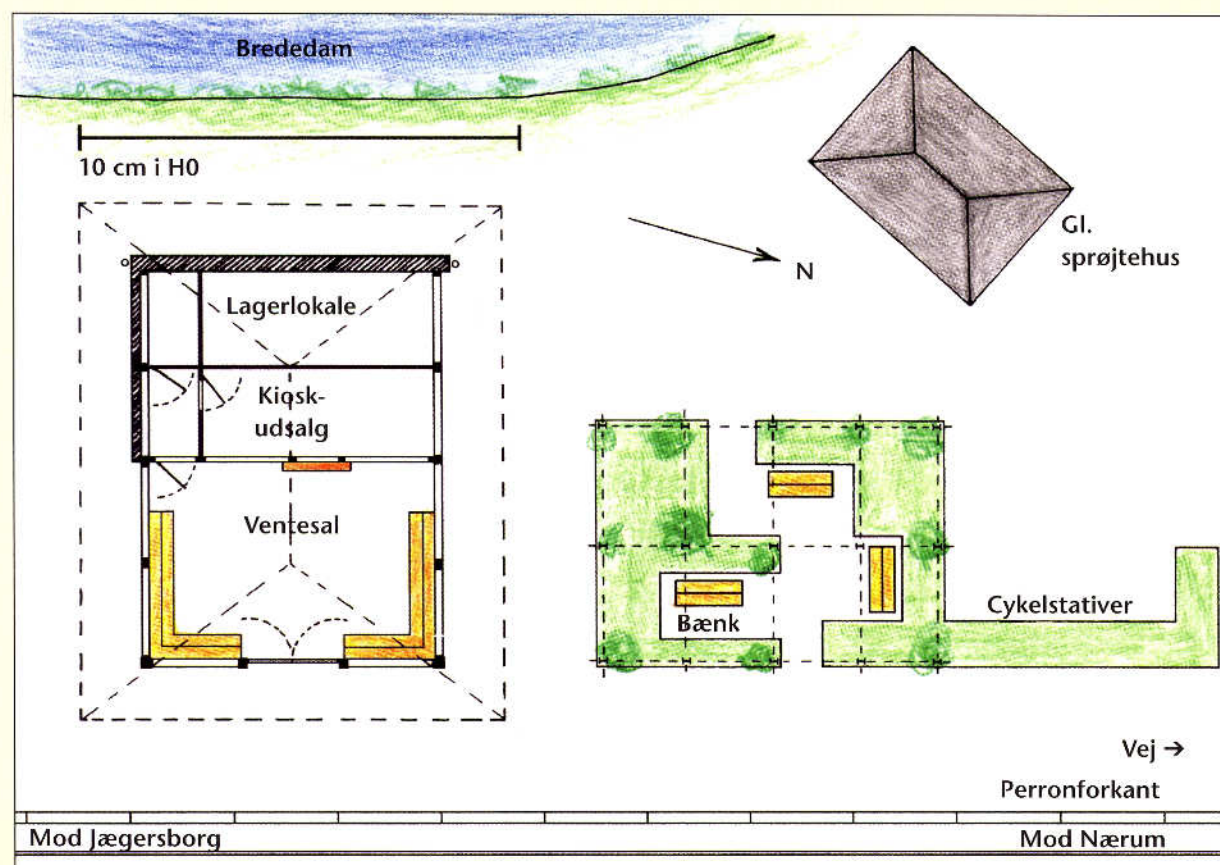


på arealet syd for bygningen, dvs. tomten efter den gamle bygning. Borde og bænke er nu mere "fast" opstillet og kulørte parasoller giver skygge for solen. Enkelte små træer kan også give lidt skygge, og det hele er indhegnet med små ca. en meter høje hække. Det lille pergola-anlæg nord for bygningen, synes stadig at være intakt, og hele anlægget synes pænt og nydeligt (i det mindste i sommermånederne) indtil engang i løbet af 1980'erne.

De små rektangulære felter under vinduerne skifter farve med års mel-

lemrum. Ved opførelsen var de blå eller måske blågrønne, en farve de også havde i 1978 og i et par felter på nordsiden, var der opsat reklamer for FREDERIKSBORG IS.

Her, på den græsbevoksede (?) tomt efter den gamle trinbrætbygning, er havemøblerne stillet frem i weekenden, og der ses ofte masser af gæster, men på en hverdag er hele møblementet sat pænt til side. ▶



Beliggenhedsplan for Brede trinbræt.

Den gamle trinbrætbygning, 15. november 1966.

Det gamle stations-skilt (1966)

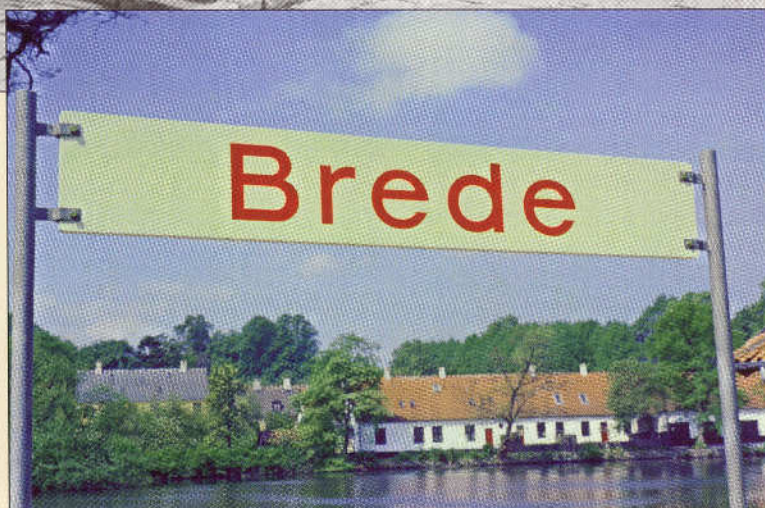
Pergolaen til højre for/nord for trinbrætbygningen vokser sig langsomt, men sikkert, pænere og pænere. Et rigtig lille "åndehul" for de travle rejsende eller kioskens kunder.

Nyt stationsskilt ved Brede trinbræt, 28. maj 1968.



1990-foto viser, at trinbrætbygningens ventesal nu er åbnet helt fortil med fritstående træstolper som understøttelse for taget. Der er stadig kiosk med "servering" i sommermånederne og pergolaen ses endnu på fotos fra 1994.

I 1994 var de farvede felter under vinduerne blevet mørkerøde. Seks år efter, i år 2000, var pergolaen der ikke længere, men var erstattet

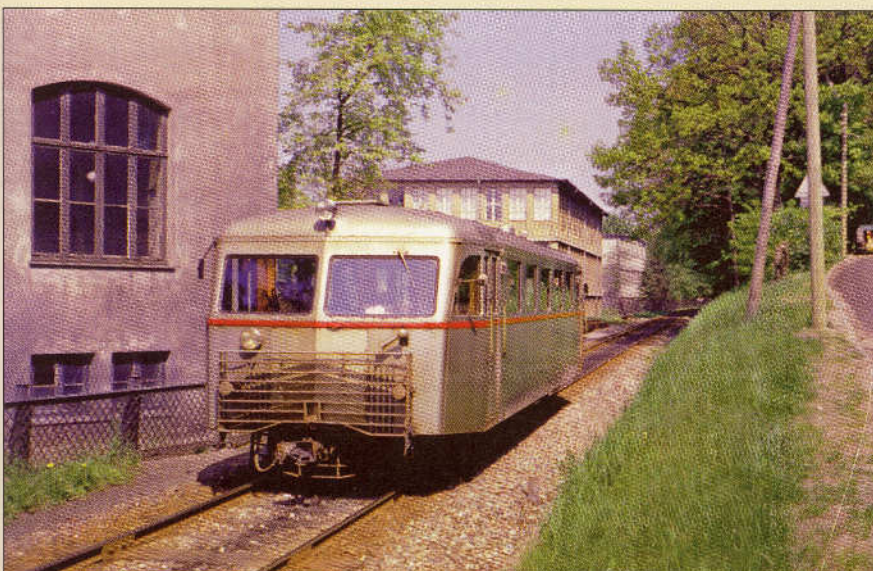


Bredes nye trinbrætbygning. Ny og flot, men endnu ikke taget i brug, 28. maj 1968.





27. juni 1990.
Bygningen er nu åbnet foran, så der ikke længere er tale om en ventesal, men et åbent lce. I baggrunden anes nu et lille nydeligt serveringsareal med faste borde og bænke og kulørte solparasoller, når vejret er til det.



af et lille åbent anlæg og felterne under vinduerne var (igen?) mørkeblå. Syd for bygningen var der stadig "servering".

Ved det seneste besøg i efteråret 2008 er bygningens kiosksalsalg nedlagt, og der er indrettet klinik for coaching og samtaleterapi i lokalerne. Med aflåste døre og hvide gardiner for vinduerne, virker hele sceneriet nærmest noget trist en regntung hverdageftermiddag. Spisepladserne er dog bevarede, så må-

Skinnebus passerer Bredes spisehus, 28. maj 1968.



LNJs - det må man vel sige - skønne omgivelser. På fotoet ses atter Bredes gamle spisehus, og en af de gamle arbejderboliger "Nazareth", lidt oppe til højre for sporet, 28. maj 1968.





27. august 2000.
LNJ fejrer sin 100
års dag. Så hygge-
ligt kan der være på
et LNJ-trinbræt.



Foto til venstre og
herunder:
Lidt trist ser det hele ud en
hverdag i "småregn", men
måske er det anderledes
en lørdag/søndag i sol.
13. august 2008.

ske stemningen er noget anderledes
en sommer-lørdag/søndag i sol.

Der er nu fritstående tagunderstøt-
ning i fronten (som en lille pergola)
som læ for de ventende rejsende,
og beklædningerne under vindu-
erne er nu mellembå.



Ardelt 110 under
hvil i Bramminge,
1958.

Foto: Clausen/DMJK.



Den lille grønne:

ARDELT FRICHS TRAKTORERNE

Denne traktore var fra starten af 1950'erne en hjørnesten i rangerarbejdet hos DSB. Den stationeredes på stationer, hvor rangeringen kun var let, og foregik i kortere perioder inden for døgnet. På denne måde kunne man ved at lade traktorførerne betjene dem, anvende disse til andet arbejde i den tid, hvor der ingen rangering var - fx ved pakhusarbejde o.lign - hvilket ikke lod sig gøre for lokomotivpersonalets vedkommende.

Endvidere var damprangermaskinen litra HS - som Ardelt skulle afløse - kostbar i drift og vedligeholdelse, foruden at HS-maskinen i begyndelsen af 1950'erne havde opnået en så høj alder, at reparationer og fornyelser af vigtigere dele ville betyde en væsentlig forøgelse af vedligeholdelsesudgifterne. Derfor overvejede DSB i slutningen af

1940'erne at anskaffe en dieslrangertraktor på omkring 150 HK, der kunne afløse litra HS.

Med hensyn til maskineffekten, så drejede det sig i almindelighed ikke om at opnå nogen større effekt (HK), men om at få en rimelig trækkekræft, og hurtig igangsætning af de meget varierende rangertræk.

Som følge af den lave pris på olie, (dengang) var en dieselmaskine at foretrække frem for kul, idet olien lå på ca. en fjerdedel af kullenes pris. Endvidere ville man ved en dieslrangermaskine spare mange depotudgifter.

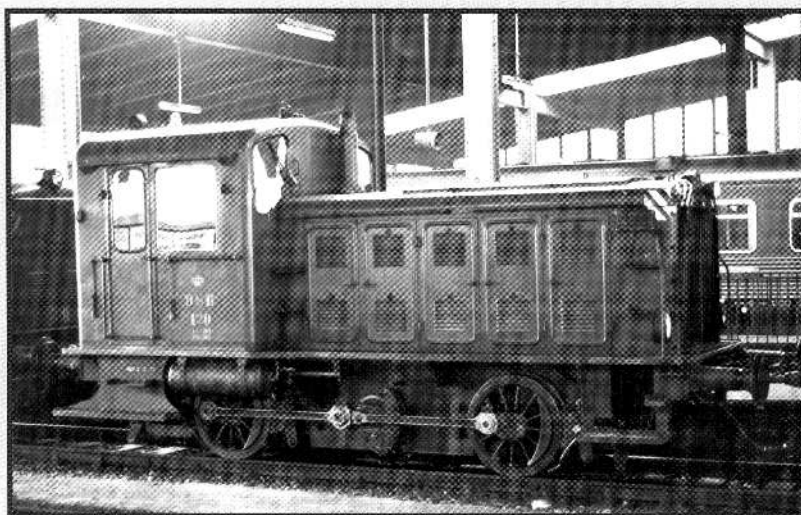
Resultatet af overvejelserne gjorde at Statsbanerne i 1950 bestilte 6 stk. 160 HK dieslrangermaskiner hos Ardeltwerke i Osnabrück. De 160 HK viste sig at passe særlig godt til danske forhold, idet maski-

nen under tunge træk ved kørsel med ringe hastighed kunne fremføre godstog fra hjemstedstationen til stationer på tilstødende strækninger.

Det viste sig også muligt med denne type traktorer at kunne udføre pakhusrangering og almindelig rangering, der hidtil havde krævet en maskine på størrelse med litra HS. Endvidere var det i visse tilfælde muligt med en Ardelt et erstatte en F-maskine, og i øvrigt kunne rangeringen udføres hurtige end med damprangerlokomotiver.

Efter at have indvundet erfaringer med de første Ardelt 101-106, og efter at Ardeltwerke havde rettet visse fejl, så indkøbte DSB i 1953 yderligere 10 stk. traktorer 107-116, der i udførelse svarede til de seks første, foruden at man an-

Ardelt 120 i remisen i Fredericia, oktober 1979. Traktoren tilhørte serie III, der blev leveret i årene 1954-55. Foto: Jan Lundstrøm.



skaffede 10 stk. traktorer hos A/S FRICHS i Århus nr. 117-126.

I alt blev der i årene 1951-1959 leveret i alt 46 traktorer af Ardelt-typen i fire serier, hvilket fremgår af tabellen side 38.

Ved fremkomsten af Ardelttraktoren forsvandt først og fremmest rangermaskinen litra HS, der i løbet af 1950'erne blev kørt til ophuggerne, således at der sidst i årtiet kun var få HS tilbage i drift.

Tekniske data for Ardelt-traktorer 101-116

Lop	7800 mm
Bredde	3120 mm
Højde	3585 mm
Akselafstand	3200 mm
Hjuldiameter	1000 mm
Antal aksler	2
Motor	5 cylindret MAN
Antal HK	167v/1000 omdr./min
Tjenestefærdig vægt	28 tons

Kørehastigheder:

1. gear	ca. 5 km/t
2. gear	9,5 km/t
3. gear	18 km/t
4. gear	30 km/t
5. gear	60 km/t

Trække evne:	Trække kraft	Togvægt
1. gear	5260 kg	660 tons
2. gear	3220 kg	530 tons
3. gear	1620 kg	270 tons
4. gear	900 kg	150 tons
5. gear	320 kg	60 tons

De første traktorer

De første Ardelt-traktorer 101-110 blev som nævnt bygget af Ardelt Werke i Osnabrück 1951. De havde en 5-cylindret dieseldrevet firetakts motor med mekanisk kraftoverføring, d.v.s. med kobbelstang. Traktoren havde fem gear med særskilt kobling. Maskinen var to-koblet med blindaksel mellem hjulene, og i tradition med dampprangermaskinerne havde den førerhuset placeret i den bageste ende.

Maskinens vægt var 28 tons, hvor dampmaskinen litra HS - som den skulle afløse - vejede 22 tons. Ardelt-traktoren var meget robust og stærk, og kunne endog overgå F-maskinerne, idet Ardelt-traktoren kunne køre med 24 læssede godsvogne eller 48 tomme. Motoren var en MAN diesel, der ved 1000 omdr/m udviklede 160-170 HK.

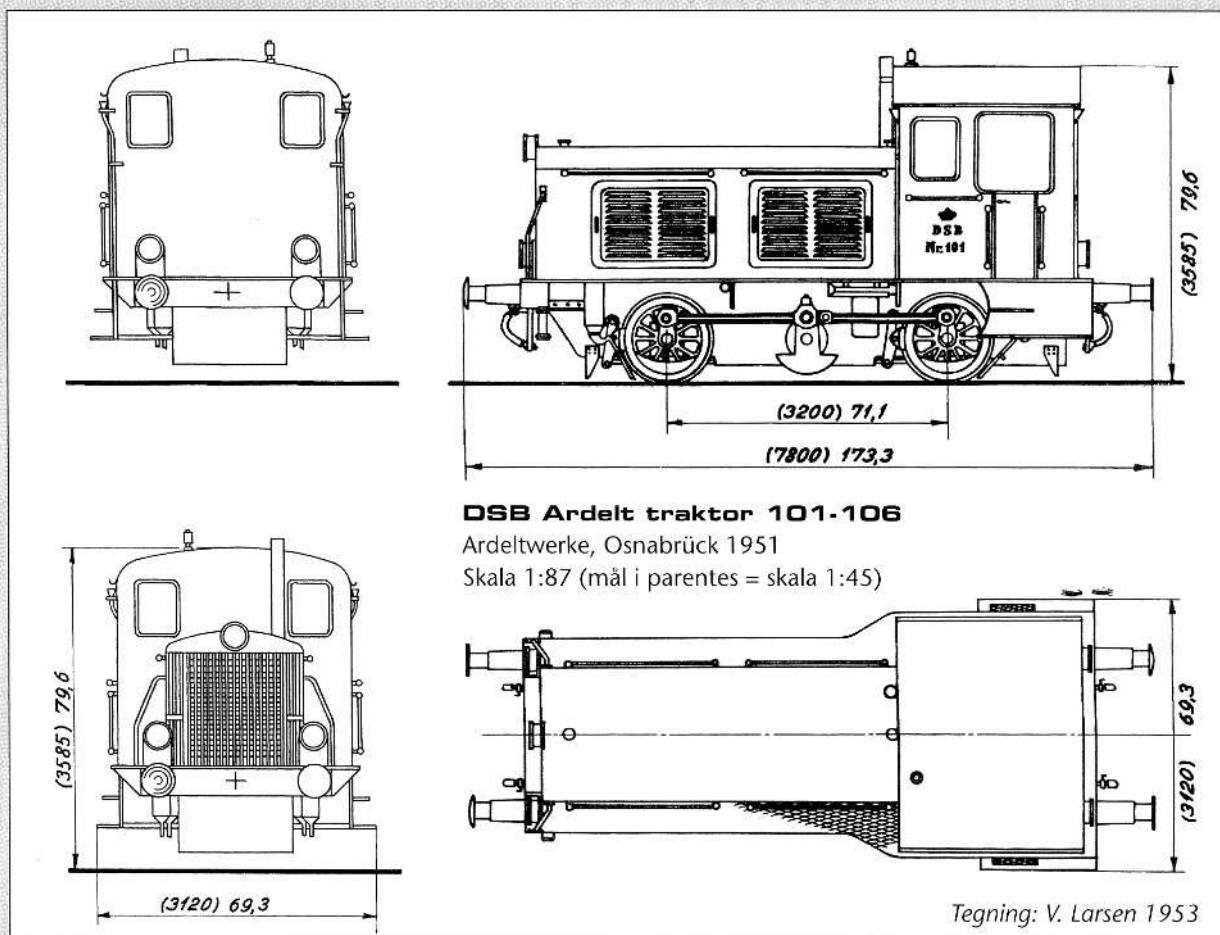
Traktoren havde også den fordel, at den kunne bruges til strækingskørsel, og kunne fremføre tog med en maksimal hastighed af 60 km/t.

De fem nye Ardelt rangertraktorer kom i drift på Københavns Godsbanegård, Køge, Skanderborg og Ringkøbing, samt på Århus H, sidstnævnte navnlig i forbindelse med rangering til Centralværkstedet dér. Maskinen betjentes af omskolede lokomotivfyrbødere og traktorførere med særlig uddannelse.

Foruden til lokal kørsel på stationsområderne kunne traktorerne anvendes til kørsel med godsvogne

Ardelt 102 under arbejde i Hellerup, 1962. Foto: HBDS/PÅ SPORET.





til og fra landstationer (eksempelvis fra Skanderborg til Ry eller fra Ringkøbing til Ulfborg).

Stationering 1954-55

I foråret 1954 havde man syv Ardelt-traktorer i drift. De var i Skanderborg (103), Ringkøbing (104), Aarhus H (107) og til reparation på CvA (105), mens de øvrige kørte på Sjælland, nemlig Køge (106), Hillerød (102). Nr. 101 var på det tidspunkt på Centralværkstedet i København. Allerede i 1954 fulgte endnu nogle traktorer fra Ardeltwerke, således at man i alt kom op på 16 maskiner nr. 101-116.

I årene 1954 til 1959 leveredes endnu 30 traktorer nr. 117-146, der - som allerede nævnt - alle blev bygget hos FRICHS i Århus. De adskilte sig i udseende sig fra forgængerne, idet de var lidt længere, nemlig 7990 mm mod de første, der var 7800 mm lange målt over pufferne. Motoren, der var fra FRICHS, var fortsat på omkring 170 HK. Den var en firecylindret firetaktsmotor af samme type som benyttedes i MO-vognene, der havde vist sig at give gode resultater.

Det er i øvrigt lidt pudsigt, at selv om traktorerne nu blev bygget

hos FRICHS, så blev de alle fortsat betegnet som Ardelt-traktorer.

De nyleverede traktorer blev alle stationeret i mellemstore jyske og fynske byer, således var følgende 21 maskiner i drift pr. 31. marts 1955:

Sjælland

Hillerød	113
Køge	108
Glostrup	104
Ringsted	102
Holbæk	112
Gb	106, 116
CvK	101, 104

Jylland/Fyn

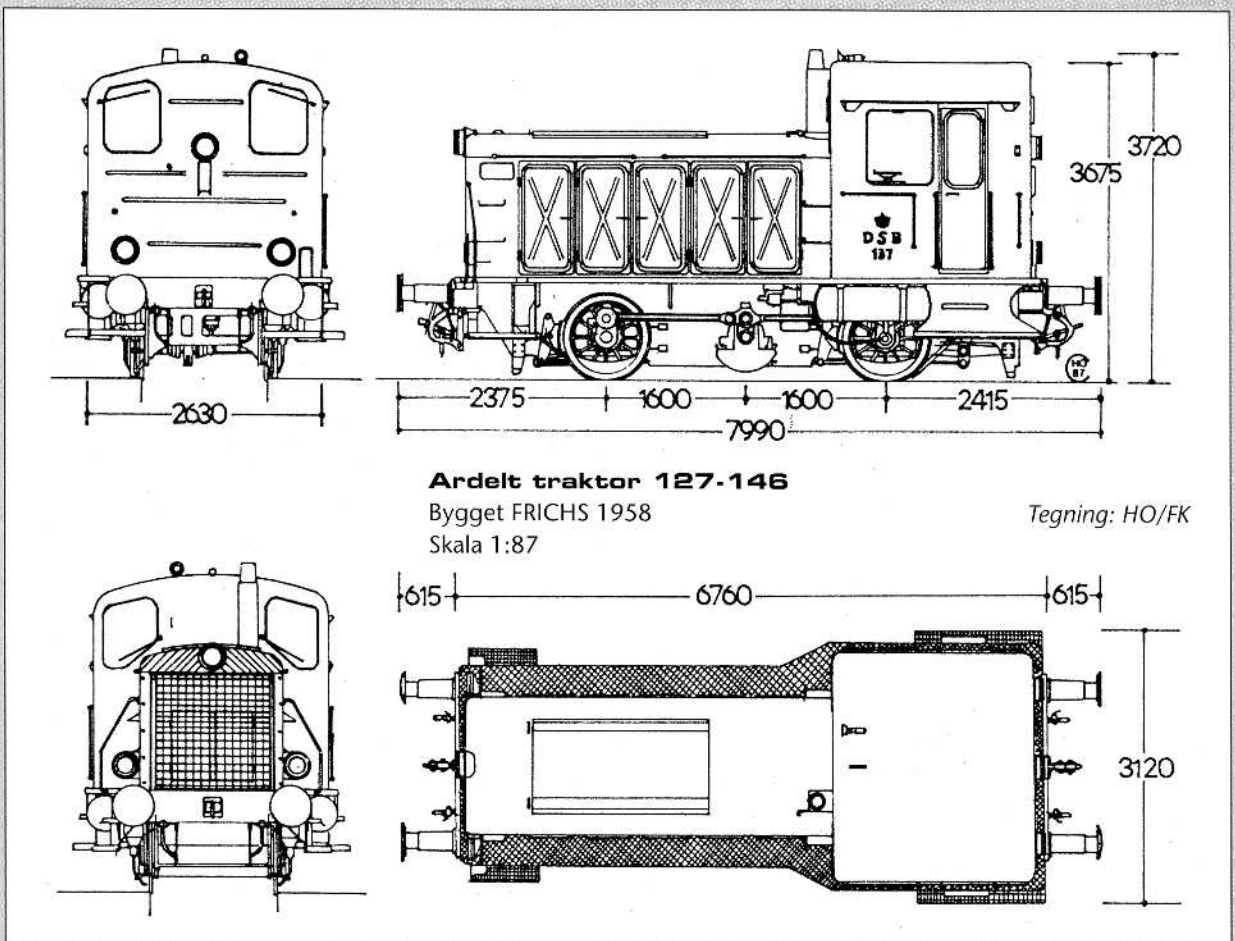
Tønder	109
Hjørring	115
Bramming	114
Skanderborg	103
Struer	117
Ringkøbing	118
Århus H	107, 119, 120, 121
CvA, drift	105, 110
Mdt Ar	111 (rep.)

De tre ovennævnte maskiner 119, 120 og 121 var netop blevet leveret fra FRICHS i marts 1955.

- fortsættes næste side



De små traktorer blev også anvendt til strækningsskørsel. Her gør nr. 105 holdt i Dalmose med godstræk fra Skælskør, 1962. Foto: HGC.



Ardelt traktor 127-146

Bygget FRICHS 1958
Skala 1:87

Tegning: HO/FK

Maskinernes stationering

I 1960 efter at de sidste maskiner var leveret, så var 12 maskiner i drift på Sjælland, mens resten - altså 34 maskiner - huserede på Fyn og i Jylland.

De sjællandske maskiner var nr. 101 (Næstved), 102 og 103 (Holbæk), 104 (Godsbanegården), 105 (Slagelse), 106 (CvK), 107 (Glostrup), 108 (Køge), 109 (Skælskør), 110 (Ringsted), 111 (Vordingborg) og 112 (Hillerød).

Fordelingen på Fyn og i Jylland

kendes desværre ikke, men de kørte bl.a. i de førnævnte mellemstore provinsbyer som Skanderborg, Vejle, Ringkøbing, Silkeborg, Haderslev o.s.v.

Derimod haves en oversigt over traktorerne i Jylland/Fyn fra april 1970, der viser følgende fordeling:

113 Esbjerg	118 Hobro
114 Esbjerg	119 Silkeborg
115 Fredericia	120 Frederikshavn
116 Bramming	121 Padborg
117 Langå	122 Thisted

123 Hjørring	135 Tinglev
124 Aalborg	136 Vejle
125 Middelfart	137 Tønder
126 Sønderborg	138 Skive
127 Horsens	139 Padborg
128 Rødekro	140 Kolding
129 Viborg	141 Odense
130 Grindsted	142 Herning
131 Randers	143 Skjern
132 Vojens	144 Århus
133 Svendborg	145 Struer
134 Vejle	146 Horsens

Som det fremgår af listen havde nogle stationer flere end en enkelt traktor til rådighed, nemlig Esbjerg (2 stk.), Horsens (2 stk.), Padborg (2 stk.) og Vejle (2 stk.), hvor de enten supplerede stationernes MH-lokomotiver eller udførte soloopgaver.

Maskinerne forblev ikke fast stationeret, men skiftede ofte maskindepot, ligesom nogle stationer undervejs helt mistede maskintypen, mens andre fik glæde af de små arbejdsheste.

Udvekslingen af Ardellerne mellem stationerne eller til centralværkstederne foregik i tog med 60 km/t, hvor det ikke var nødvendigt at afkoble dem. De fleste af disse Ardelt-udvekslinger foregik ofte ved hjælp af MO-vogne.

Ardelt 143 under
hvil i Kolding, 1985.
Foto: Jan Lundstrøm



Ardelt 115 på Holbæk station, 1979.
Foto: TA.



Benyttelsen

Den primære opgave for Ardelt-traktoren var – som allerede nævnt – at rangere på stationerne, d.v.s. rangering og opstilling af togstammer, gods- såvel som personvogne, pakhusarbejde. Men da de også egnede sig til lettere strækningekørsel, anvendtes de ofte på mindre sidebanestrækninger, hvor de større fjerngodstog ikke standsede. De betjente fx i 1950'erne og 60'erne strækningen Skælskør-Dalmose, hvor de fremførte godstog.

I Køge benyttedes traktoren bl.a. til kørsel med gods til/ fra Pektin-fabrikken i Lille Skensved, ligesom der var et utal af anvendelsesmuligheder i Jylland/Fyn.

De sidste år

I løbet af 1980'erne reduceres rangerarbejdet på DSBs mellemstore stationer, idet arbejdet med stykgods m.v. blev centreret på større stationer, hvor der indrettedes terminaler. Til det store tunge rangerarbejde anvendtes derfor rangerlokomotiver litra MH og MT, og brugen af Ardelt-Frichs traktorerne ophørte ret hurtigt. I den sidste halvdel af 1980'erne forsvandt maskintypen helt og holdet fra DSBs driftmateriel.

Mens mange andre rangermaskiner og toglokomotiver ofte havarede ved uheld el.lign, så undgik traktorerne på mærkværdigvis



De fleste Ardelt-traktorer havde sølvgrå kobbelstænger, men bl.a. Ardelt 112, der her rangerer i Vordingborg, 1978, havde lyseblå kobbelstænger.



Efterhånden blev traktorerne noget miserable og rustne at se på. Et eksempel er Ardelt 136, der holder hvil i Svendborg, 1981.

at blive indblandet i uheld. Men dog måtte traktor 123 udrangeres i 1982 efter uheld i Herning, hvor den stødte sammen med en MX.

En anden traktor - nr. 129 - måtte udrangeres efter brand i Struer remise den 7. november 1981. Udrangeringen skete i 1982.

Nogle få maskiner blev solgt til anden side ved udrangeringen. Det var 119 og 143, der blev overgivet til DJK, mens nr. 124 og 125 blev solgt til Kommunekemi i Nyborg, hvor de benyttedes til intern rangering. Nr. 125 blev i øvrigt ommalet i Kommunekemis husfarver rød/hvid. Traktor 124 forblev ikke længe i drift, og blev i år 2000 overgivet til veteranbanen FDSB.

Traktor 146 blev i 1986 solgt til Hjørring Privatbaner, hvor den omlitret til HP T 12 anvendtes som reserve.

Sluttelig kom Traktor 140 kom efter udrangeringen til Danmarks Jernbanemuseum i Randers, hvor den endnu befinder sig.

Øverst:

Ardelt 119 under arbejde på ukendt station, 1955. Foto: Clausen/DMJK

Nederst:

Nogle Ardelt-traktorer nåede at få nummer med det nye Helvetica-skriftnit som her på Ardelt 114 i Holbæk, 1982.



Data for traktorerne 101-146

Nr.	Bygget	Fabrik	Skæbne
Serie I			
101	1951	Ardelt	Udr. 1988
102	1951	Ardelt	Udr. 1987
103	1951	Ardelt	Udr. 1988
104	1951	Ardelt	Udr. 1988
105	1951	Ardelt	Udr. 1988
106	1951	Ardelt	Udr. 1988
Serie II			
107	1954	Ardelt	Udr. 1988
108	1954	Ardelt	Udr. 1987
109	1954	Ardelt	Udr. 1988
110	1954	Ardelt	Udr. 1987
111	1954	Ardelt	Udr. 1988
112	1954	Ardelt	Udr. 1988
113	1954	Ardelt	Udr. 1987
114	1954	Ardelt	Udr. 1988
115	1954	Ardelt	Udr. 1988
116	1954	Ardelt	Udr. 1990
Serie III			
117	1954	Frichs	Udr. 1988
118	1954	Frichs	Udr. 1986
119	1954	Frichs	Udr. 1988 Til DJK/ Frederikshavn
120	1954	Frichs	Udr. 1988
121	1954	Frichs	Udr. 1988
122	1954	Frichs	Udr. 1886
123	1954	Frichs	Udr. 1982 efter uheld i Herning
124	1955	Frichs	Udr. 1988, til Kommune- kemi, Nyborg 1989, hensat 1994. Til Skælskørbanen (FDSB) år 2000.
125	1955	Frichs	Udr. 1986, til Kommune- kemi, Nyborg
126	1955	Frichs	Udr. 1988
Serie IV			
127	1958	Frichs	Udr. 1985
128	1958	Frichs	Udr. 1988
129	1958	Frichs	Udr. 1982 efter brand i Struer remise den 7. no- vember 1981
130	1958	Frichs	Udr. 1986
131	1958	Frichs	Udr. 1986
132	1958	Frichs	Udr. 1986
133	1958	Frichs	Udr. 1988
134	1958	Frichs	Udr. 1986
135	1958	Frichs	Udr. 1988
136	1958	Frichs	Udr. 1988
137	1958	Frichs	Udr. 1988
138	1958	Frichs	Udr. 1988
139	1958	Frichs	Udr. 1988
140	1958	Frichs	Udr. 1990 Til Jernbane- museet (Randers)
141	1959	Frichs	Udr. 1986
142	1959	Frichs	Udr. 1988
143	1959	Frichs	Udr. 1985, til DJK/MBJ 1986
144	1959	Frichs	Udr. 1988
145	1959	Frichs	Udr. 1990
146	1959	Frichs	Udr. 1986 solgt til Hjørring Privatbaner som reserve

"Jydeåbent" – vi gentager succesen

Lørdag d. 6. juni afholder vi igen "jydedag", hvor vi tilbyder modeltogsfolket fra Jylland en billig bustransport fra Århus til Togcenter Gentofte – og retur – lang åbningstid, frokost, kaffe og kage og mulighed for at shoppe amok i vore 650 kvm. store butik. Arrangementet koster kun 200 kroner.

På dagen fortæller Lokodan om Lenz' ABC-bremsesystem, Gold- og Silver-dekodere samt Railcom. Hør også om Viessmanns' signalmoduler og multiplexsystem.

Vore egne eksperter fortæller om hemmelighederne bag Märklins Centralstation 2 samt om patinering af bygninger og vogne.

Du kan tilmelde dig turen på www.modeltog.nu



Roco

Modelleisenbahn GmbH

Roco-dag 31. august

Kom og se alle Rocos spændende teknologier og mange fine lokomotiver og vogne.

Nærmere program følger på vore hjemmesider www.togcenter.dk og www.modeltog.nu

Nye ansigter bag disken i Togcenter Gentofte

Vi har fået to nye kolleger i butikken, nemlig Peter Martin Hjort og Frank Hesthaug.



Frank Hesthaug er Danmarks-mester i modelbygning og derfor mægtig god at spørge til råds om bygning af plastmodeller.



Peter Martin har tidligere arbejdet i Samlerbørsen og haft egen modeltogsbutik, og Peter Martins far havde i sin tid det store udstillingsanlæg i City 2 i Høje Tåstrup.

- kæmpe lager af alle de førende fabrikater
- daglig forsendelse af postordrebestillinger
- suveræn teknisk viden og hyggelig service

TOGCENTER GENTOFTE

Søborg Hovedgade 44 • 2860 Søborg • tlf.: 39 65 13 61 • fax: 39 65 13 65
mail: togcenter@togcenter.dk

Åbent: hverdage 12.30 – 18.00, lørdage: 10.00 – 14.00

Sprøjtetog- og troljer

I nr. 95 nummer side 32 bragte vi et foto af en trolje med tagopbygning. Vi spurgte om læserne kunne hjælpe os med at opklare mysteriet omkring det besynderlige udseende. Det kunne man. Børge Sundahl har således sendt os et brev med avisudklip, der viser troljen i funktion som ukrudtssprøjtetrolje. Han skriver bl.a.:

"Jeg kender desværre ikke nummeret på sprøjtetroljen, men den tilhørende tender er fra P 915. Den var i begyndelsen gråmalet, men blev omkring 1974 ommalet i gul. Den var påmalet Specialvogn 666, senere Tjenestevogn 666".

Jens Bruun-Petersen har følgende kommentarer til troljen:

"Troljen blev ombygget til brug som ukrudtssprøjtetvogn. Pumpegrej var opstillet på ladet, ukrudtssprøjtetmiddel medførtes i den ombyggede tender, og måske stod sprøjteføreren på platformen over færerhuset. I 1961 traf jeg dette sprøjtetog i Tommerup, så det kom langt omkring. Muligvis var det indrettet til brug på sidebaner, mens det 'store' sprøjtetog

øverst på side 33 var til hovedbaner.

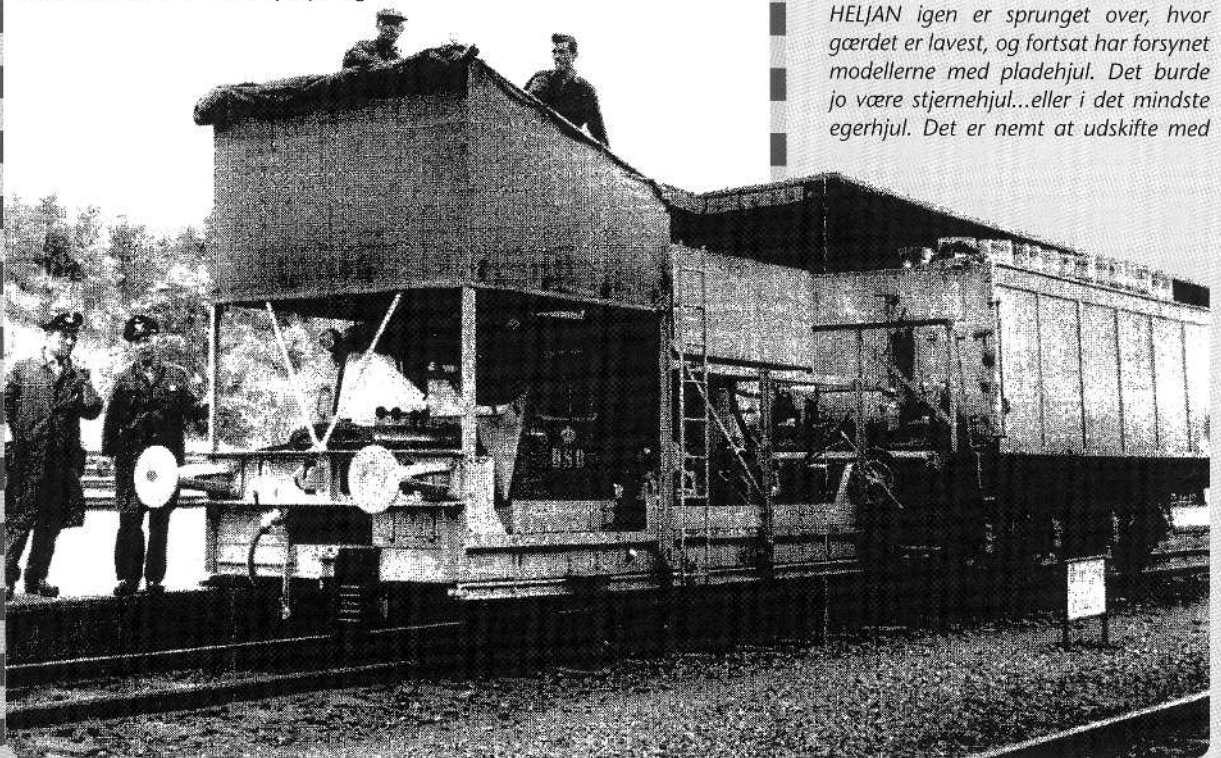
I øvrigt er specialvogn 457 - vist på side 33 - for maskinarbejdere, og måske til reparation af færgeleje?"

P.C. Johansen, der er specialkonsulent hos DSB har et par kommentarer til sprøjtetog side 33:

"Ang. sprøjtetog side 33, så rummede tankvognen ikke 25 kg ukrudtssprøjtetmiddel, men derimod 25 kubikmeter vand. Ukrudtsmidlet blev først blandet op med vand bagerst i Sprøjtetvogn nr. 1".

LOKOMOTIVET: Vi siger tak til Børge Sundahl, Jens Bruun-Petersen og P.C. Johansen for hjælpen, og bringer her avisbilledet, der er sendt til os af Børge Sundahl.

Desværre er billedkvaliteten ikke så god, men vi håber, at man kan få en fornemmelse af anvendelsen, hvor altså tenderen fra P-maskinen var fast påhæng til ukrudtssprøjtetroljen. Toget blev benyttet på sidebaner i Jylland og Fyn.



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

Dansk signal

Per Sivertsen har - jvfvr. vor lille tekst i nr. 95 - sendt os en lille fif til bygning af et dansk signal. Han skriver:

"I stedet for at bruge Viessmann nr. 4500, er det mere korrekt og nemmere at bruge nr. 4505, den bayerske udgave, da det har den røde lanterne placeret i armen som et dansk armsignal. Hvis man bruger 4500, er man nød til at flytte lanternen lidt".

LOKOMOTIVET: Tak for tipset, som hermed er bragt videre.

HELJAN CP-vogn

Asger H. Sørensen er glad for vort blad, men har også lidt kritik til os. Han skriver således:

"Tak for et godt blad som jeg altid læser med interesse. Det gælder også anmeldelsen af HELJANs CP-vogn i nr. 95, hvor I giver gode karakterer. Det er også fortjent, men hvorfor nævner I ikke, at HELJAN igen er sprunget over, hvor gærdet er lavest, og fortsat har forsynet modellerne med pladehjul. Det burde jo være stjernehjul...eller i det mindste egerhjul. Det er nemt at udskifte med

egerhjul fra fx PÅ SPORET, men det kan jo ikke være meningen, at vi selv skal sørge for dette?"

LOKOMOTIVET: Ja, det beklager vi. Det er jo helt korrekt, at litra CP kun undtagelsesvis kørte med pladehjul. Men som nævnt kan man få udskiftningssæt hos PÅ SPORET, og de pyn-ter gevaldigt på vognen.

Tak for indlægget til Asger.

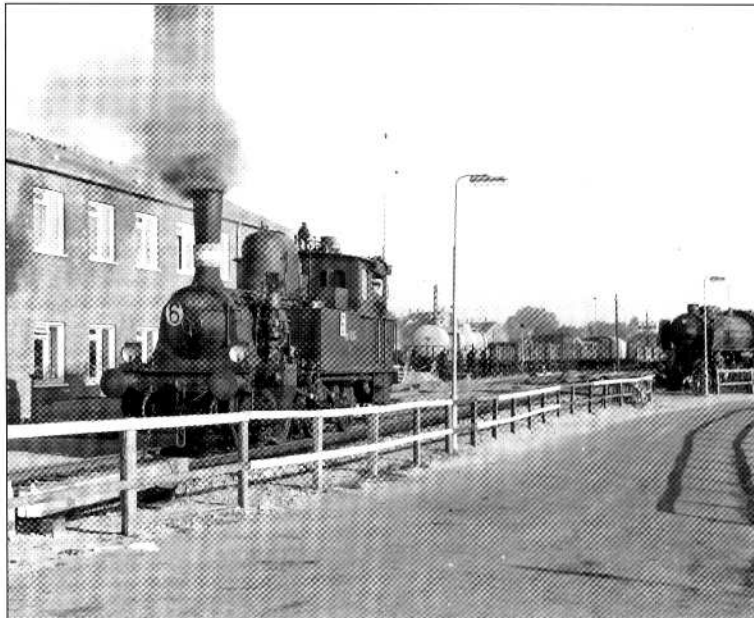
HELJANs UIC-vogne

Martin Wandel, Hjørring, har gjort os opmærksom på, at HELJANs vogne af litra A, B og Bk ikke er helt korrekte til hele epoke IV. Han skriver:

"For mig at se, så er HELJANs nye UIC-vogne litra A, B og Bk ikke korrekte, idet de mangler det lille trekantede nedhæng ved dørene ligesom vinduet i dørene er for lille".

LOKOMOTIVET: HELJANs vogne er korrekte til epoke IVa (1974-1982), hvor man endnu ikke havde fået lavet automatisk dørlukning. Derimod kan de ikke - hvis man skal være helt korrekt - benyttes i epoke IVb (1983-1990), idet personvognene på dette tidspunkt fik ændret dørparterne for automatisk dørlukning, bl.a. med de små vinduer i døre og det trekantede nedhæng. Derfor er Bk-vognen med cateringstriber også forkert, idet den også skal have samme udseende som A- og B-vognene, idet striberne først blev monteret efter omdannelsen til automatisk dørlukning.

Tak til Martin for indlægget.



F 655 afventer næste færge's ankomst i Nyborg færgehavn. Bemærk, at skorstenen vender mod lejet. Foto fra sidst i 1950'erne. AK/OMJK.

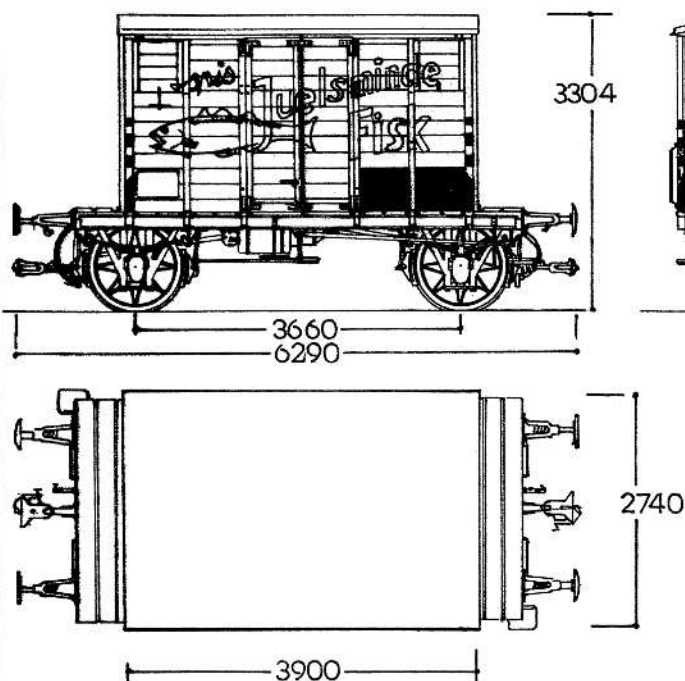
Rangering i Nyborg og Korsør

P. Brandt-Hjeresen, Korsør, har sendt os et brev med et spørgsmål omkring færgerangering i Nyborg og Korsør. Han skriver:

"F-maskinerne i Nyborg Færgehavn rangerede normalt altid med skorstenen vendt mod færgelejet. I Korsør derimod rangerede F-maskinerne altid med tenderen mod

færgelejet. Hvorfor rangerede man forskelligt i de to færgehavne?"

LOKOMOTIVET: Her bliver vi svar skyldig, og beder læserne hjælpe os. Ved man hvorfor rangeringen foregik på den nævnte måde, så send os gerne en mail eller brev med forklaringen.



HJJ litra ISF 348

Ombygget 1954 fra HJJ godsvogn Q 258. Solgt til HP 1957.

Fiskevogn

Bent Rønne Hansen har læst lidt om skinnebusser, bl.a. banebøgers udgivelser og i vor egen Dansk Jernbane Historie I, og har derfor sendt os følgende:

"Først og fremmest tak for et godt blad. Jeg har et lille spørgsmål som I måske kan hjælpe mig med?"

Flere gange har jeg læst om HJJs fiskevogn ISF 348, og set billeder af den, bl.a. i Dansk Jernbane Historie I. Og nu lyder mit spørgsmål: Jeg har aldrig set en tegning af vognen, og hvis der findes en sådan, kan I så hjælpe med at bringe den, så jeg kan se målene? Den er jo et godt selvbyggerprojekt, især hvor vi nu har fået skinnebusser fra EpokeModeller".

LOKOMOTIVET: Ja, vi kan godt hjælpe. Hosstående viser vi en tegning af vognen. Men vi kender desværre ikke farverne på påskriverne. Hvem af læserne kan hjælpe? Tegning HO/Arkiv FK.



Vi mangler meget...

■ Ole Petersen, Odense

Jeg har nærlæst teksten "Kupesnak" i nr. 95. Der er faktisk endnu flere manglende modeller til epoke III-V end de, der fremgår af teksten, også selv om vi kun ser på kendte litra.

For hvad med togmaskiner litra R? Eller nogle MO fra 1900-serien? Rangerlokk litra MK er heller ikke nævnt i teksten.

Personligt savner jeg MR/MRD i en ordentlig og moderne kvalitet. Men også mange andre af de allerede udgivne litraer kan fortjene en nykonstrueret model. Det gælder især Heljans ikke særlig driftsikre damploko, og måske skulle også Frichs-lyntoget på et tidspunkt udgives af en anden fabrikant osv. Især blandt treskinnefolket er der nok mange, der ser skævt på Heljans produkter.

Blandt personvogne bør også rystevognen CV og den treakslede litra CUK vel nævnes. Hvad med den åbne godsvogn litra PF og de lukkede af serierne IG og IV? DSB's moderne godsvognstyper er typisk udgivet som tyske vogne med dansk påtryk, så her er også et potentiale.

Men selv når alt det ovenstående er klaret, så er der jo også privatbaneting som Frichs firkantede og marcipanbrød, lynetter, triangelmotorvogne og måske et trekoblet damploko af Henschel-oprindelse. Rystevogne med afrundet tag over de åbne endeperroner ikke at forglemme.

Og hvad er der galt med et par karakteristiske epoke II-modeller? F.eks. en togstamme med O-maskine bl.a. toetagevogn, skovvogn og kupevogn, sådan som vi ser det i Dansk Jernbanehistorie 4. Det kunne også være en P-maskine med tagryttere eller K med rystevogne. Selvom jeg ikke kører denne epoke, kunne jeg da godt tænke mig sådan et par sjove og fremmedartede togstammer, f.eks. til min vitrine eller et diorama.

LOKOMOTIVET: Tak til Ole for indlægget.

Har læsere andre kommentarer til emnet, så send os en mail eller et brev.

Svenske vogne i Danmark

Ole Pade, der er bosat i Stockholm, har sendt os følgende lille mail:

"Jeg har glædet mig over teksten med tyske (og andre) vogne, der kørte i Danmark. Nu hvor Hobby Trade faktisk laver flotte svenske vogne, bl.a. litra O og H, så måske var det en ide at bringe en tekst og modelfortegnelse over andre svenske vogne, der kørte i Danmark. Jeg ved fra gamle dage i Helsingør, at der var mange svenske godsvogne, der passerede sundet. Så det var måske en ide med svenske godsvogne til epoke III?"

LOKOMOTIVET: Det har vi selv tænkt på, men er desværre stødt på det problem, at ingen af de større fabrikanter i dag fremstiller svenske godsvogne.

Tidligere havde ROCO svenske modeller af godsvogne i sit program, men de er udgået for et par år siden. Hvorfor vides ikke. Vi har spurgt Claus Aaltonen fra ROCO om de svenske modeller, og han oplyser, at ROCO snart genoptager produktionen af disse.

Indtil da er de svenske vogne ret vanskelige at opdrive i Danmark, mens man naturligvis sagtens kan finde dem i MJ-forretninger i Sverige. Men nogle enkelte danske forhandlere har dem stadig på lager, bl.a. PÅ SPORET, København.

I øvrigt har det norske firma NMJ (Norsk Model Jernbane), der fremstiller modeller med svensk forbillede, fået godt fat i det svenske marked. Se evt. firmaets hjemmeside www.nmj.no.

Tak til Ole for mailen.

Av, av...en 'ommer'

Desværre havde der indsneget en række fejl i hjemmeside-adresserne i nr. 95. Det skal vi naturligvis beklage, så her kommer de korrekte link-adresser med tak til Peter Jonsen for korrektionerne:

www.jernbaneklub.djk
skal rettelig være
www.jernbaneklub.dk
www.digital.tog skal rettelig være
www.digitaltog.dk
dk.fritid.jernbaner.dk
skal rettelig være
dk.fritid.jernbaner.model
www.hp-modeltog
skal rettelig være
www.hp-modeltog.dk
www.modeltog-voller
skal rettelig være
www.modeltog.voller.dk

I samme oversigt over mj-hjemmesider i nr. 95, glemte vi for øvrigt at nævne manden bag sporskiftet.dk. Det er såmænd Lars Skjærlund, der står for denne fine hjemmeside. Så skulle det være på plads.

**Få dig et
abonnement på**
- se adresse side 3

LOKO
MOTIVET



Rettelse til nr. 95

Ang. teksten om GDS side 35: Det var ikke M1 og M2, der kørte med generator under krigen, men derimod M3, M4 og M5.

**Besøg og bliv
inspireret hvor
hobbyfolk mødes**



Grundvigsvej 15, DK-1864 Frederiksberg
tlf. +45 38 88 38 54, fax: +45 38 88 39 54
Ma - to. 12 - 18, fr. 12 - 19, lø 10 - 14
www.stoppel.dk



Danmarks ældste hobbyforretning

- en fascinerende blanding af butik og museum.

KÆMPEUDVALG AF TRÆLISTER

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

Velkommen i

MODEL & HOBBY aps

Frederiksborggade 23 - 1360 København K
Tlf./Fax (45) 33 14 30 10

åbent: ma.ti..to.fre 11-17, lø 10-13, ONSDAG LUKKET
www.model-hobby.dk

EpokeModeller Scandia skinnebusser



PS: Det er os der kan levere!
til 2- og 3 skinne, analog og digital med og uden lyd!

Nærmeste forhandler kan oplyses på:
salg@jpk-productions.dk

Produceret af JPK Productions

www.epokemodeller.dk

DSB diesellokomotiv MZ serie IV

hobby trade

Skala 1:87; epoke IV
Kat.-nr. 15 1461: MZ 1461 (DC)

Primo marts udkom den seneste af Hobby Trades modeller af DSB diesellokomotiv litra MZ IV, der har fået nr. 1461.

Modellen er naturligvis baseret på de tidligere udgivne modeller MZ 1448 og 1459, så derfor er detaljer, motor o.s.v. næsten gentagelser.

Der er dog nye detaljer, bl.a. har modellen - helt korrekt - fået meget tynde håndlister på fronterne, og da den har firkantede puffer og underhængte plove, men ikke rangertrin, så passer den perfekt til driften ca. 1982-1994 (epoke IVb), altså i det udseende som MZ serie IV kørte længst i.

Ofte er håndbøjler og -lister meget kraftige på modeller i skala 1:87, men på MZ IV er disse mon-

teret i 0,2 mm tynd sortlakeret metaltråd, der giver modellen et meget virkelighedstro indtryk.

Modellen leveres som noget nyt med alle smådele påsat, d.v.s. med håndlister, gelændere, vinduesviskere o.s.v. således at man ikke skal bakke med at montere disse. Modellen kan tages ud af æsken, og uden videre sættes i drift. På de første MZ-modeller var bl.a. vinduesviskere vedlagt som løsdele, man selv skulle montere.

Vinduerne i førerhuset har - modsat de tidligere udgivne udgaver - fået metalkrans om to sidevinduer, hvilket ikke er helt korrekt, men dog kan accepteres.

Desværre er lyset i lygterne stadig med det blå skær.



DSB litra CU, pladebklædt NYHED ÅR 2009

hobby trade

I løbet af år 2009 udsender Hobby Trade en variant af den populære 'rystevogn' litra CU, idet man vil producere vognen i den pladebklædte udgave.

Forbilledet blev leveret til DSB fra Scandia i 1916, hvor de i første omgang indattes i den københavnske nærtrafik. Senere kom den teaktræbklædte udgave, den vi allerede kender fra Hobby Trade.

Vognene var som bekendt ikke populære hos publikum, og i løbet af 1960'erne blev de kun benyttet som togførervogne og som reserve i skole- og ferietog.

Som noget nyt leveres nogle af modellerne med gule stafferinger til epoke II og IIIa.

I øjeblikket er planlagt følgende vogne:

51 012: Sæt med fire vogne i vinrød til epoke III:
CU 4101, 4105, 4110 og 4112.

51 013: CU 4104, vinrød med gule stafferinger

51 014: CU 4109, vinrød med gule stafferinger

HØRT
SÆT



■ endnu en personvogn

I marts udsendte HELJAN endnu en skøn personvogn baseret på firmaets model af litra CC. Den kom lidt uventet, da den ikke var annonceret.

Den nye model er "søster" til den nyligt udsendte litra AV, idet den er vinrød med gule stafferinger. Taget er i mørkegrå.

Grundmodellen er som nævnt den samme, så derfor er køreegenskaberne gode som hidtil. At man udsender en søster-model til litra AV med staffering er en god ide, og de to vogne klæder hinanden vældig godt.

Trykkene er perfekte med meget nøjagtige og tynde stafferinger, et flot påtryk af DSB og litra CC, RIC-mærke (for kørsel i udlandet) og tekniske påtryk, bl.a. puffermærkning. Under vinderne er læsbare pladsnumre. I øvrigt kan man læse at vognen er revideret 5/3 1951.

Modellen har fine detaljer, bl.a. batterikasser, to bladfjedre på bogierne, og flot påtryk af kiekertlås (dørhåndtag), men mangler desværre de lange lodrette

håndlister ved dørene. Bortset fra de manglende håndlister, så er litra CC 1113 i det hele taget bare vellykket. ... så med hensyn til at fremstille vogne er HELJAN i top.



SET

HØRT

Næstved Modeljernbaneklub

"Banebørstedag 2009"

Lørdag den 6. juni kl. 11 - 16

I lokalerne på Uglebro skolen,
Nygårdsvej 110, Næstved

Kom, se og oplev modeljernbane hobbyen og en modeljernbaneklub i bevægelse. Mød andre som har samme interesse.

Der vil være kørsel på anlægget hele dagen. Her har du også mulighed for, at fremvise din sidste nyskabelse. Er dit rullende materiel i størrelse "HO" og udstyret til digitalkørsel efter DCC standard, er der endvidere mulighed for, sammen med et medlem, at se det køre på NMJKs flotte anlæg.

Flere modeljernbaneforhandlere og -fabrikanter er til stede med masser af lækkerier og gode tilbud.

Klubbens brugtbod er åben. Her findes gode tilbud på brugt mj-materiel m.v. samt bøger og blade.



En del af arealet foran klublokalet, benyttes til salgsaktiviteter, og alle er velkomne til at sælge alt som har med jernbane og modeljernbane at gøre. Man sørger selv for sin egen "bod". I tilfælde af dårligt vejr, kan vi være inden døre. NMJK er meget behjælpelig, men vi påtager os intet ansvar for boderne eller de udstillede genstande. Ingen bordleje.

Dagens program er ikke helt fastlagt, men vil senere fremgå af www.nmjk.dk

Jernbane Cafe`en er åben Her er der mulighed for at købe lune frikadeller, franskbrød med ost eller pålæg samt kage, kaffe/te, øl og vand.

Børnene kan køre med LGB tog.

Gratis adgang - Velkommen!

Pulverbeholdervogne DSB litra Ucs



hobby trade

Epoke IVa/IVb Skala 1:87

Så blev det omsider tid for epoke IV-dyrkerne at få skønne modeller, der kan bryde togstammen med de 'farveløse' vogntyper som litra Gs, Kbs, Hbis m.v.

Det er atter Hobby Trade, der går i front med usædvanlige og flotte modeller, og man har åbenbart intet imod at dele sol og vind lige for dyrkere af alle epoker. Og det skal vi alle være glade for. Nu blev det altså epoke IV-folkenes tur til at blive begunstiget.



Som sædvanlig er også modellerne af DSBs keglebeholdervogne litra Ucs fremstillet med stor omhu og nøjagtighed. Der er atter kælet for detaljer såvel som påtryk. Modellerne er - bortset fra håndbøjler og hjul - fremstillet helt i plastik. De massive beholdere giver vognene en god vægt.

Modellerne udmærker sig ved at have en stor detaljerigdom på og omkring rørstudser og rørføringer, der oven i købet er fremstillet

utrolig tynde. Påtrykkene er som hos forbilledet, hvilket gælder både firmatypografi på beholderne og DSBs tavlepåskrifter. Også bemalningen er i top.

Der er på nuværende tidspunkt udgivet fire forskellige modeller, der omfatter følgende:

33 101	Vejle Dampmølle 910 6 015-9 Hvid med rødt bånd
33 102	Vejle Dampmølle 910 6 046-4 Hvid med rødt bånd
33 103	Lumino 910 6 058-9 Hvid med logo i grøn
33 104	Lumino 910 6 042-8 Gul med logo i grøn



Den gule udgave med grønt LUMINO-logo er til tidlig epoke IV fra omkring 1974. I 1985 blev vognene ommalet i hvid, og fik nyt logo i reseda-grøn med blå bølgelinie under, d.v.s. denne model er til epoke IVb.

Modellerne blev udsendt i februar 2009.

SET

HØRT

Fire nye lukkede vogne

I første kvartal 2009 udsendte HELJAN fire nye vogne baseret på HD og IA-modellerne. De fire nye vogne er:

4260 DSB litra IAL 19 350

4261 DSB grå tjenestegodsvogn 833

4264 DSB KFK

4265 DSB litra ZF 500 066 fra N. Jøker



Der er ikke så meget at sige til disse modeller, der atter kun produceres i et lille oplag. Detaljerigdommen og påtryk er som på de tidligere udgivelser, nemlig korrekte og helt i top. Dørene kan på alle modeller skydes til siden, så man kan se ind i vognene.

Alle vogne er lakereret i de pågældende firmers husfarver, d.v.s. KFK i grøn, hvid fra N. Jøker, Esbjerg, men også den hvide IAL og den mellemgrå specialvogn er resultater af god research.

Tjenestevognen 833 er en sjællænder, d.v.s. med hjemsted på Godsbanegården, hvor den virkede som transportvogn af boreværktøjer for baneafdelingen. Den vil pynte gevaldigt på et sidespor omgærdet med pynt af olietønder, trykluftflasker, paller og diverse værktøj.

I øvrigt har vognene forskellige grå tagfaver, hvilket ser godt ud, når man ser dem koblet sammen i en togstamme.



Spændende nyt fra OKT

OKT kan i løbet af år 2009 levere en række spændende nyheder til de danske mj-ere.

Traktor 70

Denne traktor leveres nu som sæseek i metal. Af flere grunde kan man ikke levere diverse detaljer til modellen, men man kan dog levere kurvpudder i messing. Med hensyn til motor, så har OKT fundet et firma, der kan levere drev til maskinen. Den er ellers designet til en Tenshodo motor, men den anden løsning er væsentligt bedre.

Man kan kritisere, at der ikke diverse løsdeler med, men det var ikke muligt økonomisk, at få det til at hænge sammen. Så der er lidt for de fingernemme og opfindsomme at tage fat på.

Med hensyn til fotos af forbilledet anbefales det at man søger disse i bøger, blade eller på nettet.

Danske armsignaler

Fra Viemann får OKT indtil videre fremstillet tre typer færdige signaler med danske signalarme.

Bemærk at signalerne leveres helt færdige med drev m.v.

Det første signal i rækken bliver et indkørselssignal med en enkelt arm. Senere følger i efteråret et indkørselssignal med to arme, d.v.s. en arm med afrunding i enden og en med svalehale.

Senere kommer et dobbelt udkørselssignal med to almindelige arme gældende for to spor.

Der arbejdes også på at fremstille et fremskudt lyssignal der kan arbejde sammen med de tre øvrige signaler

NYHEDER fra Model-Byg

Det lille jyske firma ved Per Sivertsen og Leif Røntved har hele tiden nyt i programmet. Her i foråret er udkommet nye byggesæt til de flittige mj-ere.

Først og fremmest kan man nu levere byggesæt i skala 1:87 til den lange bureauvogn litra DD, der blev leveret fra Scandia i 1960, og var i drift til langt ind i 1980'erne. Sættet, der leveres i fræsset plast, indeholder alle dele til en komplet postvogn, og fås både med og uden interiør med sorteringsreoler, båse for postsække m.v. Modellen kan leveres med forskellige numre, hvilket også gælder koblingstype, hvor man kan vælge den almindelige A-kobling, Fleischmann eller en kobling fra Marklin. Modellen kan leveres med DC- eller AC-hjul.

Sættet er muligvis ikke for begyndere, men der følger naturligvis byggevejledning med fotos og fyldig tekst med i sættet.

Andre nyheder er fikse små bygninger, man altid kan bruge på modeljernbanen, fx en gammel type relæhytte, der var bygget i træ, en nyere model i glasfiber og sluttelig en telefonplatform, der stod foran indkørselssignalerne. Disse dele leveres både i skala 1:87 og i 1:160. Også et læsseprofil kan man levere; det vil passe fint sammen med firmaets program af store og små kolonnehuse. Igesom der er blevet plads til DSBs brede led, der stod – og stadig står – ved overkørsler.

Man kan orientere sig om byggesæt og priser ved at klikke ind på www.model-byg.dk.



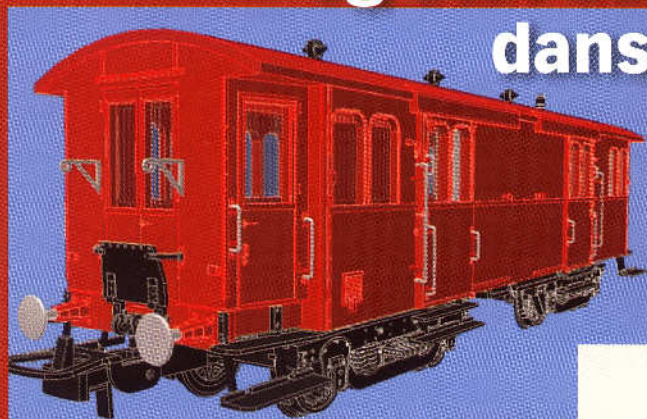
HØRT

DSB litra DD
bigest i et tog
på anlægget.

Køb dansk MJ hos

Kystbanen

- og støt udviklingen af
dansk modeljernbane



hobby trade

DSB rejsegodsvogn litra ECO



DSB firmavogn fra FAF



EpokeModeller

www.epokemodeller.dk



Scandia skinnebus
fra OHJ m.fl.

/ Tog og Tekno /

Elektrisk lokomotiv DSB litra EA



Bøger og DVD'er fra Grimstrup, Holsund,
Jernbanebøger, Limfjordsbanen, Bild-Dressinen m.fl.

Kystbanen - fordi vi har det

Strandvejen 213, 2900 Hellerup · Tel/Fax: 39 61 20 31 · E-mail: post@kystbanen.dk
www.kystbanen.dk · Tirsdag-fredag 12-18, lørdag 10-14 (mandag lukket).