

Spor og baner

Det moderne magasin om spor, tog og mennesker

DKK 110
SEK 145
NOK 130

2/2012



9 788799 251216



Scan koden eller gå ind
på www.sporogbaner.dk
og bestil dit abonnement

FELDERBANEN

Helle og Jan Møller Holm · Vejlevej 349, Bramdrupdam · 6000 Kolding · Tlf. 7456 0808 · Fax 7456 0801

Åbningstider: Tirsdag-torsdag kl. 10.00-17.30 · Fredag kl. 10.00-18.00 · Lørdag kl. 9.00-13.00 · Mandag lukket

Bøger:

"Hvor blev de af"

om de danske GM-lokomotiver, Genoptryk af DSB litra MX bogen, Jernbane historisk årbog 2012, Sønderjyske jernbanestationer på postkort og mange andre.



Rietze biler

i H0:

VW – T5 Hundebil / politi / indsatsleder eller Tønder Brandvæsen Materiel depot



Vi lagerfører Olsen Banden figurer, Ford Taunus Politi, Salatfadet, Frans Jæger penge skabsvogn og den lille traktor.



BYGGESÆT til banen vi lagerfører de fleste mærker og har vi dem ikke på lager skaffer vi gerne modellen hjem til dig.

Blade: til opbygning af landskab mange muligheder fra MIBA.

DSB S 001, DSB S 1, DSB S 8

3 stk. kongelige salonvogne. Kommer fra Hobbytrade i sæt eller som enkelvogn, reserver din vogn hos FELDERBANEN.



Viessmann bevægelige modeller: NYHED mejetærsker i både N og H0 Digital stoppemaskine digital med div. Sound effekter og motoriseret skinnestopper AC/DC



LGB – Spor 1 - Tid til store tog, vi lagerfører start sæt, skinner, vogne og lokomotiver. Nyhed LGB ølvogn m/br. hus. Spor 1 Krokodille 5755 samle objekt 150 års jernbane jubilæum i Østrig. Spor 1 digital start sæt 55035 tilbud **kr. 6.998,00.**

OPSLAGSTAVLEN:

FELDERBANEN er på udstilling i Kolding DMJU 14. og 15. april, også mulighed for besøg i butikken.

Spor 1 messe i Rolfhallen 21. og 22. april Ferie lukket 27. april – 7. maj

Besøg os på www.felderbanen.dk hele døgnet · Bestillinger modtages på info@felderbanen.dk eller på tlf. 7456 0808 eller fax 7456 0801 · Kig ind, ring, fax eller mail - vi sender gerne!

hobby trade

Multi Purpose Waggon Litra Laaeilprs061/081. Vognene kommer i mange forskellige varianter og de første er allerede nu i handlen. Kig ind til din hobbyforhandler og se de mange muligheder! Vejl. pris 498.-



www.hobbytrade.dk



Foto: Rolf Brems.

Spor og baner - et luftkastel?

En af de første reaktioner ved udgivelsen af dette nye blad var "et luftkastel". Javel, ja, men i så fald et af de mere varige "luftkasteller". Spor og baner er kommet vældig godt fra start – så godt, at det nærmest væltede mig. I januar var tilmeldingen til bladet via e-mail så voldsom, at mailboxen brød sammen, og en ny løsning måtte findes hurtigt. Det indebar desværre lidt gener for en del abonnenter, men efterhånden er der kommet styr på det. Jeg beklager naturligvis ulemperne, men det var ikke til at forudse, hvor stor efterspørgslen ville blive. Lige før bladet gik i trykken var der omkring 200 eksemplarer ud af oplaget på 2.000 stk. tilbage, så det er gået rask. Man skal nok ikke vente længe med at sikre sig et eksemplar af første nummer.

Jeg har modtaget utallige mails, breve og telefonopkald fra læsere med gode ønsker og forslag til, hvordan bladet kan blive endnu bedre. Mange af forslagene er allerede brugt i det nye nummer – f.eks. er de underliggende mønstre på siderne fjernet, og så er der nu en indholdsfortegnelse. Den glemte jeg i skyndingen, men nu er den med.

Det første nummer indeholdt en masse modelnyheder, mens dette har betydeligt færre. Det skyldes, at januar er blevet den måned, hvor de internationale firmaer præsenterer deres nyheder for det kommende år. Derfor har jeg valgt at vise de mest interessante ting for det danske marked allerede i nr. 1 for at orientere om, hvad der kommer på markedet i 2012. Der vil dog stadig blive vist nyheder i dette og de kommende numre med særlig vægt på udvalgte modeller.

Nürnbergsmessen var ikke det store 'sus' – stemningen var ret tilbageholdende. Om det er den økonomiske krise, der er årsagen, eller om det var almindelig vintertræthed, er svært at vide. Dog vakte Roco/Fleischmanns nye styresystem, Z21, berettiget opsigt. Når det kommer på markedet, vil vi afprøve det og fortælle om det. Spor og baner fik knyttet gode kontakter til kollegerne på Allt om Hobby og Continental Modeller, så vi vil fremover kunne udveksle spændende artikler.

Forsidebilledet betyder ikke, at Spor og baner vil gå i den kulørte ugepresses fodspor. Billedet af Kong Frederik og Prinsesse Margrethe i kongevognen S1 markerer flere ting: Dels er det 40 år siden, at kongen døde og Prinsesse Margrethe blev regent, dels vil der komme modeller af tre kongevogne, og dels er det snart dronningens fødselsdag, hvilket



Spor og baner

Det moderne magasin om spor, tog og mennesker

1. årgang

ISBN 978-87-99251-1-6

Ansvarlig udgiver:

Spor og baner

Redaktør:

Flemming Søeborg, Frisporet
Odensevej 98 B, 5260 Odense S.

frisporet@frisporet.dk

+45 62 21 25 50

Spor og baner udkommer seks gange om året i månederne februar, april, juni, august, oktober og december. Løssalgspris kr. 110.-

Abonnement:

DK: Seks numre af Spor og baner kr. 550.-

EU: Seks numre af Spor og baner kr. 660.-

Udenfor EU: Seks numre af Spor og baner 772.-

Annoncer:

Tilbydes som helside, halv eller kvart side.

Materialefrist er den 14. i måneden før udgivelsesmåneden.

Materiale vedr. annoncering skal sendes til:

Sats & Tegn · Farvervej 1 · 8800 Viborg
jan@satstegn.dk

Spor og baner er trykt i 3000 eksemplarer hos
Arco Grafisk, Skive.

Sats og lay-out: Sats & Tegn, Viborg.

Alle artikler og skemaer er copyright Spor og baner og forfatterne. Eftertryk af artikler, annoncer og tegninger er forbudt uden forudgående aftale med Spor og baners redaktion. De i artiklerne fremførte synspunkter og metoder er forfatterens egne, og deles ikke nødvendigvis af redaktionen.



Forsidebilledet:

Forsidebilledet viser Kong Frederik IX og Prinsesse Margrethe, formodentlig i kongevognen S 1 den 22. januar 1956. Prinsesse Margrethe har været hjemme på (lang) juleferie og følges her til Englandsbåden i Esbjerg af sin far, kongen. Hun gik på dette tidspunkt på North Foreland Lodge School i England. Billedet er taget på Københavns Hovedbanegård lige før afgang. (Foto: United Press/Arkiv Spor og baner)

OKT er lukket for evigt

Af Martin Wilde

Der var pænt fyldt op i den lille Føvling Kirke syd for Brædstrup. Kirken ligger højt i det bakkede østjyske landskab, så man kan se den næsten hele vejen, de sidste fem km., inden man når frem til kirken.

Lørdag den 3. marts vejede flaget på halv. Det var tid til at tage afsked med Ove Kirk Thomsen, indehaver af OKT Model Import. Ove døde den 27. februar, efter flere års kamp mod kræft. Han blev 75 år.

Næsten til det sidste, holdt han åbent i butikken på Brovejen i Middelfart. I den lille, hyggelige butik herskede der som altid en egen ro. Der var altid tid til en kop kaffe og en snak – nogle gange ganske lang – med kunderne. Eller som sognepræst Kirsten Kølbæk Høg sagde ved børen:

**Han havde bestemt sig for, at han ville suge så meget af livets glæde til sig som muligt*.*

Ove Kirk Thomsen kom oprindeligt fra Holbæk, hvor han var søn af en købmand og vinhandler i den lave del af Algade. Som ung fik han en uddannelse i radio- og tv-branchen på en af datidens fjernsynsfabrikker i København. Siden tog han i Århus en uddannelse som svagstrømstekniker, og i mange år arbejdede han med radiologi på Herlev Sygehus.

Han blev gift med Signe den 1. februar 1969 i samme kirke, Føvling, hvor han blev begravet fra. De to flyttede til Ericavej i Vangede ved København, hvor de siden i et kælderlokale indrettede butikken OKT Model Import.

Oves og ikke mindst Signes butik var altid kendt for at have alskens smådele, man som modelbygger ikke fandt andre steder. Samtidig var Ove ikke bange for at sætte store og små projekter i søen. Således fik han på et tidspunkt fremstillet et byggesæt til en F-maskine i England, og han var manden bag sukkervognene fra Hobbytrade samt mange andre gode idéer.

Samtidig var Ove Kirk Thomsen også kendt for at være en mand, der altid var god for en handel. Han var ikke bange for at give rabatter, hvis man aftog tilstrækkeligt store mængder.

Omkring årsskiftet 2005/2006 flyttede Ove og Signe fra Vangede til Middelfart. Det gjorde de for at komme tættere på familien i Jylland, og for at få bedre lokaler til butikken, der genåbnede i huset på Brovejen i Middelfart i februar 2006. I de nye lokaler var der dobbelt så meget plads, og så var der vinduer ud til en af Fyns mest befærdede veje.

Det gjorde, at mange nye kunder kom til, og at mange trofaste postordrekunder nu blev butikskunder i stedet.

Det modsatte var naturligvis også tilfældet for de mange trofaste kunder i Københavnsområdet.

En væsentlig del af Ove og Signes markedsføring var de mange markeder og brugt/byttemarkeder, de deltog i. Helt ind til sidste efterår drog de trofast land og rige rundt i weekenderne for at møde deres kunder langt væk. Og som altid med et godt tilbud og en stilfærdig snak.

Nu er Ove Kirk Thomsen ikke mere, og Signe er flyttet på plejehjem, stærkt plaget af sygdommen alzheimer.

Æret være Ove Kirk Thomsens minde.

Du vil blive savnet i kredsen af modeljernbanefolk.

sidste vi gratulerer med. Det er også i år 40 år siden, at de sidste sporvogne i København kørte i remise, og det markeres ved en stor reportage fra den sidste tid med de populære sporvogne.

Af nye indslag i bladet kan nævnes en kalender med en liste af begivenheder i branchen. Spor og baner modtager gerne nyheder og informationer om arrangementer rundt om i landet. Og så til slut: Jeg må bede alle, der gerne vil abonnere på bladet, om at bruge bestillingsformularen på www.sporogbaner.dk. Undlad venligst at bruge pengeautomater o. lign. til pengeoverførsler for abonnementer. Navn og adresse kommer ikke med på bankudtoget, og det betyder, at jeg ingen mulighed har for at identificere indbetaleren. Spørg altid i banken, om disse vigtige oplysninger kommer med – ellers risikerer du, at bladet bliver forsinket eller udebliver, og jeg sidder med en række 'anonyme' indbetalinger. Hvis du hverken har computer eller netbank, er der stadigvæk mulighed for at få tilsendt et girokort eller at købe bladet hos en forhandler.

Velkommen til Spor og baner nr. 2. Her til slut vil jeg minde om DMJU's modelbaneudstilling i Bramdrupdam den 14.-15. april. Spor og baner vil være til stede begge dage med egen stand, så kig forbi og få en snak med undertegnede.

Flemming Søbørg, redaktør

Spor og baner nr. 2.2012

Indholdsfortegnelse:

| | |
|--|----|
| Leder | 3 |
| Nekrolog af Martin Wilde..... | 4 |
| Et privat trafikmuseum..... | 6 |
| En station med stor godsomsætning af Bjarne Abel..... | 10 |
| Forhandlerliste..... | 12 |
| Tips og tricks til havebanen | 13 |
| Fra den helt store modelverden | 16 |
| Interview med Katrin Braun | 20 |
| Lidt om kongevognene | 22 |
| Nyt fra banerne..... | 26 |
| Gadens vuggende fregat..... | 28 |
| En hurtig exit..... | 29 |
| Ny, flot udstilling med CIWL-artikler..... | 32 |
| Ombygning af Carlskilde station af Finn Frøsig | 34 |
| Digitalstyring af anlæg med Lissy af Allan Rasmussen | 38 |
| En tur til Rødkjærsgade af Hans Gerner Christiansen | 40 |
| Pragtværk om GM-lokomotiverne | 45 |
| Hvor togene styres fra..... | 46 |
| Ejendommeligt hjertestykke..... | 50 |
| Kalender – tid og sted | 50 |
| Spændende nyheder hos T4T..... | 51 |
| Nyheder til modelbanen..... | 52 |
| Aarhus Oliefabrik – lidt historie af Vagn Holstein | 54 |
| Nyheder til modelbanen..... | 56 |
| Heljan-nyt..... | 62 |

Kystbanen fylder 11 år

Stort fødselsdags- og ombygnings salg
starter tirsdag den 3. april kl. 12.00

Bemo gl. numre "tynd skrift" Lok ved 2 stk. -20%. Vogne ved 3+ -25%.

Biler skala 1:18: -20%.

Biler skala 1:43: -30%. Ved 3+ -40%.

Biler skala 1:87: -15%. Ved 2 stk. -20%. Ved 3 stk. -25%. Ved 4+ -30%.

Brawa HO lok -20%.

Busch -20%. Ved 2 stk. -25%. Ved 3+ -30%.

Bøger og DVD. Ved 2 stk. -15%. Ved 3+ -20%.

Faller HO/N "gammelt design"

Ved 2 stk. -20%. Ved 3 stk. -25%. Ved 4+ -30%.

Fleischmann N: Lok 4-cifret artikelnummer.

Ved 2 stk. -20%. Ved 3+ -25%.

Fleischmann HO: 4-cifrede artikelnumre -20%.

Ved 2 stk. -25%. Ved 4+ -30%.

HAG: Lok ved 2 stk. -20%.

Vogne ved 2 stk. -20%. Ved 3+ -25%.

Heljan: Ved 2 stk. -15%. Ved 3+ -20%.

Herpa Wings: -15%. Ved 2 stk. -20%.

Ved 3 stk. -25%. Ved 4+ -30%.

Hobbytrade (ikke MCK): Ved 2 stk. -15%.

Ved 3 stk. -25%. Ved 4+ -25%.

Kibri: Ved 2 stk. -20%. Ved 3 stk. -30%.

Ved 4 stk. -40%. Ved 5+ -50%.

LGB lok -15%. Ved 2+ -20%.

LGB vogne: Ved 2 stk. -15%. Ved 3 stk. -20%. Ved 4+ -25%.

Lilleput: -20%. Ved 2 stk. -25%. Ved 3 stk. -30%. Ved 4+ -35%.

Märklin/Trix lok/togsæt -15%. Ved 2 stk. -20%. Ved 3+ -25%.

Märklin/Trix vogne: Ved 2 stk. -15%. Ved 3 stk. -20%. Ved 4+ -25%.

Piko HO (ikke HK): Ved 2 stk. -20%. Ved 3 stk. -25%. Ved 4+ -30%.

Piko G: Ved 2 stk. -15%. Ved 3+ -20%.

Pola - 20%.

Vollmer: Ved 2 stk. -20%. Ved 3 stk. -25%. Ved 4 stk. -30%. Ved 5+ -35%.

Roco lok: Ved 2 stk. -20%. Ved 3 stk. -25%.

Roco vogne: Ved 3 stk. -20%. Ved 5 stk. -25%.

11%
på alle varer i
forretningen*

*Årets store udsalg
- ægte nedscættelser*

* Undtaget 2012 nyheder og bestillingsvarer. Gælder alle varer i forretningen, som ikke er særligt ned-sat. En vare er en enkelt vare eller en samling af varer under samme varenummer. Der tages forbehold for trykfejl og udsolgte varer.

 **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 kl. 12.00-18.00 · Lørdag kl. 10.00-14.00 · Mandag lukket



Et privat trafikmuseum

Tekst og fotos: Flemming Søeborg

Mange har sikkert stiftet bekendtskab med 'Tommys-Trafikside' på internettet. Spor og baner besøgte manden bag, Tommy Jørgensen, for at høre nærmere om hans alsidige interesse.

Det er ikke til at overse, at Tommy har tog, sporveje og jernbaner som sin altdominerende interesse. Havelågen ind til huset er en låge fra perronen på en rystevogn, husmurene er prydet med alle mulige tavler, skilte og effekter fra banerne, og hvis man har været i tvivl om, hvad de små, grå telefonskabe rundt om langs banerne virkelig har været brugt til, får man forklaringen her.

- Se bare, siger Tommy og åbner lågen til skabet, og vi griner begge, da to ølflasker åbenbarer sig i stedet for en telefon. - Og se her - hvis jeg ikke er hjemme, kan man sætte en seddelholderen - for sådan en sidder der naturligvis ved siden af døren. En anden af dørene i huset stammer fra et S-tog.

- Fra en af 1.-klassens vognene, som Tommy pointerer. - Der var syv As-vogne, og en af dem skulle bevares. Den fik nyt gulv, flotte mahognirammer osv., men da den indeholdt asbest, blev den i stedet skrottet, så nu har jeg blot døren fra vognen.

Vi går indenfor. Det første, jeg bemærker, er 'Toiletet optaget'-skiltet, der selvfølgelig tændes, når der er optaget. Tommys humor fornægter sig ikke. Og så går det ellers slag i slag. Huset, som han delvist selv har bygget, er fyldt med ting og sager fra sporvogne, tog, busser og meget andet. Der er skilte, lanterner, rullefilm, billeder, håndtag, bagagehylde, kasketter, bøger, blade, film, fotografier, modeller, ja, alt, hvad der har med kollektiv trafik at gøre overalt - undtaget i køkkenet. - Min kone har forbudt mig at anbringe de ting her i køkkenet, så her har jeg kun sat nogle gamle bryggeri-sager og skilte.

Vi går derfor ind i stuen, hvor Tommy sætter sig under et stort, flot KS-overskæg.*

- Hvor har du egentlig din interesse for disse trafikmidler fra?

- Som lille dreng sad jeg i vindueskarmen i hjemmet på Jyllingevej og kiggede ned på sporvognene på linje 13. Jeg legede selv, at jeg kørte med sporvogne, og en dag, da jeg så et billede af vores hus med en sporvogn foran, blev jeg helt 'elektrisk'. Jeg har siden interesseret mig for alle disse transportmidler og historien bag

dem - tillige med andre virksomheder så som bryggerier, redningskorps m.m.

- Hvordan har det ytret sig - ud over alle disse klenodier?

- Jeg fik som ung arbejde som chauffør ved KS (i Ørnevej Garage). Der var jeg så heldig, at jeg nåede at komme med ud at køre sporvogn fra Nørrebro Remise på linje 5 - den blev jo nedlagt som den sidste sporvognsline i 1972, altså for præcis 40 år siden. Jeg fulgte med over i HT, hvor jeg var chauffør i mange år, og her tog jeg bl.a. initiativ til et samarbejde med børnehaver for at imødegå det hærværk, der plagede busserne. Det havde en mærkbar effekt, at børnene fik en helt anden oplevelse af chaufføren og hans arbejde, så hærværket faldt i denne periode.

- Nå, men på et tidspunkt søgte jeg over til DSB S-tog, hvor jeg så har været siden (se også 'banen' nr. 65). Jeg har arbejdet på værkstedet som køremand i mange år. Nu er jeg stationsbetjent ved DSB Vedligehold Elt og kører bl.a. Køf'en, når materiellet skal ind og have drejet hjulene af.

- Hvordan er det at køre den?

- Det er meget specielt. For det første er det jo en lille maskine, og når jeg trækker af sted med 160 tons på krogen, skal jeg vide helt præcist, hvor godt den bremses, for det er jo kun den, der kan bremse hele toget. Når jeg skal køre hen til hjuldrejebænken,



Tommy viser en af sine ældste modeller, en Düsseldorfer-ledvogn, lavet i karton.

skal det foregå yderst forsigtigt – skinnen her er nærmest kun en smal liste, som kun må befares meget langsomt. Den bliver sænket, når hjulene drejes af.

- Kommer der andre tog end S-togene, som jo er helt ens?

- Ja, vi har f.eks. nu og da MA-lyntoget inde til serviceeftersyn, og Railion bruger os til hjulafdrejning af deres EG- og BR 185-maskiner samt foliering af dem, så der er lidt andet arbejde.

Tommy tager en lettere ødelagt 'hund' – en bremsesko – op. Denne er helt ødelagt. Det skyldes, at jeg en dag skulle køre et IC3-tog ind på værkstedet. Jeg havde overset 'hunden', som blev slæbt med, men nogle kolleger opdagede røgen fra sporet, hvor jeg kørte og fik standset mig. Da jeg kom ned, så jeg, at hunden var hvidglødende, så jeg måtte fjerne den med et jernrør – og hjulet måtte have en ny afdrejning! Nu har jeg hunden til evigt minde om denne 'slædetur'.

Masser af minder

Tommy har også andre minder om dyr. Han leder i en skuffe og finder noget. - Denne hestehale stammer fra Stjernens sidste



Forskellige skilte præger haveskuret.

bryggerhest, siger han. Bryggeriet Stjernen lukkede i 1964, men Tommy har en meget stor samling af snart sagt alt muligt fra bryggeriet – flasker, regnskaber, prangerpunge, billeder, reklamer, gaveartikler – og altså også en hestehale. - Min far var kusk ved Stjernen, så derfor har jeg arvet en masse fra ham. I øvrigt har jeg også leveret rekvisitter til 'Krøniken' og bidraget til DVD-serien 'Danskernes egen historie'- og påpeget fejl i 'Matador'.

Men ellers er det Københavns Sporveje, der betyder mest for Tommy. Der er linjeskilte, destinationsruller og meget andet rundt om i huset, og hvad der ikke er af fysiske ting, har Tommy så i hukommelsen – eller på computeren. - Jeg har titusinder af billeder, og jeg har sørget for at lave ikke blot én, men hele tre back-ups af materialet, så det ikke alt sammen er her, men også ligger uden for huset. Jeg blev venner med Erling Eflund, der havde arbejdet ved KS i hele sit liv, og han havde noteret alt ned om sporvejene igennem årene. Disse notater har jeg siden arvet, tilsammen med en mængde arkivalier om alle mulige forhold ved



En gadescene på anlægget med tidstypisk inventar.

sporvejene – køreplaner, vognløb, stationeringsplaner, lister over tilflugssteder i tilfælde af luftangreb under Besættelsen. - Man skulle jo kunne komme i sikkerhed på kort tid ved et angreb, og så skulle man vide, hvor der var bunkers, sikre kældre osv. - Jeg har så også knapper, afviserlys, fodpedaler, håndtag og meget andet fra sporvejene – det eneste, jeg mangler, er selve sporgvognen!

Historien om et drivhus

Vi går ind i det bageste rum, som egentlig skulle være et drivhus



Kilometersten, slutsignaler, svellestumper og meget andet har fundet plads rundt om i haven.

– for Tommy måtte ikke bygge huset ud med endnu et rum, men nok med et drivhus. Der er nu ikke meget drivhus over rummet, der er fyldt med en modelbane. – Da kommunens folk kom for at se drivhuset, blev de noget forundrede, for det lignede ikke umiddelbart et drivhus. – Hvor er glaseruderne, spurgte de.
 – Der er ikke nogen, for det er et champignondrivhus, svarede jeg og pegede ned på modelbanen, hvor der var et champignongartneri i model. De rystede bare på hovedet og gik.

- Og så har du modelbane i 'drivhuset'?

- Ja, og jeg er meget glad for den. Det kan godt være, at tingene ikke er lavet nøjagtigt, som de ser ud i virkeligheden, men det er mit paradis med by, land, vand – og ovre på den anden side er det vinterlandskab med sne, julemænd osv. Desværre er forholdene noget knebne, så jeg kan kun køre med korte stammer og korte bogievogne. Til gengæld har jeg hele to nye S-togsstammer, og de kører med fungerende pantograf og køretråd. Du kan se, at køretråden bevæger sig op og ned, lige som pantografen gør, når toget kører. Min færge 'Morsø' er et af mine tidligste byggerier, og den er helt ukorrekt, men jeg nævner ikke at skille mig

af med den. Ved et tilfælde fik jeg fat i tre Frichs-firkanter og et OHJ-skinnebussæt fra Freja, og det er nogle suveræne maskiner. Desværre ligger sporet ikke helt godt overalt, så det er noget, jeg med tiden må få lavet om. Det elektriske system er også lidt gammelt, men det fungerer, og jeg kunne ikke drømme om at bygge om til digitaldrift – jeg vil have oplevelsen af at arbejde med rigtige relæer og andet elektronik.

Vi kunne have talt sammen om tog, sporvogne og trafik i mange flere timer, men tiden iler, og jeg må af sted. Jeg er sikker på, at det er ikke det sidste, vi hører til Tommy og hans forunderlige tidslomme.

* KS-overskæg – den populære betegnelse på de store 'vingehjul' som Düsseldorfer-ledvognene og de nye busser fik påmonteret i midten af 1960'erne.



Byliv og intens atmosfære - næsten alle huse er bygget af Tommy selv.



Et udsnit af et af vitrineskabene med sjældne Tekno biler og sporvogne.



Et kig udover den snedækkede del af modelbanen med bl.a. en Frichs-firkant. Stregen i vejen til højre er metaltråden til Faller Car System-bilerne.



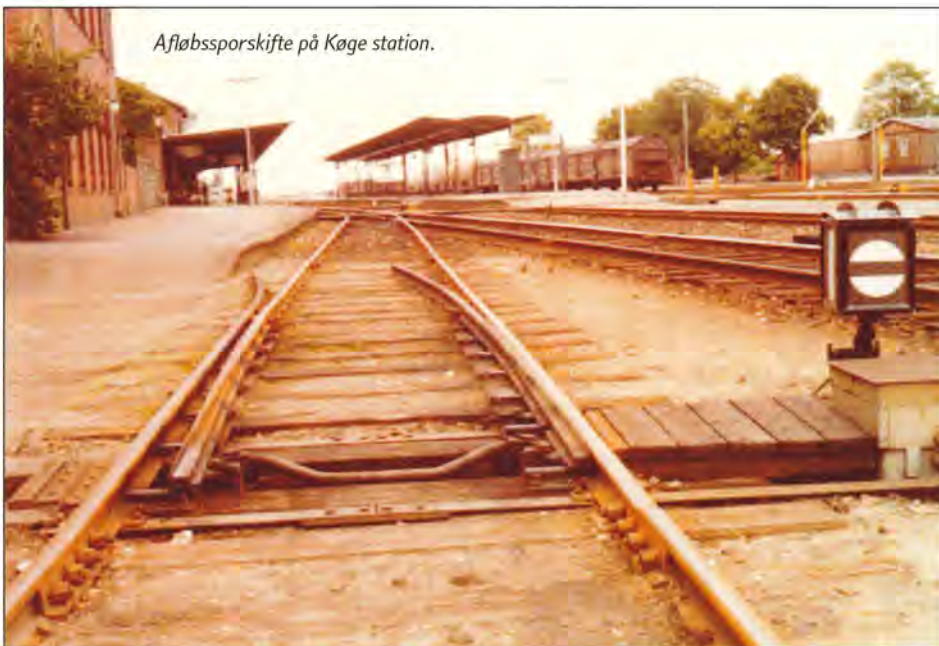
Intellibox II

Die nächste Generation

Uhlenbrock
digital

Uhlenbrock Elektronik GmbH
 Mercatorstr. 6
 46244 Bottrop
 Tel. 02045-85830
www.uhlenbrock.de

En station med stor godsom



Afløbsspor skifte på Køge station.

Tekst og fotos Bjarne Abel

Mange modelbanefolk er facinerede over at køre med godstog på deres anlæg. Rangere vogne på stationerne, oprangere dem og klargøre dem for videre-transport med de ordinære godstog. Denne del af legen er næsten slut ved de rigtige baner, men der findes dog visse undtagelser. Taulov er en af de stationer der har pænt travlt med at oprangere og omformere godstog. I dag dog mest bærevogne med containere og trailere.

En af de byer, som har haft en godstrafik, der er værd at kigge nærmere på, er Køge. Byen havde tidligt store industrier, og der er en havn med de fleste havnespor intakt. I de senere år der der ganske vist sket en afmatning i godstrafikken i takt med den finansielle krise, som har ramt den ganske verden. Det er også en kendsgerning, at godsbefordring i Danmark med tog næsten er ophørt, men Køge er faktisk en af de få stationer, der stadig har godstrafik og rangering, omend den er faldet en del i de senere år.

Køge er det naturlige omdrejningspunkt for hele det østsjællandske område, hvor også Østbanen har sit udgangspunkt. Faxe Kalkbrud afsendte og modtog en del materialer via jernbane, og

ØSJS, som Østbanen hed tidligere, kørte med daglige godstog fra Fakse og Fakse Ladeplads, som overleveredes på Køge station. Desuden havde Østbanen gods-ekspedition på Hårlev station og i Rødvig. Køge havde et slagteri, og der lå nogle meget store industrier i Køge. Codan Gummi, Sun Chemical, Kosangas og i Lille Skensved Københavns Pektinfabrik, som dog havde eget sidespor fra Lille Skensved station, men som i de senere år betjentes af Køges rangermaskine. Derudover havde man læssespor, som blev benyttet til losning og lastning af banevogne.

Flemming Juncker skabte en storindustri i 1930 i Køge, da han grundlagde et savværk af en anseelig størrelse for at save sveller til DSB. Fabrikken lavede 40.000 svel-



Tomme tømmervogne på læssevejen.

ler, og af resttræet begyndte man at lave parketter til parketgulve. Svellerne blev derefter leveret til Colstrops Industrier, som havde en stor afdeling i Køge, og som behandlede svellerne, så de kunne holde

næsten til evig tid. Junckers Savværk blev senere til Junckers Industrier med produktion af såvel parketgulve som cellulose, lakker og spånplader. Der var virkelig tale om en fabrik i den internationale klasse. Fabrikken skulle have tilført træ i meget store mængder, og det naturlige opland rakte ikke til med forsyninger. Der blev opkøbt store mængder træ såvel i Jylland som i udlandet, og i de senere år havde man købt sig ind i store, polske skove. Igennem flere år kom der specielle blok-tog til Køge station med jernbanevogne læsset med kævler fra skovene i Polen. Fabrikken modtog 40 - 50 vogne pr. tog, og Jens Bruun-Petersen nævner i bogen 'Godstog', at man i 1995 var helt oppe på at få 150 banevogne om dagen. Junckers modtog godstog på alle hverdage samt om lørdagen. Det var ikke ualmindeligt at der kom godstog med 2 litra MY i forspand og med en togvægt på omkring 1500 tons. Meget af den cellulose, Junckers fabrikerede, sendtes til fabrikker i udlandet, og det var op til flere hundrede tons om dagen, der gik af sted i lukkede godsvog-



Tankvogne med kemikalier i Køge.

ne. Store mængder savsmuld sendtes til tyske industrier i lukkede skydetagsvogne. Det er ikke underligt, at Køge blev en af landets betydeligste godsstationer. Når et stort godstog ankom, løb lokomotivet eller lokomotiverne om og blev forspændt et træk med tomme kævlevogne, og hvad der ellers var blevet klart af andre godsvogne.

Derudover kom der ordinære godstog med alle de øvrige vogne til stationens og havnens kunder.

Efterhånden blev konkurrencen dog for

nsætning

stor fra udlandet, og Junckers opgav cellulose og spånpladefabrikationen, men fortsatte ufortrødent med at producere parketgulve, som eksporteres til det meste af verden. Junckers Industrier har egne sidespor, hvor vognene hver morgen blev rangeret ind på området for at blive losset af de specielle trucks, som fabrikken råder over. Der herskede en stor aktivitet med at få losset alt træet og få det placeret i store stakke på fabriksområdet. På grund af alle de tomme tømmervogne samlede man derfor afsendelse af andet træ på Køge Station, således at skovbiler fra store dele af Sjælland kørte til Køge og læssede deres træpartier, som



Lange rækker af skærvevogne afventer transport.

skulle sendes til andre steder i landet på de tomme jernbanevogne, der alligevel stod der. Køge var altså både modtager og afsender af større partier fældede træer. På grund den afmatning, der har fundet sted indenfor byggeriet, arbejder Junckers ikke på højtryk nu, og de modtager godstog højst et par gange om ugen.



Køge er øjensynligt blevet et mekka for gamle MX'ere og andre lokomotiver.



En DB-skydetagsvogn på den gamle Køge station. Foto: Køge Historiske Byarkiv.

Køge station havde desuden en stor trafik af jernbanevogne til andre virksomheder, bl.a. kom der mange gas-tankvogne til Kosangas, som lå ved havnen. Byudviklingsplaner gjorde det imidlertid umuligt for Kosangas at forblive i Køge, og de lukkede deres aktiviteter for nogle år siden. Desuden er der en kemisk industri på havnen med tankanlæg, som også får banevogne, og der sker losning og lastning af jernbanevogne fra de stevedorefirmaer, der ligger på havnen.



Køges MK-rangerlokomotiv og nogle Fcc-vogne



Der sejles store mængder sø-materialer ind til Køge Havn, og DSB får skærver til banetjenesten fra havnen. De tidligere tilførsler fra grusgravene i Mogenstrup ved Næstved og Avnsøgård på Vestsjælland finder ikke længere sted, men alle skærver til Banedanmark på Sjælland kommer ind via Køge havn, så selv i dag er Køge en station med nogen godstrafik.

Lidt paradoksalt, når man ser på hvordan det er gået med godstrafikken i resten af Danmark. De fleste større byer er blevet lukket for jernbane-godsekspedition, og



En af de bedagede GM-dieseler i Contec-bemaling.

der køres ikke længere godtog. En by som Esbjerg, der har så mange containere ind og ud af havnen, er blevet lukket for jernbanegodstrafik, og lastbiler i hundredvis må køre mellem Esbjerg og Taulov, som er den nærmeste godsbanegård. Det er en politisk beslutning, at vi ikke længere skal have nogen nævneværdig godstrafik på jernbane, og de samme politikere jamrer sig over, at lastbilerne fylder for meget, kører i byerne, udleder diesel-partikler osv.

De større jernbane entreprenører Contec Rail og BLDX har etableret sig på Køge station, hvor man bl.a. har lejet lokomotivremisen til værksted. Der står derfor ofte fire til otte 'rundsuder' på Køge

Station, da den samtidig er udgangspunkt for skærvetransporterne til de forskellige steder, hvor der lægges og omlægges spor. Da det netop ofte er disse operatører, der kører skærvetransporterne, står der mange selvtømmende godsvogne, som bruges til at køre skærverne i. Og derfor er valget af reparations og serviceværksted for 'rundsnyderne' i Køge også et ganske godt valg.



En stamme tømmervogne på læssevejen. Bemærk kranen i baggrunden.

Køge station har altid haft egen rangermaskine. Først med damp i de tidlige år, og senere fik man en Ardeltraktor, som siden hen blev erstattet med en MH. I dag har Køge en MK til at varetage rangeringen, som desværre er aftaget en del i forhold til stationens storhedstid. Om godtrafikken igen vil kunne blive mere betydelig, er formentlig op til politikerne at beslutte. Banerne er jo i dag ikke pr. automatik med inde i billedet, når transportopgaver skal løses, og det er faktisk underligt, at man har fravalgt en oplagt mulighed.

Køge har et ret stort transportcenter beliggende ved motorvejen, og for nogle år siden bekostede kommunen, at der blev lagt et sidespor ind til centret fra Lille Skensved station, hovedsagelig for at LMM kunne få bragt stål direkte til døren pr. bane. Det kostede kommunen et tocifret millionbeløb, og der var stor festivitas ved indvielsen. Sporet har aldrig været brugt, da man fra banerne sagde, at man ikke kører ud med mindre end 10 vogne ad gangen. Der er stadig megen snak om at bygge en containerterminal ved sidesporet, så måske kommer der gang i det på et tidspunkt, men hidtil har det været en molbohistorie. LMM har nu i mellemtiden nedlagt deres Køgeafdeling og flyttet alt til deres domicil i Randers, som for øvrigt heller ingen godstrafik har.

Køge Havn har naturligt genereret megen trafik med banevogne, da der ligger flere industrier på havnen.



Et stemningsbillede fra den gamle, nu nedrevne Køge station. Foto: Køges Historiske Byarkiv.

Stevedorefirmaer, korn og foderstoffer, tidligere kul og koks, Fakse Kalk, Stena metal og mange andre virksomheder. Firmaer, som i hovedsagen benytter sig af skibstrafik og lastbiler, men også har an-

vendt jernbanen til deres transporter. Da Københavns Havn for et par år siden blev ombygget, kom alle spunsvæggene til Køge Havn pr. bane og blev omlæst til lastbiler.

Du kan købe Spor og baner i løssalg følgende steder:



Togcenter
Blåmunkevej 1-3
2400 København NV

Kystbanen
Strandvejen 213
2900 Hellerup

Nettog
Møllevej 9
3200 Helsingør

Hobbystalden
Lejerstoftevej 19
4600 St. Heddinge

Felderbanen
Vejlevej 349
6000 Kolding

Saxø
Kai Lindberghsgade 51
7730 Hanstholm

Tog & Tekno
Boulevard 42
9000 Aalborg

Lekbo Handel
Skovgårdsvej 5
8310 Tranbjerg J.

Hos Dorthea
Torvegade 1
7323 Give

Samlerbørsen
Skt. Pauls Kirkeplads 15
8000 Aarhus C.

Hobbykæden
Vestergade 2
9400 Nørresundby

Danmarks Jernbanemuseum
Dannebrogsgade 24
5000 Odense C

Odense Hobby- og Modeljernbanecenter
Kochsgade 35B
5000 Odense C

Vejlesen's Hobby
Bleggaardsgade 14
5000 Vejle

Godstoget Hobby
Sorøvej 6, Sæby
4270 Høng

Stoppel Hobby
Grundtvigsvej 15
1800 Frederiksberg C

Taastrup Togkælder
Kuldysen 14-16
2630 Taastrup

JK Modelbane
Silkeborgvej 70
8000 Århus C

Paa Sporet
Vesterbrogade 165
1880 Frederiksberg

samt på udvalgte DSB stationer, kiosker og 7-Eleven butikker overalt i Danmark.



Tips og tricks til havebanen...

Af Flemming Søeborg

Skal man have tips og tricks til kørsel med havebaner, er det vel en god ide at opsøge en bane, som bliver drevet på næsten kommercielle vilkår. Derfor har jeg besøgt Danmarks Jernbanemuseum og fået en snak med Rolf Brems, der har stået for driften af modelbanerne. Her er hans erfaringer med den udendørs LGB-bane.

- Havebane er en mere udfordrende måde at køre modeltog på. Her er man oppe imod naturens kræfter - som på de virkelige baner, dog bare på andet niveau. Det er som om, at havebaner i de senere år på vores breddegrader har vundet større indpas, måske i takt med billigere modeller fra andre fabrikanter end LGB. I USA har havebaner i mange år har været meget populære og som altid, fristes man til at sige, kan det ikke blive stort nok. Der er entusiaster, der kan køre med det hele året, om vinteren sørger fungerende sneslynger for rent spor!

- Ligger sporene så ude året rundt her?

- Ja, det gør de. Museets havebane bliver dog lukket i november og åbnet i april. Alt det kørende materiel bliver taget ind, men skinnerne får lov at blive. Museets havebane består af en stor kreds med plads til to togstammer, der skiftevis kører en runde. Derudover består den af tre pendulbaner og to børnebaner.

Sidstnævnte kan styres manuelt af børn og barnlige sjæle. På den store kreds - Amerikanerbanen som den kaldes - køres der med to togstammer i sekvens. Omløbstiden er ca. 1 minut, dvs. 30 gange i timen á 40 meter, 200 dage om året. Med en daglig åbningstid på 6 timer bliver det til 1.440 km pr. sæson for hver togstamme.

- Det er da noget. Bliver materiellet så ikke meget slidt?

- Jo. Uden at jeg skal nedgøre andre fabrikanter, er LGB indtil videre det eneste, der kan holde til det slid. For at opnå en problem- og gnidningsfri kørsel er der nogle enkle og klare forholdsregler, man bør tage. Der er, som sagt, stor forskel på at køre med sin bane lejlighedsvis hjemme i sin have under overvågning og så til at operere en udstillingsbane, der i perioder helst skal passe sig selv.

- Hvad vil du anbefale til dem, der vil anlægge en havebane?

- Sporet kan lægges i fine skærver. Disse kan fås i byggemarkeder og havecentre. De har den virkning, ligesom på de rigtige baner, at de låser svellerne og sørger for god afvanding. Græs og overjord graves væk til 12 - 15 cm dybde. Læg et lag stabilgrus op til jordhøjden. Læg skærverne på i 2-3 cm dybde. Hvis man ønsker anlægget på en begrænset del i haven, er det nok mest praktisk at fjerne al overjord på området og fylde det op med grus. Med mindre man har børn og vilde dyr rendende, kan man



nøjes med at sætte plasticstrips omkring svellerne i skinneresamlingerne. Ellers kan man lave et søm eller en pløk, om man vil, ud af noget 2 mm ståltråd, hvor man i den ene ende bukker en vinkel. LGB skinner har et forboret hul, hvor sømmet så trykkes igennem.

- Derudover er der følgende punkter at tage i betragtning:

- Vogne skal forsynes med stålhjul. De kan købes i løs vægt, de giver et meget bedre løb tillige med, at de også giver lidt øget vægt.
- Ved vindfølsomme vogne, f.eks. amerikanske godsvogne, kan man forøge vægten med en jernklods på undervognen. Jeg har dog forsynet alle vogne med ekstra vægt, typisk fra 250 til 700-800 gram, alt efter størrelse.
- Smør jævnlige aksler og lejekasser med fedt.
- Forsyn alle koblinger med kroge. Ved LGB har de kun koblinger i den ene ende, når man køber dem.
- Læg gerne sporet med lidt overhøjde, men lad den starte inden kurven og undgå S-kurver.
- Skal du køre med store amerikanske lokomotiver, så undgå den mindste kurve (R 600).
- Hvis du vil lade skinnerne ligge ude året rundt, så giv dem rigeligt med strømtilslutninger, måske for hver 5 - 6 meter.
- LGB anbefaler, at man smører skinner og lasker med grafitfedt før samling, men der er jeg ikke helt enig, da dette fedt er en skidtsamler.
- Ved el-sporskifter kan man komme lidt fedt i skruehullerne til ledningerne for at undgå vandindtrængning.

- Hvad så med den almindelige renholdelse?

- Når skinnerne ligger ude, bliver messing hurtigt anløben. Derfor kræver det en skinnerensning, hvis der ikke har været kørt på banen i nogle dage. For at man ikke skal ligge på knæ og rense sporene, kan man ud af en trækloids påmonteret et malerrulleskaft lave en skinnerenser. En grøn 3M-slibesvamp er fremragende og hæfter direkte på velcrobånd. Dette kan hæftes på i to baner under klodsen. Til en grundigere renssning kan de sædvanlige slibeklodser anvendes.

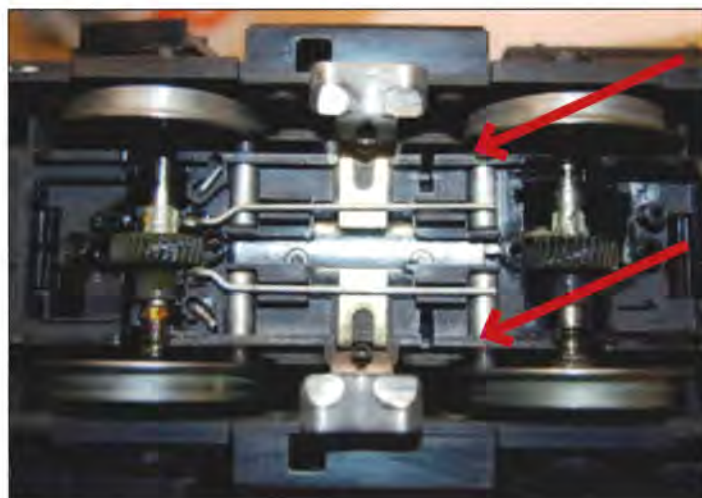
- Hvad så med automatisk drift - f.eks. ved pendulbaner? Er der særlige forhold at tage hensyn til der?

- Ja, det er der. Hvis man ikke vil have en rundbane, kan man lave en såkaldt pendulbane, hvor et stykke elektronik (LGB nr.

10340) vender polariteten. Elektronikken, som ligger gemt i en stopbom, kan indstilles til at køre med minutters mellemrum, ligesom accelerationen kan justeres. Hvis man ønsker en langsom acceleration, er der den hage, at hvis sporet ikke er helt rent, afsættes der en slagge på skinnen. Det sker typisk ved lidt slidte lokomotiver, hvor motoren skal have lidt mere strøm for at overvinde modstanden, før den kører. Når strømmen så løber fra skinne til hjul, uden at dette bevæger sig, dannes der en lille lysbue.

- Og hvad kan der ske ved evt. uheld så som afsporinger?

- Kørsel med store lokomotiver giver som regel en stabil kørsel, hvis ikke man som sagt bruger for skarpe kurver. Problemet er ved en evt. afsporing det store strømforbrug, som løber igennem strømoftagene, og som - hvis hjulene forhindres i at køre rundt - giver en stor risiko for, at strømkontakter på hjulene simpelthen bliver så varme, at de smelter plastikken.



Check jævnlige kulstifterne på indersiden af hjulene (ved pilen). Slidte hjul og tandhjul



GIV DIT ANLÆG

LIV OG LEBEN MED MATERIALER FRA DORTHEA

Nye produkter hos
Hos Dorteia



Viessmann

Nr. 5128

Levende høns.
Vejl. pris 336.-

Intropris **289.-**



Viessmann

Nr. 5111

Banearbejder med
horn. Vejl. pris 241.-

Intropris **209.-**



Viessmann

Nr. 5128

Hest der stejler.
Vejl. pris 241.-

Intropris **209.-**



Auhagen

Nr. 11433

Stationsbygning
Brunnenthal.

Fast lavpris **297.-**



Auhagen

Nr. 11390

Bondegård med lade

Intropris **359.-**



Auhagen

Opbevaringsboxe

99301. 4 forsk. str.

**19⁷⁵ 22⁷⁵
25⁷⁵ 29⁷⁵**



Noch

Nr. 25090

Træer.

Fast lavpris **99.-**



Busch

Nr. 5916

Torontolys.

Fast lavpris **373.-**

Vi har nu over
4800 produkter annonceret på vores
hjemmeside. Se hele herligheden på
www.hosdorthea.dk

Nu også forhandler af
Noch, Auhagen og Viessmann

Modeltog & Hobby - Hos Dorteia

Torvegade 1 · 7323 Give · Tlf.nr.: 29446771 eller 20619530 · www.hosdorthea.dk · Mail: info@dorthea.dk
Åbningstider: Tirsdag - Torsdag kl. 15.00-18.00 · Fredag kl. 13.00-19.00 · Lørdag kl. 9.30-14.00

Fra den helt store n



Det er de færreste, der kan råde over 100 m² til deres modelbaner, men Stefan Hupfeldt er i den lykkelige situation at have pladsen til det.

At det så oven i købet er spor 1 (1:32), gør det så meget mere opsigtsvækkende. Stefan har bygget anlægget, der består af et stort antal moduler, igennem en kortere årrække, og fra besøg til besøg vokser omgivelserne frem.

- Noget af det seneste, jeg har tilføjet på anlægget, er skydebroen foran remisen, fortæller Stefan. Det er et byggesæt fra Lokführer Lukas, og det er udmærket bortset fra, at motoren ikke er så god. Jeg kører epoke IV, så jeg har ikke brug for en drejeskive – diesellokomotiverne skal normalt ikke vendes, så jeg kan nøjes med en skydebro.

- Og en tilsvarende remise?

- Ja, det er en modificeret Märklin-remise. Den var egentlig beregnet til to spor, men jeg har brugt to byggesæt, hvor jeg benyttede den ene sidevæg til at forlænge den anden del med. Jeg manglede så selve taget, men det har jeg lavet af plasticplader, beklædt med gaffa-tape – det er enkelt, det ligner tagpap, og så er det stabilt og billigt.

- Og så har du gjort meget ud af indretningen?

- Det har jeg, for det skal jo se ægte ud. Der er filebænk, værktøj, olietønder, sække, rester fra lokomotiver osv. – og dørene er styrede af små servomotorer fra Uhlenbrock. Der er dekodere indbygget i dem, så de skal bare tilsluttes til sporet, hvorefter er de klar til brug.

- Har du så selv lavet belysningen?

- Det har jeg. Skærmene er fremstillet af de plastkapper, der sidder over tagplader. Pærerne er lysdioder, så det er enkelt og nemt – og så holder de min tid ud!

Plads til 'luft'

- Savner du ikke damplokomotiver på din bane?

- Næ, det gør jeg ikke. Jeg har haft damplokomotiver, bl.a. en BR 50, og jeg nyder da at se dem køre, men nu er det epoke IV og diesellokomotiver, jeg holder af.

- Er det derfor, at nogle arbejdere er ved at skrotte et damplokomotiv?

- Tja – det giver lidt afveksling på anlægget. Det er heller ikke hver dag, man ser, at nogle spor er pillet op eller er dækket af sand- og jordvolde, men jeg synes, at det passede her til det lille dieseldepot. - Der

bliver ikke pænt, hvis der bare er spor over det hele, tilføjer Stefan, der skal være luft og plads til togene.

- Hvordan er kørslen med de store tog?

- Den er pragtfuld – her kan jeg jo køre med ægte skruekoblinger, bortset fra enkelte maskiner, hvor omdrejningspunktet for bogien er for langt tilbage – der må jeg i stedet anvende en fast kobling for at undgå, at pufferne ekser, for kurveradijerne er de mindste, der kan accepteres.

Ægte lydkulisse

Stefan tager sin mobiltelefon og kalder et tog op. Straks efter lyder en rumlen, der tager til og bliver meget markant. Derefter sætter en BR 220 sig i bevægelse med en hylende lyd, og i løbet af nogle sekunder buldrer og brager toget af sted. Den tyske rundsnude trækker nemlig af sted med ikke mindre end 15 fireakslede Ootz-selvtømmervogne i en lydkulisse, som ikke lader virkeligheden meget efter. For hvert skinnestød lyder der et 'klank' fra hjulene, og det er umuligt ikke at blive tryllebundet af denne formidable kombination af syns- og lydindtryk.

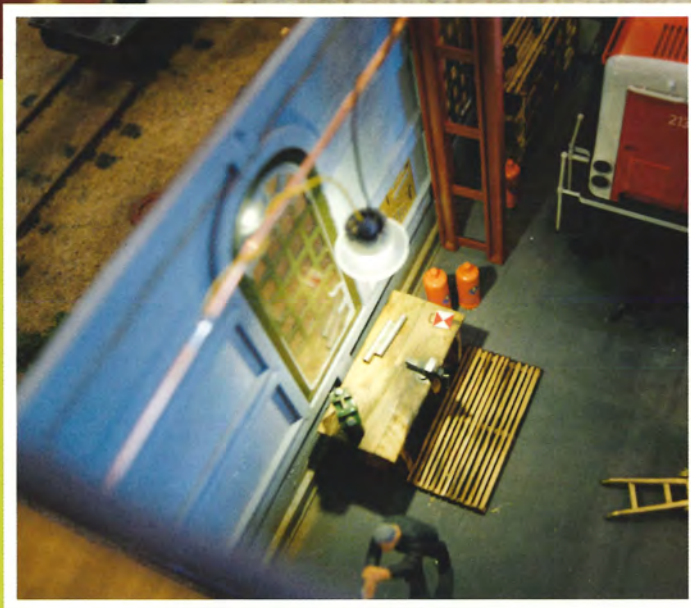


Modelverden

- Der sidder en Esu-dekoder i lokomotivet, og det er effektivt. Lyden er også helt anderledes end i de små H0-modeller, for her er der jo tale om ret store højttalere. Det er dog ikke alle lokomotiver, der har lige vellykket lyd, fortsætter Stefan. Hør f.eks. 'Ludmilla', det østtyske lokomotiv BR 132 - det har en nærmest ynkelig, pivende lyd. Stefan tænder for det flotte lokomotiv, der endog har lys i instrumenterne på førerpulten, men lyden er ikke noget at skrive hjem om. I stedet sender han den lille, charmerende skinnebus VT 98, 'Sidebanernes Redningsmand', af sted - den rumler og skramler, tøffer og kører af sted, så man næsten føler sig sat tilbage til dengang, hvor man kunne opleve dem - ikke kun på sidebanerne, men også på hovedstrækningerne. Skinnebusen har komplet indretning med passagerer på sæderne, men den er dog ikke overfyldt.

- Figureerne er lidt pøbrede i det, siger Stefan, så togene er ikke fyldt op. I visse tilfælde kan man få tre figurer for 100,- kr., men der har været eksempler på Hübner-figurer, der røg op i 2-300 kr. pr. stk. - og det er jo vanvittigt!





- Og alligevel har du en del figurer på perronen?

- Jo, nogle af dem har jeg købt brugt, andre er nye fra Preiser – de laver nogle meget flotte mennesker.

- Har du så lavet perronerne selv?

- Ja, det er MDF-plade med belægning af granit-spray. Det er et fantastisk materiale, overfladen bliver ru og nopret, og farven er helt rigtig. Til at illudere skinnestykker, der holder betondelene på plads på siderne, har jeg brugt plasticstrips – det er hurtigt at lave dem på den måde, og man kan ikke se, at det ikke er skinnestykker.

Kørsel på sigt – og for sjov

- Hvordan kører du ellers? Der er jo f.eks. ingen signaler?

- Næ, det er der ikke. Med tiden skal jeg have sat signaler op, men de vil være uden indvirkning på kørslen – og i øvrigt kører jeg 'for sjov'. Jeg kører med det, jeg har lyst til, og oplevelsen af togene er det væsentligste for mig.

- Du har et par ellokomotiver – skal du have køretråd til dem?

- Nej, det skal jeg ikke. Der er flere grunde til det. For det første er det umuligt at lave det på et modulanlæg, for det andet er det ikke længere nødvendigt, hvor alle lokomotiver er digitale. Det var jo en stor sag før i tiden, hvor man kunne køre med TO lokomotiver på det samme spor, men udviklingen har overhalet denne teknik. Der er mange digitale funktioner indbygget i de to lokomotiver, BR 140 og 150. Den sidstnævnte har to små motorer, der hæver og sænker pantograferne, og de har begge de typiske lyde fra ellokomotiver. Jeg ville nu helst have en oceanblå/cremefarvet BR 181, men den kommer nok en dag. Stefan lader de to ellokomotiver rangere lidt frem og tilbage, og lyden fra dem er typisk – og anderledes end diesellyden.

Sporet er vigtigt

- Hvilke spor anvender du?

- Det er Peco-spor for det

meste, men der er også Hegobskinner. Pecos er udmærkede, og firmaet lover livslang garanti på dem – f.eks. kan de holde til at ligge udendørs, hvor jeg har oplevet, at Märklins ruster, og i øvrigt er umulige at lodde på. Ballasten er i øvrigt ægte granit fra Tyskland – der er brugt omkring 25 kg på anlægget, ud over sand på remise- og depotsporene.

- Hvad er prisen på sporene?

- Man kan få cirka en meter spor for under 100 kr., mens sporskifterne ryger op på 6-700 kr. Hjertestykkerne er polariserede, for det er ret lange stykker, der ellers ville være strømløse.

Stefan lader endnu et af de fabelagtige tog rulle ud – det er en BR 216 med et par City-Bahn-vogne i orange og hvide farver. – Desværre er der aldrig blevet lavet en styrevogn til disse vogne, selvom den hører til togene. Jeg har prøvet at få fat i en City-Bahn-vogn mere, men de er umulige at skaffe – ellers ville jeg have ombygget den til styrevogn.

I det hele taget kan det være noget af et tålmodighedsarbejde mht. nyt materiel – for den nye BR 45 fra KM1 skal man vente over et år på.

- Og hvad går dine planer ellers ud på?

- Lige nu er jeg ved at forberede mig til den kommende udstilling i Rolf-Hallen den 21.-22. april. Vi – dvs. Spor1Fyn – har næsten fyldt hallen op med seks danske og udenlandske anlæg samt en række forhandlere fra ind- og udland, så der bliver noget at se på.

Inden vi tager afsked, rammer den lavtstående sol lige hjørnepartiet med nogle skovfyrre, og Stefan lader BR 220 posere her for nogle sidste billeder. Hvis bare man selv havde plads.....!



INTERVIEW MED KATRIN BRAUN



Foto: Suzanne Henriksen.



Under besøget på legetøjsmessen i Nürnberg havde jeg mulighed for en lille snak med Katrin Braun, der er leder af Brawa, om hendes syn på modeltogene.

Fru Braun, jeg ved, at jeg taler på manges vegne, når jeg takker Dem for Deres indtog på det danske marked – først med IE-vognen, i år med det flotte trevognssæt fra Carlsberg samt endnu en IE-vogn.

Kan man betragte dette som begyndelsen på et nyt 'eventyr'?

- Vi afventer den aktuelle situation. Hvis vognene sælger godt, vil vi naturligvis følge op på det med andre modeller, i det omfang, det er muligt. IE-vognen viste sig at være meget populær, så derfor har vi valgt at lave et nummer mere.

- Hvordan så med privatbanevogne – der har

været en hel del varianter i Danmark af denne type?

- Generelt er vi meget tilbageholdende med at lave privatbanemateriel. I Tyskland er der slet ikke så stort salg i det, og hver enkelt entusiast har sine egne favoritter, så indtil videre afholder vi os fra privatbanerne.

- Kan der blive tale om nye formværktøjer til danske modeller?

- Nej, det vil der ikke i første omgang. Det er meget bekosteligt at udvikle nye modeller, og det danske marked er ikke så stort for os – endnu. Vi kan dog ændre på detaljer på vognmodellerne, så hvis der er egnede grundmodeller i vort sortiment, er vi parate til at se på nye varianter. Det er vor filosofi at lave så mange, korrekte detaljer på modellerne som muligt.

- Efterhånden findes næsten alle, kendte forbilleder fra de statslige, tyske jernbaner i model - i hvert fald når det gælder modeller fra 1920'erne og frem.

Hvordan er mulighederne for at lave nye modeller, der ikke er lavet før?

- Det stemmer, at alle storserielokomotiverne er lavet, men på den anden side

kommer der jo også nye lokomotiver og togsæt – et af de seneste lokomotiver er Gravita, som vi laver til spor N. Derudover tager vi gamle forbilleder frem – her kan jeg nævne G7/BR 55, som Brawa nu laver i en superdetaljeret udførelse i hele syv varianter. Hidtil har maskinen kun været på markedet i forenklet udgave. Vi vil hellere lave få, markante nyheder end et stort antal, som kan være svære at sælge.

- Og hvordan med f.eks. ELNA-lokomotiverne?

- Privatbanemateriel holder vi os som sagt helst fra. Der er så mange forskel-



lige typer, at vi ikke kan udvælge en typisk model, så det er ikke aktuelt for os. Yderligere fandtes der i reglen kun få lokomotiver af den samme type, så det område er for snævert.

- Brawas modeller ligger jo i den øvre ende af prissegmentet. Vil man se discount-modeller fra Brawa?

- Nej, det vil der ikke blive tale om. Vi brænder for at lave modellerne så korrekte som muligt, og vi kan mærke det på responsen fra vore kunder – de efterspørger kvalitet og nøjagtighed. Vi vil derfor hverken lave fantasimodeller eller slække på kvaliteten. Hellere færre modeller, men så af høj kvalitet.

- Brawa påbegyndte for få år siden en ny modelrække – havebanemateriel, men det ophørte efter et år. Nu har De kastet Dem over spor 0. Er det en skala i vækst – og hvordan får modelbyggerne plads til disse modeller?

- Havebanesegmentet fungerede ikke for os, det indrømmer vi gerne. Nu er vi i fuld gang på spor 0-området, og det er i hastig vækst, især her i Tyskland. Mange modelbyggere foretrækker denne skala, fordi det er muligt at få endnu flere detaljer med. Og man behøver jo ikke kæmpestore anlæg – mange nøjes med enkelte moduler eller segmenter, hvor det ikke er mængden, men modellernes udstråling, der fascinerer dem.

- Hvordan ser De på 'generationskløften' – forstået som, at børn i dag vel næppe leger med modeltog?

- Det stemmer ikke helt, for når vi er rundt på messer i Tyskland, er der virkelig mange børn, der er begejstrede over modellerne. De bliver inspirerede af forældrene, og mange synes, at det er sjovt at få nye modeller til deres gamle anlæg. Det kan godt være, at de ikke alle har råd til de dyre modeller, men jeg er ikke bange for



fremtiden. Så længe, der kører tog, vil der også være efterspørgsel efter modeltog.

- Hvordan føler De Dem som kvindelig leder i en verden, der mest er domineret af mænd?

- Det berører mig slet ikke, ler fru Braun. – Jeg mærker ingen forskel på, hvordan folk behandler mig og mine medarbejdere.

- Nu er De født ind i branchen. Har de selv modeltog hjemme?

- Nej, det har jeg ikke. – Modeltog er en stor del af mit voksne, professionelle liv, og jeg er som sagt vokset op med det, men i fritiden beskæftiger jeg mig slet ikke med modeltog!





Lidt om kongevognene



Den første, Christian IX's salonvogn S 8 fra 1900, var ofte benyttet af kongefamilien. Christian IX havde selv tilnavnet "Europas svigerfader", da hans mange børn var giftet ind i diverse europæiske konge- og fyrstehuse. Det betød selvfølgelig mange rejser til udlandet, og til det formål var vognen i de oldenborgske farver udstyret med tidens mest moderne teknik, således at den kunne beføre de fleste, europæiske baner (med normalspor). Vognen repræsenterede det ypperste i dansk teknik og formgivning, og den kunne med rette betragtes som "Danmarks visitkort", når den kørte i Europa. I reglen bestod kongetoget af flere vogne end blot salonvognen, så måske vil ade (eller andre producenter?) med tiden levere tilhørende vogne?

Den anden kongevogn, der er tale om, er S 1 fra 1937, den vogn, der afløste S 8. Det var monarken Christian X, der fik denne vogn, der skilte sig fuldstændigt ud fra de andre konge- og salonvogne ved ikke at være overpyntet og overdådig. Vognen var bygget i stil med datidens stålvogne, og rent arkitektonisk tilhørte den funktistiden, der var kendetegnet ved en næsten

minimalistisk stil mht. prunk og pragt. Til gengæld blev der lagt stor vægt på funktionalitet, praktisk anvendelighed, gode, sobre materialer og moderne bekvemmeligheder så som radio, badeværelse, lille pantry, ledsagekupéer m.m. Ved den senere ombygning i 1980'erne fik den tillige telefon, nyt møblement, nye bogier og gummivulstovergange, således at den ville

kunne holde til den øgede hastighed på sporene. Også S 1 fik mange ture rundt i Europa, da Christian X holdt af rejse til

Sydfrankrig, og hans søn, Kong Frederik IX, var jo decideret tog-entusiast, så den blev brugt flittigt i hans regeringsperiode. Det var efter sigende også Kong Frederik, der fik foranlediget, at de nye MY-lokomotiver fik påmalet numre på fronten, fordi det betød meget for kongen at kende nummeret på det lokomotiv, der trak hans vogn. I øvrigt har vognen stadig den berømte rude, hvori Dronning Margrethe ridsede sine initialer med sin diamantring på den sidste tur – de kongelige må altså godt 'ødelægge' materiellet!

S 1 faldt for aldersgrænsen i 2001, hvor Dronning Margrethe II fik sin nuværende



Hans Gerner Christiansen tog i 1956 dette billede af kongevognen S 1, da den var i Odense. Her er hans kommentarer til billedet:

"Vognen holder ved perron 1, hvor Svendborg-togene tidligere kørte fra, så billedet er taget efter maj 1954. Jeg mener at huske, at kongeparret var i Odense til noget med H.C. Andersen, men kongen fik problemer med sin lumbago og gik om bord i S 1 noget tidligere, end det var oplyst i pressen. Jeg og flere andre stod og ventede på ham, men fik en lang næse, men vi så da dronningen (Ingrid, red.) ankomme og stige om bord i vognen."



Salonvogntoget bestående af WRM 603, S 001 og B 2000 "overnattede" den 30.12.2011 i Aarhus. Foto: Asger Christiansen.

salonvogn, S 001. Det er en moderne vogn, der har sit udspring i de tyske Bpmz-vogne, som kan træffes overalt i Tyskland (i reglen som storrumsvogne). DSB købte i 1988 tre af disse vogne som rå kasser, hvor det var meningen at bruge dem som "flexvogne" litra CKM – altså vogne med fleksibel indretning til indsættelse i IC-togene. De blev i 1991 omlitreret til cafévogne litra WRM, men de var ikke den store succes, så med

tiden gled de over i tjenestevognsparken, hvor de blev stillet til rådighed for målevognstjenesten. Den ene af vognene, nr. 601, blev udtaget til at være salonvogn, og Dronning Margrethe fik vognen som gave i forbindelse med hendes 60 årsdag i 2000. Den benyttes stadigvæk, men langt fra så hyppigt som de tidligere vogne. En anden af vognene, WRM 603, er blevet ledsagevogn og malet vinrød lige som S 001.

Ud over de nævnte vogne findes to andre kongevogne bevaret, nemlig Christian IX's vogn fra 1871 samt Kong Frederik VII's kongevogn fra 1854 – sidstnævnte mere som vrag end som vogn. Begge findes i udstillingen på Danmarks Jernbanemuseum, lige som S 1 og S 8 hører til den permanente udstilling.



S8 fra år 1900 på Danmarks Jernbanemuseum og toilettet i S 001.



Tegning af S 001 fra DSB. Arkiv Spor og baner.

Dansk Startset Persontog

märklin
HO

29670 Startpackung „Dänischer Personenzug“, DSB, Ep. V



2998,00 kr.

988,00 kr.
TILBUD
500,- kr.

| Funktion | 6021 | Mobil Station | Central Station |
|--|------|---------------|-----------------|
| Skiftende lys foran 3 x hvid ingen konventionel til. | F1 | F1 | F1 |
| Diesel støj | F2 | F2 | F2 |
| lyd horn | F3 | F3 | F3 |
| Rangegang ABV | F4 | F4 | F4 |
| Støj trykluft | F5 | F5 | F5 |
| Hvinende bremser | F6 | F6 | F6 |

SAXØ Modelhobby Forudbestilling:
7730 Hanstholm Tlf. 9796 1633 - saxoe@saxoe.dk

hobby trade MZ & ME AC med lyd tilbud 1998,00 kr.

Dampmaskine D-826 m/lyd kun AC 2998,- kr. TILBUD KUN 2500,-

ALLE VOGNE 10% RABAT KUN PÅ LAGER VARER



SAXØ Tlf. 97 96 16 33
Kaj Lindbergsgade 51 mail: saxoe@saxoe.dk
7730 Hanstholm Åbningstider:
man-fredag 7.00 - 17.00
lørdag 8.00 - 12.00

EpokeModeller

Vi ses på DMJU-messe i
Brandrupdam 14-15 april 2012
Vi giver 15% rabat på alle skinnebusser
og bivogne købt på messen

Ulitreret
Solomotorvogn !



LNJ
Solomotorvogn !

HUSK!

Vi kan stadig levere de fleste
modeller i vort sortiment!

Produceret af JPK Productions www.epokemodeller.dk

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

Mød ade/hobbytrade
på DMJU's messe i Bramdrupdam den 14. og 15. april

Vi fejrer åbningen af vores nye

ade shop

lørdag den 14. april,

hvor vi holder åbent hus på

Teknikervej i Fredericia fra 8.00-16.00.

Fra kl. 8.00-10.00 serverer vi kaffe og

rundstykker for de morgenfriske!

Køb for 750,- kr. i din nye ade shop
og vi refunderer din billet til DMJU's
messe. Husk billetten!

Salg af udgåede varenumre
- kom og gør et kup!

Fuldt program i ade/hobbytrade
produkter, stort sortiment i reser-
vedele til ade/hobbytrade, Zimo og
Uhlenbrock dekodere, Heki land-
skabsmaterialer og LifeColor maling..

ade shop

Ade shop · Teknikervej 12 · 7000 Fredericia · Tlf. 52 43 01 57 · www.adeshop.eu



Nyt fra banerne

Nye holdsteder

Efter en længere årrække uden nævneværdige etableringer af nye holdsteder og trinbrætter synes der at være nye tider på vej. Således er det planlagt, at der skal anlægges ny station ved det nye sygehus, der skal opføres syd for Hillerød. Stationen, som sikkert snarere bliver en holdeplads med billetautomater og venteskure, skal betjenes af såvel DSB S-tog som af Lokalbansens tog (på Frederiksværkbanen). Den forventes åbnet inden 2020.

Også ved det nye sygehus i Gødstrup mellem Herning og Holstebro er der planlagt en ny holdeplads. Den skal åbnes allerede i 2016, og det falder sammen med, at de aldersstegne MR-togsæt vil blive erstattet af andre typer. Der skal køre to tog i timen i hver retning i myldretiderne og ét i dag- og aftentimerne. *(Nyt fra Transportministeriet)*

I susende fart

En af vinterens helt store nyheder på transportområdet er, at der omsider er truffet politisk beslutning om elektrificering af strækningen Lunderskov-Esbjerg. Det har altid undret, at elektrificeringsprogrammet fra 1980'erne blev bremset midt i etableringsfasen, så – det er vel bedre sent end aldrig, at arbejderne snart går i gang. Strækningen forventes at være klar til eltog om blot tre år, så det er ikke for sent for fotograferne at drage ud langs strækningen for at tage billeder – uden forstyrrende elmaster. For passagererne – samt for miljøet – er der tale om et betydeligt fremskridt, da eltog udsender meget lidt CO² og samtidig er hurtigere end dieseltog i accelerationen.

(Flere medier)

Toget vinder miljøkampen

At jernbanen er en miljømæssig gevinst, er de fleste nok klare over. Præcist hvor miljøvenlig jernbanen er, ved de fleste nok ikke. Her er de seneste tal, bragt i Deutsche Bahns blad mobil:

Én person udleder ved 100 km kørsel med tog 4,200 kg CO².

Én person udleder ved 100 km bilkørsel 13,600 kg CO².

Én person udleder ved 100 km kortdistanceflyvning 18,000 kg CO².

(DB AG mobil)

En trist nyhed

Fra en af vore læsere har vi fået den meddelelse, at det lille vaskehus i Langå, som vi omtalte i Spor og baner nr. 1, nu er revet ned. Det skete i slutningen af januar, så nu behøver man altså ikke gøre sig nogle forhåbninger om at få det restaureret. Det havde ellers kunnet indgå i det historiske jernbanesceneri i Langå, hvor remisen og vandtårnet dog er bevaret (og halvt gemt bag en moderne kasse af en værkstedshal). Om få år, når det nye signalsystem er etableret, falder kommandoposten – en af de sidste af den art i landet – givetvis også for sparekniven og visionsløse administratorer.

(Spor og baner)

Og lidt modelbanenyt:

Tag toget og få rabat

Et nyt samarbejde mellem Modelbane Europa i Hadsten og Arriva betyder, at man kan få rabat på entreen, hvis man kan fremvise en gyldig jernbanebillet. Det er et godt tilbud og kan vel inspirere til et besøg på dette seværdige modelbaneanlæg, der nu tilbyder de besøgende at selv sende modeltogene af sted ved hjælp af trykknapper.

(Modelbane Europa)

Den enes død...

"Den skrottede betalingsring i København kan bringe en letbane i Odense et skridt nærmere. Den prioriteres nok ikke i første hug, hvor der er fokus på at skaffe ekstra pladser i togene, men letbanen har stor bevågenhed."

(Fyens Stiftstidende)

Museumsmateriel udbrændt

Ved en formodentlig påsat brand udbrændte to mellemvogne til det tyske 'lyntog' VT 601 i januar i den remise i Leipzig, hvor de var henstillet. Vognen var i forvejen i dårlig tilstand pga. omfattende hærværk, hvor blandt andet alle ruder var blevet knust. Remisen er i fare for at styrte sammen, og det øvrige museumsmateriel blev – forudseende nok – allerede i november 2011 flyttet fra remisen. Det drejede sig om lokomotiverne 118 802, 112 457 og 102 244 samt nogle godsvogne.

(Modelleisenbahner)



Håndlavede småserier som f.eks. DSB litra O



Skovgårdsvej 5 · 8310 Tranbjerg J
Fax 86 29 99 34 · Mob. 40 54 34 09 · f.lekbo@mail.dk
Åbningstider: Man. 15.30-20 · Tors. 15.30-18 · Lør. 10.30-13
Værkstedet: Hverdage kl. 13-15.30. Dog ikke onsdag.

Se flere på www.felixteam.dk

Vi fører: Hobby trade · Heljan · Rivarossi · NMJ · Epoke · Evergreen
Model Scene · Tillig Heki · Witzel · Woodland · ESU · Lenz · Peco
Roco · Fleischmann · Kombimodell og Weinert · LS Models
HK Modeller m.fl.

Mange byggedele · Egen produktion af Felix modeller



HOBBYSTALDEN

Hobbyfolk er glade folk

Lejerstoftevej 19, Lejerstofte,
4600 St. Heddinge · Tlf. 56 50 86 10
www.hobbystalden.dk · info@hobbystalden.dk

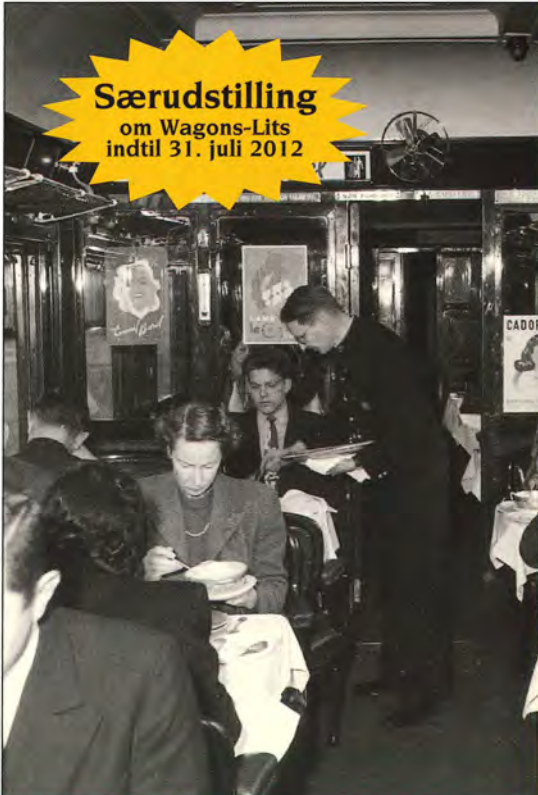
Åbent:

Tirsdag-fredag kl. 11-18, mandag lukket,
lørdag kl. 10-16, første søndag i måneden kl. 10-16

Vi fører:

Märklin, Fleischmann, Roco, Mehano, Fallar, Kibri, Noch, Willesco,
Warhammer, Revell, Billingboats, Italia, Academy Hobby, Tamiya, Stenboden,
Hobby Trade, Danmore Hobby, Dukkehuse 1/12, Lundby 1/18 m. fl.

Særudstilling
om Wagons-Lits
indtil 31. juli 2012

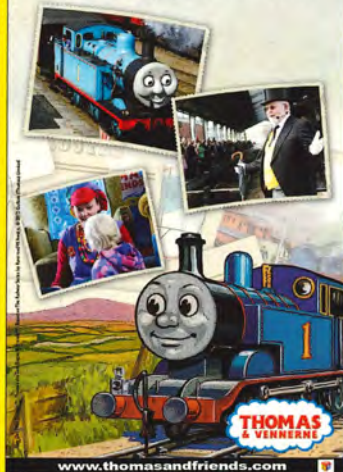


DAY OUT WITH THOMAS

Ta' en Dag med
Thomas & Vennerne på
Danmarks Jernbanemuseum
Dannebrogsgade 24, 5000 Odense C

Torsdag d. 3. til
søndag d. 6. maj, kl. 9-16

Ta' på tur med Thomas, Thomas-legetøj, spil,
bus, tegning, film og meget meget mere.
Se det hele på www.jernbanemuseum.dk



Triangel-tog
til Fruens Bøge i
Pinsen 27.-28. maj
afg. Odense 10.28,
12.28, 14.28



DANMARKS JERNBANEMUSEUM

The Danish Railway Museum Das dänische Eisenbahnmuseum

Dannebrogsgade 24
DK - 5000 Odense C
Tel (+45) 6613 6630
jbmuseum@dsb.dk
www.jernbanemuseum.dk



Gadens vuggende fregat

Af Flemming Sæborg

Fotos: Arkiv Tommy Jørgensen

Sporvognslinje 5 lyste op med sine to orange lanterner i Københavns nattelys, når den kom drivende forbi. En forfatter kaldte engang sporvognen for 'gadens vuggende fregat' – et meget malende billede. Jeg selv var blandt dem, der kørte med linje 5 til det sidste – jeg brugte den i det daglige, da den kørte fra mit arbejde som bybud ved Langebro ind til Nørreport, hvor jeg måtte skifte til en slingrende bus på linje 14.

I år er der – desværre – et rundt jubilæum at markere. Det er nemlig den 22. april præcis 40 år siden, at Danmarks foreløbig sidste sporvognslinje blev nedlagt. Det var netop linje 5, der havde eksisteret siden 1903 – igennem en lang række år kørte den på strækningen mellem Husum og Amager (Sundbyøster). Afslutningen på sporvejsæraen blev markeret ved en stor kavalgade af nye og gamle sporvogne og busser den 23. april 1972.

Aftenen og natten forinden benyttede københavnere lejligheden til at tage afsked med dette populære transportmiddel, der havde sørget for sikker, pålidelig og behagelig transport gennem 109 år. Sporvognene var dagen igennem fyldt med mennesker, der ville prøve en rigtig sporvogn for sidste – og for nogle vel også første – gang.



Ny, forsøgsmalet ledvogn nær Formosavej på Amager i begyndelsen af 1960'erne

Foto Arkiv Tommy Jørgensen



Bogiemotorvogn på Frederikssundvej hen mod slutningen på sporvognsæraen. Vogn nr. 575 er bevaret

Foto Arkiv Tommy Jørgensen



Ledvogn på Frederikssundvej i slutningen af 1960'erne, hvor afviklingen af sporvejene var i gang

Foto Arkiv Tommy Jørgensen



Sporvognene skabte en dejlig stemning byens gadeliv, dag og nat. Her en ledvogn på Dronning Louises Bro. Foto Arkiv Tommy Jørgensen

En hurtig exit

Københavns sporveje (KS) var et ret konservativt foretagende, der igennem årtier stort set ikke ændrede politik, linieførelse eller trafikmønstre. Det gjaldt også materiellet, hvor de gamle motor- og bivogne for manges tilfælde fik en tilværelse på omkring 60 år. I 1966 blev alle de gamle vogne med et snuptag udrangeret. Tilbage blev stort set kun de smukke bogievogne fra 1930'erne samt de moderne, tyske ledvogne fra Düsseldorf. Dertil kom nogle scrapvogne fra krigstiden og otte "Dukke Lise"-vogne* fra 1949. Det blev de førstnævnte to vogntyper (bogievogne og ledvogne), der "kørte igennem", og de sidste år var derfor ret monotone, da der kun var to vogntyper og færre og færre kulører på linjeskilte og lanterner på gaderne.

Ledvognene, som dengang var det mest moderne sporvognsmateriel, blev anskaffet fra 1960 og frem. Det var meningen, at de skulle udgøre ryggraden i byens transportsystem, men allerede efter få år ændrede byens magistrat holdning –

og 'tilfældigvis' var den nye sporvejsdirektør en tidligere rutebildirektør. Busser var fremtidens løsning, mente man fejlagtigt. Derfor begyndte man en forhaslet afvikling af sporvejsnettet, og til sidst kom man i den paradoksale situation, at blot få år efter, at man havde modtaget de nye ledvogne, begyndte man at sælge ud af dem! 12 år efter denne storstilede modernisering var påbegyndt, havde man i stedet ødelagt det hele, og passagererne måtte nu finde sig i at blive kastet rundt i de slingrende busser. Argumentet om, at sporvognene fyldte for meget i trafikken, og at busserne var mere fleksible, blev efterhånden også udvandet, da det viste sig nødvendigt at indføre særlige busbaner overalt i byen – og så kunne man jo lige så godt have beholdt de langt mere stabile, sikre og bekvemme sporvogne.

Københavnernes kæledægge

Linje 5 var i sin levetid en af sporvejenes længste og mest benyttede linjer. Den lød blandt mange tilnavne også navnet "menneskeæderen", specielt fordi den på turen ad Nørrebrogade stort set altid var fyldt. Ved Daells Varehus i Nørregade stod de fleste af – men samtidig stod mindst lige så mange på, for herfra gik turen så videre mod de tætbefolkede kvarterer på Amager. Man kunne dog næsten altid være sikker på at få en ståplads på turen gennem byens snævre gader.

Et andet, mindre smigrende tilnavn til linje 5 var "Lortevognen" - dels pga. farven på linjeskiltene, brunorange/sort, og dels pga. turen ud på "Lortøen", Amager – fortidens store losseplads. Linje 5 var også kuriøs på den måde, at den lige til det sidste havde krydsninger i niveau med jernbanen. På Amager Boulevard skar Am-

agerbanens spor tværs over sporvognsskinnerne, men det skete der ingen ulykker ved. Det værste uheld her var, at et godstog engang væltede i den skarpe kurve, men det havde intet med sporvognen at gøre.

Linje 5 var konstant udsat for forsinkelser, idet Langebro måtte åbnes mange gange i løbet af dagen for ind- og udgående skibe. Dengang var Københavns Inder- og Sydhavn fuld af liv, idet talrige råvare- og industrivirksomheder lå her og derfor fik deres forsyninger ad søvejen. Kom man for sent i skole eller på arbejde, kunne man altid slynge den syge undskyldning "Langebro var oppe!" ud. Om den så blev troet af modtageren, var en anden sag.

5

Køreplan nr. 5211

Afgang

Heimsg. Brønshøj Husum

Turliste sidste linie 5, 22. april 1972

| Hold | Afgang | | | | Ank. |
|------|--------------|---------|--------|-------|------|
| | Foruv. | Skæneg. | Nytorv | Husum | |
| | Fra Kbh. rem | | | | |
| 42 | 651 | 30½ | 314 | 15 | 531 |
| 42 | 220 | 27½ | 37 | 702 | 718 |
| 51 | 1010 | 18½ | 59 | 45½ | 1103 |
| 58 | 1205 | 13½ | 25 | 40½ | 901 |
| 61 | 1400 | 08½ | 19 | 33½ | 56½ |
| 69 | 1549 | 57½ | 1608 | 22½ | 44 |
| 9 | 1741 | 49½ | 1800 | 14½ | 33 |
| 8 | 1933 | 41½ | 52 | 2006½ | 25 |
| 66 | 2125 | 32½ | 42 | 56 | 2206 |
| 27 | 2317 | 24½ | 34 | 48 | 58 |
| 65 | 100 | 07 | 16 | | 004 |
| 65 | | | | | |

| Hold | Afgang | | | | Ank. |
|------|--------|----------|----------|----------|------|
| | Husum | Brønshøj | Esgrosk. | Ol. Torv | |
| 42 | 534 | 39½ | 49½ | 602 | 13 |
| 51 | 723 | 28½ | 38½ | 51 | 802 |
| 52 | 913 | 19 | 29½ | 43 | 57 |
| 61 | 1108 | 14 | 24½ | 38 | 52 |
| 69 | 1303 | 09 | 19½ | 33 | 47 |
| 9 | 1454 | 1500 | 10 | 23 | 35½ |
| 8 | 1646 | 52 | 1702 | 15 | 27½ |
| 66 | 1838 | 44 | 54 | 1907 | 19½ |
| 27 | 2029 | 34½ | 44½ | 57 | 2108 |
| 65 | 2225 | 30½ | 40½ | 53 | 2304 |
| 65 | 011 | 16½ | 26½ | 39 | 50 |
| 65 | | | | | |

Nº 00364

Billet

Billet fra den sidste dag med sporvogne i DK



Gyldig til én uafbrudt rejse med linie 5 den sidste sporvognsdag i København.

Pris kr. 5,00

Københavns sporveje



KS-information 1965. Bemærk, ingen sporvogne, men busser i forgrunden. Retningen er lagt

En renæssance?

Som nævnt i Spor og baner nr. 1 kører der kloden over flere og flere sporvogne, og Danmark er også på det trafikale område sakket bagud. En af årsagerne skal findes i, at politikere og beslutningstagere yderst sjældent eller snarere aldrig anvender kollektiv transport, og at det derfor forekommer dem "lettere", hvis alting bare foregår på gummihjul. De skal jo ikke selv lade sig transportere rundt i busserne.

To af ledvognene (nr. 815 og 890), der i sin tid blev solgt til Alexandria, er siden blevet købt igen af Sporveishistorisk Selskab, der under store omkostninger er ved at tilbageføre dem til det udseende, de havde ved driften i København. Man kunne håbe, at den kommende letbane, der skal anlægges i Københavns periferi, vil anvende samme strømsystem som KS anvendte i sin tid – så der

måske vil blive mulighed for lejlighedsvis kørsel med museumsmateriel (nok udstyret med pantografer). Endnu bedre og visionært ville det være, hvis letbanen blev ført ind mod centrum, og at der samtidig blev anlagt en række nye radiallinjer til erstatning for betalingsringen. Men det er vel for meget at forlange i denne bilorienterede beslutningsverden.


* Scrapvogne kaldt sådan, fordi de blev bygget af restmaterialer af Københavns sporveje under Besættelsen; "Dukke Lise"-vognene blev bygget af KS i 1949 og fik navnet, fordi de var så nette og nydelige som en "Dukke Lise". Vognene kørte udelukkende på linie 2, der havde røde og hvide skilte, og "Dukke Lise" fra tegneserien "Bamse og Dukke Lise" havde rød kjole med hvide prikker, så måske stammer tilnavnet derfra?

KS-information 1965 - nogle tal fra trafikken

Ved De...


1939
7 min = 
1966
3 1/2 min = 

... at det ikke alene er billigt, men også billigere end nogen sinde at køre med bus og sporvogn. Før krigen kostede en tur gennemsnitslønnen for 7 minutters arbejde; i dag svarer prisen til kun 3 1/2 minuts arbejde ...


... at Københavns sporveje på en travl dag beforderer op imod 3/4 million passagerer ...


... at De som sporvejskunde har over 1200 stoppesteder til rådighed og derfor let og hurtigt kan komme rundt i byen ...


... at de passagerer, som danner kø, gør sig selv og deres medpassagerer en stor tjeneste, fordi de letter indstigningen og derved gør stoppestedsopholdet kortere ...


... at det samme gælder de passagerer, som har poletter på lommen, og som går ind til venstre og billetter sig selv i de nye busser med dobbeltdør fortil ...


KØBENHAVNS SPORVEJE



... at der allerede i sommeren 1966 er mere end 200 af de nye busser i drift, og at de har bevirket, at busnettet i de sidste to år har kunnet udvides med ca. 56 km ...



... at Københavns busser og sporvogne hvert år tilbagelægger en strækning på lige ved 40.000.000 – fyrretyve millioner – kilometer, d.v.s. 2 1/2 gang rundt om jorden hver dag.

... at københavnere selv og deres gæster fra provinsen og udlandet oplever byen på en helt ny måde fra Langeliniebusser og turistsporvognen, som i år starter søndag den 29. maj. Brochure fås i trafikvagten på Rådhuspladsen.



Daværende kronprins Frederik (den senere Kong Frederik IX) på cykel på vej over Kgs. Nytorv på vej til sit arbejde i Marineministeriet, den 11. december 1939. Som 15.000 andre bilejere i København måtte han lade privatbilen stå i garagen pga. benzinrationeringer i forbindelse med krigsforberedelserne i Europa.

Bivogn nr. 1540 på linie 1 blev sat i drift den 4.9.1932. Desværre kan motorvognens nummer ikke ses. Bemærk lastvognen bag kronprinsen. Den kører ind mod torvet, hvilket i dag er imod færdselsretningen i Bredgade. Denne gade og parallelgaden St. Kongensgade blev ensrettet den 9. april 1940 af den tyske værnemagt. Det er så vidt vides den eneste af besættelsestidens mange forordninger, der stadig er i kraft. Lastbilen har ikke mørklægning på forlygterne, det blev også indført om aftenen den 9. april 1940.

Billedet illustrerer på glimrende vis, at sporvognen var et helt naturligt element i gadebilledet, lige som kongehusets medlemmer kunne færdes som almindelige borgere i Kongens København. Ud over, at det i år er 40 år siden, at den sidste sporvognsline herhjemme blev lagt i graven, er det også 40-året for Kong Frederik IX's død.



WL-monogrammet med de to bogstaver slottet af to cirkelbåndet af et bånd med teksten: Compagnie des Wagons-Lits et des Grands Express Européens. De Wagons-Lits vogne cirka i perioden 1900-1970. *Wagons-Lits vogne cirka i perioden 1900-1970. *Wagons-Lits vogne cirka i perioden 1900-1970.**

ny flot UDSTILLING

med CIWL-artikler

Danmarks Jernbanemuseum har sidste år anskaffet en stor samling af bestik, porcelæn, service og plakater fra Det Internationale Spise- og Sovevognsselskab, CIWL.

Udstillingen er opstillet på balkonen i den fjerneste ende. Der er en række montere med modeller af de bekendte, blå sove- og restaurantvogne i flere størrelser, herunder nogle pragtfulde spor 0 og 1-modeller med tilhørende franske og tyske eksprestogsløkomotiver (damp!). Som en særlig gestus over for de mange samlere af modeltog er der angivet, om vognene har kørt i Danmark, og i givet fald hvornår. Mange kender nok modellerne fra Jouef og RivaRossi, men her er der modeller fra mange andre firmaer, herunder også gamle blikmodeller.

Det mest sigende i den fornemme udstilling er nu nok de udstillede brugsgenstande, der rækker lige fra bestik, der er godt slidt efter mange års brug, over glas, kopper, porcelæn til store, gedigne kobber-kogekar og uniformer, de specielle konduktørnøgler og selvfølgelig de flotte emblemer eller våbenskjolde, der prydede de blå vogne. I udstillingen er således også et af de yderst sjældne skjolde med dansk tekst – alene det er en formue værd.

Udstillingen byder også på smuk billedkunst, idet væggene er dekoreret med en masse indrammede plakater fra de internationale forbindelser. Der er plakater tilbage fra begyndelsen af sidste århundrede, der er plakater af Aage Rasmussen, der om nogen indfangede rejse- og jernbaneånden i sine livfulde plakater, og der er plakater af verdens bedste plakatkunstner, Cassandre – det er ham, der også er kendt for plakaten "Dubo – Dubon – Dubonnet" (Det Gode - Det Smukke – Dubonnet). Studiet af plakaterne er som en tidsrejse i sig selv, og efter gennemgangen føler man sig parat til en tur med Orient-Ekspressen.

Udstillingen fortsætter indtil sommeren 2012.

Ombygning af Carlskilde st



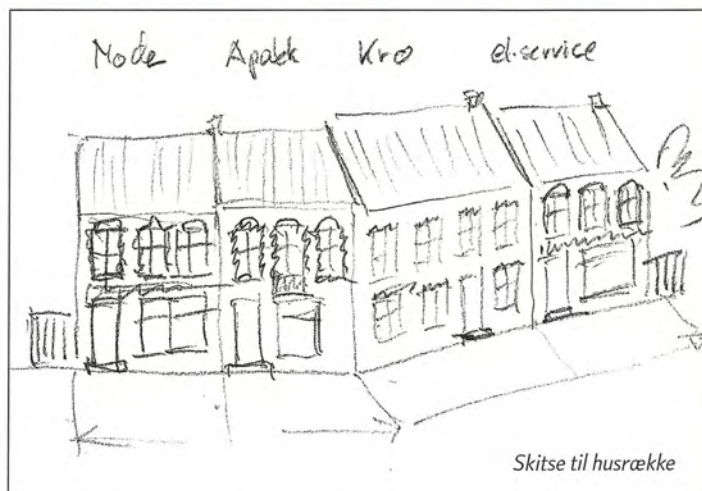
Tekst og fotos Finn Frøsig

Flere læsere har sikkert fulgt med i artiklerne om bygningen af mit anlæg, som er bragt i tidsskriftet "Banen" over de seneste år. I Banen nr. 126 (december 2011) bragtes et overblik over mit anlægs status i efteråret 2011, og jeg sluttede beretningen med nogle bemærkninger om, at jeg ville renovere eller forny bygningerne omkring sidebanestationen Carlskilde.

I starten af 2012 begyndte processen med at lave nogle småskitser af hustyper m.m. plus checkliste på de øvrige ting, som jeg gerne ville justere. De eksisterende bygninger var rester fra mit gamle anlæg. Stationsbygningen var fra Vollmer og byhusene fra Kibri og Heljan. Med deres tre etager passede de ikke særlig godt, hverken til resten af anlægget eller til den lille by Carlskilde.

Checklisten havde bl.a. disse punkter:

1. Bygninger, fornyelse og justering af stationsbygningens højde.
2. Trælasthan, skilt på port og forlængelse af plankeværk.
3. Fornyelse af træer
4. Markering af overkørsel
5. Figurer og køretøjer



Der er ikke meget plads i dette hjørne af mit anlæg, så derfor skulle de fleste bygningerne være i halvrelief. Samtidig ville jeg gerne reducere højden på den gamle Vollmer-stationsbygning til kun en etage, så den mere matchede stationens størrelse.

Husrækken med de to Kibri-huse og to Heljan-huse skulle erstattes med nogle tilpassede huse fra Auhagens serie "Schmidtstrasse". Højden skulle ikke være mere end to etager, og husene skulle følge den oprindelige gade. Det betød, at der

ation og by



ikke var behov for bagsider på husene. Det gav nogle ekstra byggematerialer til et par huse mere. Også højdetilpasningen betyder, at der blev ekstra dele til overs til den såkaldte "kit-bashing".

Stationsforpladsen skulle have nogle forretninger og en kro. Husrækken til højre skulle indeholde en "Brugs" + den lille værkstedsbygning fra tidligere.

Jeg lavede en grovskitse og brugte målene fra nogle andre Auhagen-huse på anlægget. Derefter blev der indkøbt et par nye Auhagen-byggesæt, og så gik jeg ellers i gang med byggeriet. Første skridt var at lave en papplade med de nøjagtige mål på "byggegrunden", som også knækker midtpå. Det betød, at husene skulle vinkles og smalles ind mod bagsiden. Da der var målt og tegnet lidt, gik jeg i gang med at opbygge husfacaderne. Vigtigt var, at husene ikke fik nøjagtig samme højde, og at facadeformen varierede lidt.

Flere af husene leveres af Auhagen med meget kraftige dekorationer – næsten

overpyntede - omkring vinduerne. For at skabe lidt enklere facader valgte jeg at tilpasse disse indfatninger ved at bortskære noget af materialet. For at få målene til at gå op var det også nødvendigt at lade et af husene få en bredere facade med fire vinduesfag.

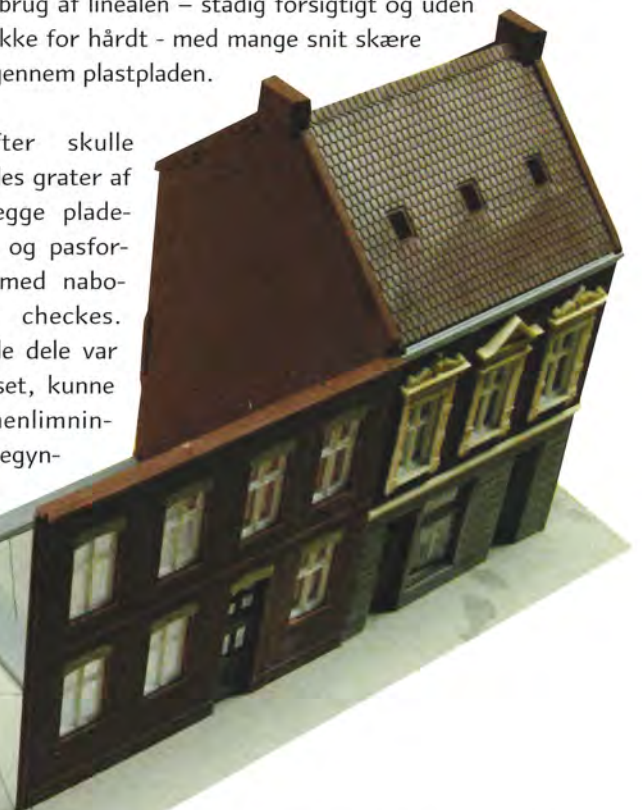
Auhagens vinduer er tyske, dvs. midtersprossen mangler i den øverste halvdel af vinduet. Heldigvis er Auhagen til gengæld gavmild med ekstra vinduer i sættene. Med sprosser fra de overskydende vinduer har jeg lavet rigtige "Dannebrogvinder" alle steder. Jeg måler op til den manglende sprosse, skærer den fri af vinduesrammen og limer den på plads, efter vinduesfolien er påsat på bagsiden. Efter min mening gør det Auhagen-husene forholdsvis troværdige til et dansk anlæg.

Nu kunne jeg gå videre med samlingen af husene og trin for trin gøre husrækken færdig. Da alle fire huse var færdige i den rå form, gik jeg videre med at dekorere vinduespartierne og facaderne med butiksskilte og reklamer. Et par fodgængere blev sat på, og så var husene ellers klar til at blive sat på anlægget.

Næste skridt var husene til højre for hovedgaden. Her var tidligere nogle Heljan-huse, som ligeledes ikke passede for godt i målestoksforholdet samt en lille værkstedsbygning, som jeg valgte at beholde.

Efter opmåling og tilpasningen af en papplade med "byggegrunden" bestemte jeg mig for at bygge et enkelt hus, som skulle indeholde en Brugs. Jeg havde forskellige facadedele tilovers fra de første fire huse, og efter lidt kabalelægning blev løsningen fundet: Fem vinduesfag på førstesalen og tre store vinduer til butikken. Delene blev målt op og derefter mærket op med en tynd blyant. Ved hjælp en stållineal/vinkel og en solid hobbykniv, lavede jeg forsigtigt et fint snit i stregen. Derefter kunne jeg – uden brug af linealen – stadig forsigtigt og uden at trykke for hårdt - med mange snit skære mig igennem plastpladen.

Derefter skulle der files grater af på begge pladesider, og pasformen med naboløbet checkes. Da alle dele var tilpasset, kunne sammenlimningen begynde.



De 2 første huse prøveopstillet på byggegrunden.

Her var det en hjælp at have nogle små pladerester til at forstærke samlingen på bagsiden. Derefter var det bare at isætte vinduer og gardiner, døre og hvad der nu ellers hører til. Facadeskilt og vinduesreklamer blev tegnet på computeren (nogle logoer kan man finde direkte via internettet). Med de store vinduer i butikken måtte der selvfølgelig også lidt indretning til. Bunden/gulvet blev lavet af en plankeværks-byggeplade, disken af nogle overskydende plaststumper, bagvæggen ligeledes af plastplade, som fik påklæbet billeder af butiksreoler. Til sidst kom der lige et par kunde-figurer plus nogle komfurer og en vaskemaskine fra et Noch-flyttemandssæt om bag glasset – husk Brugsen solgte jo dengang Major-hvidevarer for fuld udblæsning. Reklamen for Cirkel-kaffe har også fundet plads på facaden.



Efter facadepyntningen er husene klar til at finde deres plads på anlægget.

Selve Carlskilde station var en ældgammel Vollmer-bygning fra et af mine allerførste anlæg. Jeg ville gerne have den reduceret til bare én etage men var spændt på, om det overhovedet kunne lykkes. Det lykkedes mig at skære perrontaget frit og ligeledes den overdækkede indgang på modsatte side. Derefter fik jeg lirket taget af, så jeg havde fire mure og en bundplade at arbejde på. Jeg startede med at mærke den nye bygningshøjde op og begyndte så at skære mig igennem bygningens fire sider. Dengang blev der sandelig ikke sparet på plastmaterialet, jeg vil gætte på, at pladerne var mere end dobbelt så tykke som i dag. Med en modholdekreds i skruestikken lykkedes dog til sidst. Efter at have fjernet en tysk postkasse var det bare at lime stumperne sammen igen og sætte den på anlægget.



Udsnit af facaderne på Gæstgiveriet og Jensens El-Service. Vildvinen er fra Nochs laserskærne plantebutik.

Med lidt ekstra figurer på perronen og i gaderne, et par køretøjer, lidt tilpasning af træer og buske, firmaskilt på trælasthandlen og sidst, men ikke mindst en markering af vejoverkørslen er Carlskilde station nu lidt pænere at se på.

Næste opgave bliver at få sat mere "liv" i Carlskilde Bryghus. Det ligger ved Carlskilde station. Her skal der både lidt biler, kasser, tønder og figurer til. Rart at have projekter i skuffen.



Carlskilde station før ændringer.





Nyt oplag af
DSB-rutebilen.
Fås med og uden bagage
på taget.

FRISPORET

Se mere på www.frisporet.dk

Banetilbehør.dk

Tilbud i april/maj



Merten figurer 59 kr/pk.

Mange forskellige at vælge i mellem, blandt andet de ovenfor viste.

Besøg www.Banetilbehør.dk og se flere gode tilbud

SPOR 1 MESSE 2012



Hvornår:
21. og 22. april 2012
kl. 10-17 begge dage.

Pris:
30,- pr. person

Så er det tid til SPOR 1 MESSE igen, som afholdes under samme hyggelige omgivelser som i 2010. Oplev fascinerende modulanlæg, med flot og detaljerigt landskab.

Hvor:
Rolf Hallen - Rolfsted
Ørbækvej 878A
5863 Ferritslev

Se mere her:
www.spor1messe.dk

Der vil som på sidste SPOR 1 MESSE, være mulighed for at gøre en god handel fra et bredt udvalg af forhandlere fra både Danmark og Tyskland.



Modulanlæg med stor detaljegråd

Kørsel med rigtig damp
både lørdag og søndag



Vi holder dampen oppe, og vil køre med en masse tog i størrelsen 1:32, også kendt som SPOR 1.

Cafeteriet holder åbent begge dage, hvor man vil have mulighed for at købe sig en pølse med brød eller lækker kinesisk inspireret mad.

DIGITALSTYRING AF ANLÆG MED LISSY UDEN BRUG AF PC

Af Allan Rasmussen, Svendborg

Undertegnede har i gennem flere år brugt meget tid på at finde ud af, hvad dette digitale system til modelbane er, og jeg



har stillet mange spørgsmål om, hvad de forskellige styreenheder kan, og på hvilken måde anlægget styres vedr. opdeling af blokke m.m.

Mange af de artikler, som er skrevet i det tidligere "Banen", har været beskrevet alt for detaljeret med DCC- og Mfx-systemer m.m. Det har for mig kun været til begrænset hjælp, da disse artikler ikke har beskrevet mange af de ubesvarede spørgsmål, jeg har haft gennem tiden. Nu mener jeg ikke, at de har været værdiløse, der er da sikkert mange, som har fået meget ud af dem, og det er jo kun godt at vi kan hjælpe hinanden gennem sådanne tidsskrifter. Det er også derfor, at jeg skriver denne artikel, idet jeg tænkte, at "al den tid jeg har brugt" må da kunne hjælpe andre modeljernbanefolk.

Jeg har nu brugt ca. tre år på at finde det, som passer lige til mine behov, og som minder meget om mit det gamle analoge anlæg, som var relæstyret og som fungerede ganske godt. Det kunne køre, uden at man behøvede at stå over sine transformatorer hele tiden, og der-

for skulle det digitale system, som jeg ønskede, minde om denne måde at køre på, da der for mig er mere fleksibelt.

Hobbykæden i Nørresundby blev forelagt alle mine spørgsmål til styring af en modelbane og de ønsker, jeg havde til mit modelbaneanlæg, og gennem et godt samarbejde gennem nu et år er det lykkedes os at finde de vises sten til, hvordan opgaven kan løses.

Et af mine ønsker var at kunne styre et anlæg, uden at være bundet til en pc-skærm for at køre et lokomotiv fra et punkt til et andet.

Et andet stort ønske var, hvordan jeg var i stand til blokstyring, uden at sporene skulle skæres i stumper og stykker, eller hvordan den noget tvivlsomme kontaktskinne kunne undgås, og hvordan anlægget kunne styres med tilbagemeldinger.

Et tredje ønske var, at jeg gerne ville kunne lave forskellige oprangeringer på godsbanegårdene, alt imens den øvrige bane kunne køre automatisk på de to hovedspor (rundbane) incl. usynlig opstillingsbanegård. Samtidig med dette skulle sidebanen køre automatisk punkt til punkt.

Alle disse ønsker blev indfriet med Intellibox II og Lissy-systemet, som for mig virker som det helt rigtige system til et digitalt anlæg, der vil kunne styres med mere frie hænder uden brug af pc.

Nu mener jeg ikke, at styring med PC ikke virker, det gør det højst sandsynligt og



virker sikkert helt perfekt for nogle, men ikke for andre.

Hvad er Lissy så:

Det er et datakommunikationssystem, på lige fod med den datainformation eller datastrøm, som sker via skinnesystemet til lokomotiv, her sker det blot gennem et kabel, også kaldet lokoNet.

I lokoNet-(LISSY-)systemet findes mange forskellige komponenter, men det er kun ganske få, som skal bruges for at kunne køre et anlæg automatisk, og så kan det andet vælges til alt efter ønske og temperament. Der skal på hvert lokomotiv, som indgår i den automatiske kørsel, monteres en lille dekoder, som sender data til de modtagere, som er monteret på anlægget.

Lissy udfører følgende funktioner på et digitalt anlæg:

- 1 Lissy anerkender lokomotiv og angiver hvilket tog, der er kørt ind på et stationsspor.
- 2 Lissy styrer pendultoget ind på et endepunkt eller for en enkeltsporet sidebane ind på endestationen.
- 3 Lissy administrerer din skjulte opstillingsbanegård, finder et uafhængigt spor til hvert individuelle tog og laver om nødvendigt automatisk udkørsel igen fra opstillingsbanegården.
- 4 Lissy er en ny slags bloksystem til digitalt anlæg og kontrollerer automatisk blokke på anlægget, uden at en computer er nødvendig.
- 5 Lissy bremser og stopper hvert digitalt lokomotiv foran et rødt signal med dekoderens interne bremsefunktion.
- 6 Lissy måler virkelighedstro skalafart af passerende lokomotiver.
- 7 Lissy tænder afhængigt af situationen lyde fra lokomotiver, f.eks. fløjten før indkørsel i en tunnel eller hornet ved en jernbaneoverskæring.
- 8 Lissy slukker lyden på lokomotiver, som er udstyret med "IntelliSound", mens de kører i usynlige områder (opstillingsbanegård, tunnel).
- 9 Lissy skifter lyset on/off på et bestemt lokomotiv efter en bestemt tid, f.eks. hvis lokomotivføreren har vendt lokomotivet eller stopper motoren.
- 10 Lissy styrer hastigheden på lokomotiver, f.eks. ved indkørsel til en station eller ved langsom kørsel på sektioner af sporet.
- 11 Lissy virker uden isolerede dele af

banen og kan derfor nemt eftermonteres på en modeljernbane.

Lissy modtageren kan styre op til fire togkategorier.

Eksempler på funktioner:

- 1 Passagertog
- 2 Godstog
- 3 Eksprestog
- 4 Regionaltog

Det kunne også være mange andre kategorier, men det afgør man selv.

Sådan aflæses signaler, når senderen passerer over sensorerne.

To sensorer følger med Lissy-modtageren. Hvis sensorerne er monteret direkte efter hinanden (dobbelt sensor), kan Lissy-modtageren udføre køreretningsafhængige instruktioner, dvs. forskellige instruktioner kan udføres i én retning og andre i den anden retning.

De to sensorer kan også monteres for-

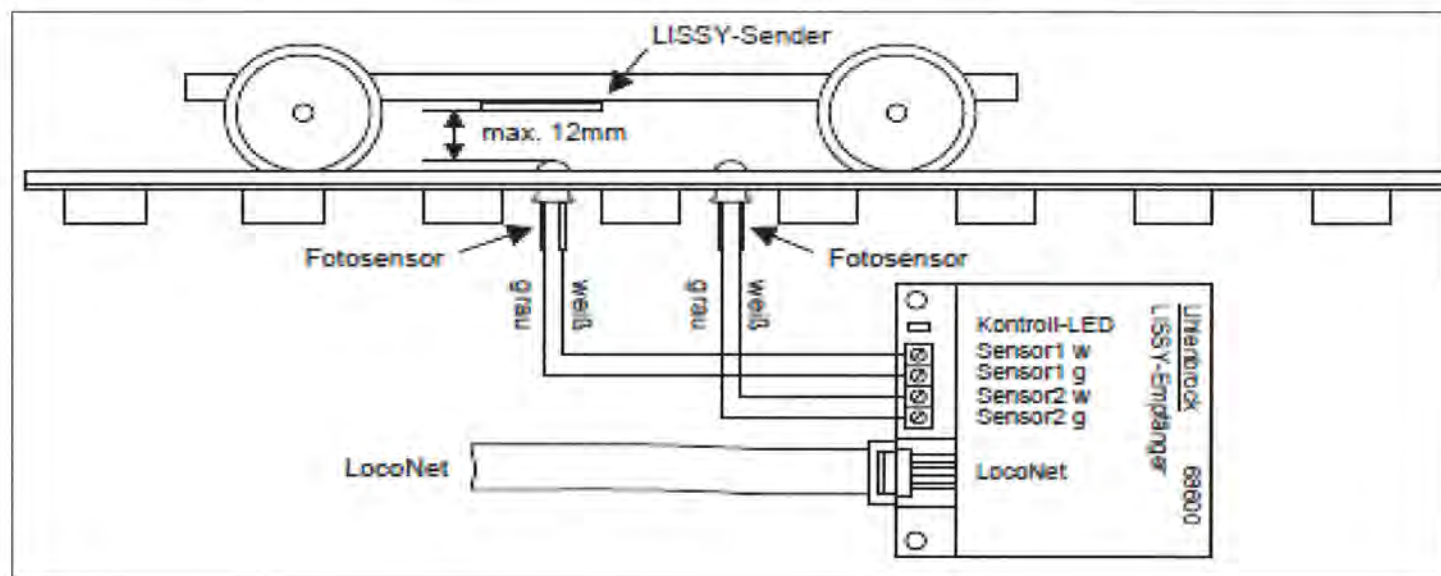
- B : Kategori afhængig
- 3: Lokomotivlyde til og fra
 - 4: Styring af pendultog
 - 5: Bloksektionskontrol
 - 6: Styring af skjult opstillingsbanegård
 - A: Planlagt cyklus
 - B: Vilkarlig
 - 7: Styring af hovedbanegård
 - A: Fastlægning af indkørselstogveje
 - B: Fastlægning af udkørselstogveje
 - 8: Bremsning før et signal
 - A: Retningsbestemt
 - B: I begge retninger
 - C: Adresse/kategori-afhængig
 - 9: Tilbage melding
 - 10: Styring af lokomotivets F-funktioner til/fra som f.eks. lys/horn/bremser m.m.

Der er også mulighed for, at dele af banen kan køre med Lissy, alt imens du opranger nye togstammer på rangerspor, for så at køre det ind på den Lissy-styrede del bagefter. Ligeledes er det muligt at trække en togstamme ud på et rangerspor for at opdele godset til nye transporter.

- 4: Du behøver ikke at være fastlåst til en computer, hvor det kan være svært at nå ud til yderområderne for at afkoble vogne.
- 5: Du kan godt have en computer tilkøbt dit anlæg, men brug den kun til opdatering og back-up af alle dine data.

Denne artikel er skrevet netop for at dele digitaldrift med andre eller for at dele ud af den viden, som jeg har tillært mig i den tid, jeg har brugt. Det er ikke for at nedgøre andre systemer, men mere tanken om hjælp til selvhjælp. Jeg hører gerne fra jer, hvis I har noget at bidrage med på mail-adressen my1@svmj-k-modeltog.dk. Det er også vigtigt at du finder en forhandler, som du kan stole på, som har tid til at lytte og som forstår dig eller har lyst til at løse netop dine ønsker og behov, når du skal vælge, ligesom du skal have gjort dig nogle tanker og ønsker til netop dit anlæg.

Jeg vil anbefale Hobbykæden, som er en god samarbejdspartner, når det gælder digital drift og ikke mindst Uhlenbrock.



skellige steder på banen (som to enkelte sensorer). På denne måde kan der udføres forskellige kommandoer uafhængige af køreretningen ved de enkelte punkter.

Eksempler på funktioner:

- 1: Stille togveje
- 2: Stillesporskifter
 - A: Adresse afhængig

Fordele ved LISSY, computer eller ej:

- 1: Anlægget kan styres såvel automatisk som manuelt
- 2: Du kan fortsat være lokofører forskellige steder på anlægget.
- 3: Flere personer kan køre på flere rangerspor/sidebaner, imens anlægget fungerer andre steder på Lissy-systemet.

Har følgende vakt din interesse, vil der også være mulighed for at høre foredrag om LISSY på DMJU-messen den 14.-15. april 2012.

En tur til Rødkærsbro



Rødkærsbro station med skinnebussen fra Silkeborg til venstre. Bemærk den lille fine signalpost på perron 1.

Af Hans Gerner Christiansen

Efter turen til Nakskov i 1962 tog jeg ikke på nogen ture før min sommerferie. Den delte jeg i to dele, hvor den første startede mandag den 21. maj. Jeg begyndte lidt forsigtigt, da jeg ville besøge privat-

banen Silkeborg-Kjellerup-Rødkærsbro-Jernbane (SKRJ), og den lå jo ikke så langt væk fra Odense, at det var nødvendigt at benytte nattoget. Banen var en af de mere stille eksistenser, og jeg vidste ikke meget om den, bortset fra, at den i Silkeborg afgik ude fra gaden udenfor

stationsbygningen. Det erfarede jeg på min tur til Silkeborg i sin tid, hvor jeg også fandt banens værksteder, der var temmelig beskedne.

Jeg benyttede endnu en gang tog 5 med afgang kl. 8.46 fra Odense og med ankomst



HBS 273 i Horsens. Denne vogn er ikke udstyret med de store Isothermoslejer, som ellers var almindelige på mange af HBS's vogne, ligesom akselgafterne er af den gamle åbne type. Vognen er ikke malet, idet træværket er tjæret, og alle jernkonstruktioner er koldtgalvaniserede. Påskriften er på en jernplade, som er skruet på siden.

til Horsens kl. 10.32. Jeg ville tage med Bryrup-banen (HBS) til Silkeborg for at nyde den pragtfulde natur, som banen gik igennem. "Skønhed man ikke aner, ligger langs private baner", som der stod i "det røde jernbaneblad", som var ene på markedet dengang. For kr. 12.70 købte jeg i Horsens en gennemgående billet til Rødkærsbro, da jeg som sædvanligt havde købt kort til DSB. Der var først afgang kl. 10.55, så jeg havde tid til at kigge lidt på de forskellige privatbanevogne, der stod på stationen. Flere af vognene var udstyret med store Isothermos-aksellejer, der gav dem et særligt moderne udseende.

Pludselig kom den lokale Ardelt-traktor med to værkstedsvogne, som blev koblet bagpå et MO-tog, der skulle sydpå. Jeg havde engang bygget sådan en som HO-model, så jeg vidste, at det var tidligere "skovvogne", som havde været brugt i udflugtstog, der udgik fra København. Vognene havde været næsten åbne men var nu lukkede og havde fire "staldvinduer" i siden. Det var nogle antikverede vogne at sætte bagpå et MO-tog, men det må de have kunnet klare.

Skinnebussen til Silkeborg var solo, og



Specialvogn nr. 540 med hjemsted i Fredericia, som sammen med sin søster blev koblet bagpå et MO-tog. Bemærk de noget specielle akselkasser, puffer og tagstivere.

den ankom til Silkeborg kl. 12.25 efter en fin tur. Der var først afgang med SKRJ kl. 12.49, så jeg havde god tid til at komme ud på gaden og finde den ensomme skinnebus nordpå. Ikke alle skinnebusførere var gode til at skifte gear og betjene

koblingen, så det var altid spændende, om det blev en behagelig tur. Det gik nu udmærket med betjeningen, men køretøjet rystede ganske forfærdeligt, måske på grund af et defekt kardanled, så turen var ingen nydelse.

Min skinnebus i Horsens klar til at afgå mod Silkeborg.





Foran stationsbygningen i Silkeborg holdt SKRJ's skinnebus ved en meget lav perron. Bemærk det flotte skilt for enden af perronen.

Jeg vidste, at Bryrupbanen var Danmarks smukkeste, men der var skam også meget fine partier på SKRJ, så den måtte være nr. 2. Jeg opdagede også, at det var i Kjellerup, der var noget at se på. Her stod de fleste af banens godsvogne, og stationen virkede meget livlig med mange spor. Jeg blev klar over, at jeg måtte gøre turen om snarest og så kun tage til Kjellerup og studere banens godsvogne.



Kort efter min ankomst til Rødkærsgade rullede dette tog fra Langå ind på stationen. Det bestod af den uombyggede M

Kl. 13.42 ankom jeg til Rødkærsgade efter den rystende tur. Der så godt nok noget øde ud. Stationsbygningen, som tilhørte DSB, var stor og imponerende. Der var også flere opstillingsspor, hvoraf et var kortet af, men der stod ikke noget på dem. De var selvfølgelig beregnet til at opstille vogne på, som skulle overføres mellem DSB og privatbanen, men de så meget rustne ud, så de tider var nok forbi. Ved pakhuset stod en privatbanegodsvogn, som jeg formodede var den daglige stykgodsvogn, og ved en enderampe stod en PB, men jeg husker ikke, om den var læsset. Længere væk stod en IA, og så var



Den lille fine signalpost på den vestlige del af perron 1 i Rødkærbro ville pynte på ethvert modelbaneanlæg.

den ikke længere. Det var alt. Det hele så noget trist ud og havde kendt bedre tider.

Skinnebussen fyldte ikke meget på stationen, men heldigvis ankom der et MO-tog fra Langå. Det bestod af en 500-MO, en pladebeklædt CM og til sidst en ECO, da MO-vognen ikke havde noget stort rejsegodsrum. Det var vist det, man måtte kalde et tidløst tog, da det kunne have eksisteret siden sidst i 30-erne!

Jeg tog billeder i forskellige retninger, og da både MO og skinnebus var kørt, bredte stilheden sig over stationen, og jeg kunne sætte mig og afvente mit togs komme kl. 14.35. Det var en 1800-MO med en CP på slæb, der rullede ind på stationen, og som befordrede mig til Langå i løbet af præcis en halv time, hvilket var to minutter for hurtigt!

Jeg regnede med at køre hjem med tog 70, som forlod Langå kl. 15.21, så jeg havde lidt tid til at se mig omkring. Stationsbygningen lå nærmest midt på perron 1, men ellers var det mest spændende flere rækker lokomotiver og vogne, der afventede den sidste rejse til ophuggeren. Der var både F-, R- og D-maskiner, og blandt vognene var der flere lysegrå værktødsvogne. Remisen indeholdt en enkelt Ardel-traktor, medens alle de andre spor var taget op, så der var plads til adskillige biler!

Der var dog en enkelt vogn, der vakte min interesse, og det var ikke en af dem, der skulle til ophugning. Ikke endnu i hvert fald. Jeg må indrømme, at jeg altid har haft en svaghed for de godsvogne, som blev bygget i 20-erne og 30-erne, som var udstyret med kraftige pladeakselgaffler og runde aksellejer med 4 bolte, der holdt dækslerne. Jeg har altid kaldt dem "tysker-



O 576, der trak en pladebeklædt CM og en ECO.

aksellejer", da de sad på mange tyske vogne. De sad dog også på danskbyggede vogne fra samme tidsrum, f.eks. HD, IA og PB. Senere blev disse litra udstyret med de store "Isothermos" lejer, men det er en anden historie. Måske skyldes min kærlighed til dem, at man både i min HO-periode såvel som i min O-periode kunne købe aksellejerne færdige. Først fornylig fandt jeg ud af, at de i DSB's vognlære blev betegnet som "svenske" lejer, men de var altså stadigvæk udenlandske. Vognen,

jeg fik øje på, hed TC 8205 og lignede en moderne udgave af DSB's gamle grusvogn litra TD, men altså med kraftigere undervogn. Jeg havde aldrig set den model før, så jeg ville tro, at den havde tilhørt en privatbane. Desværre er Dansk Jernbanearkiv i Saksøbing aldrig nået til T-vognene, så der fandt jeg ikke noget, så jeg måtte maile til forfatteren og en anden ekspert. De var enige om, at vognen stammede fra Maribo-Torrig-Jernbane, hvortil den var leveret i 1924 fra HaWa i

Tyskland. På MTJ hed den TB 221, og da banen blev nedlagt i 1942, kom den til DSB. Vognen er for længst ophugget, men en søstervogn, TB 222, (senere LJ T 302) er bevaret ved Museumsbanen i Maribo. Sådan kan et litra og et nummer på en vogn gemme på en spændende historie, og havde jeg stadig været modelbanebygger, ville jeg gerne have bygget en model af den.

Tog 70 rullede til perron i Langå kl. 15.21, og kl. 18.36 ankom jeg til Odense uden større begivenheder. Jeg var klar over, at jeg snarest skulle besøge SKRJ igen og så kun tage til Kjellerup, hvor der måske også var vogne med de specielle aksellejer.



På dette billede, som er taget fra perron 3 i østlig retning mod Langå, ses den ensomme IA-vogn. Ved rampen til højre, men udenfor billedet, står en PB-vogn. Til venstre i det fjerne ses en anden signalpost af samme model som den på perron 1.



Pakhuset, som lå øst for stationsbygningen, var af en noget speciel model, som jeg ikke havde set før. I baggrunden står den eneste privatbanevogn, jeg så på stationen.



Overfor stationsbygningen i Langå lå remisen med et fint vandtårn, og foran det var man ved at afprøve en svellestop-pemaskine. En masse DSB-folk stod bøjet over vidunderet. Til venstre bag remisen stod de mange henstillede damplokomotiver.



Så er jeg ankommet til Langå, og det skulle ske kl. 15.07 efter køreplanen, men som det ses på stationsuret, var toget i god tid. En MO med kun en vogn på krogen havde magt over det. Portøren er kommet med perronvognen og er ved at læsse pakker ud.



Pragtværk om GM-lokomotiverne og deres skæbne...

Det lyder måske lidt overdrevet, men overskriften stemmer – der er virkelig tale om et pragtværk. Det er fotografen Jens Hasse, der har udsendt denne bog i samarbejde med bl.a. Jan Forslund. Jens Hasse har igennem 25 år fulgt GM-lokomotiverne ME, MX, MY og MZ fra DSB og videre ud i verden, og det har nu resulteret i denne utroligt flotte bog.

Det er Jens Hasse selv, der står for hovedparten af billederne, og de er – alle som ét – knivskarpe og flotte. Han siger i forordet: ”Jeg har, siden jeg var dreng, haft en stor passion for de aldrende GM-lokomotiver. Jo mere patina og jo mere usædvanlig skæbne, des bedre.” Og lokomotiverne har

så sandelig levet op til det – mange af dem er mere end almindeligt vejr-bidte, og en stor del af disse lokomotiver, der igennem flere årtier stod for størstedelen af jernbanetrafik i Danmark, er nu spredt ud over kloden – fra Sverige og Norge til Tyskland, Spanien og Australien.

Bogen indledes med et rids af lokomotivernes historie i Danmark og fortsætter med gennemgang af de enkelte operatører. Ind imellem er der punktnedslag hos f.eks. ophugger Henriksen i Århus og DSB Museumstog ved John Armstrong. Jens Hasse har haft helt unikke muligheder for at følge hvert enkelt lokomotivs skæbne, hvilket har medført talrige rejser rundt i verden.

Det er vanskeligt at udpege et enkelt som favoritbillede blandt de mange hundrede fotos, men nogle af billederne taget fra huse eller højere udkigspunkter er blandt de allerbedste jernbanefotos efter min mening. Bagest er der et par sider med historikken i skemaform. Det er en bog, man vil tage frem gang på gang for at nyde tekst og billeder.

Jens Hasse: Hvor blev de af?
Banebøger 2012. 224 sider, stift bind, utallige farvefotos.
 Pris ca. kr. 475,-.

Hvor togene styres fra

– på besøg i Kommandopost Fjern

Af Flemming Søeborg

For de fleste drejer det sig mest om, hvornår togene kommer og går samt om, hvordan man får besked om uregelmæssigheder, forsinkelser osv. De færreste tænker nok over, hvordan toggangen styres – og hvem der sørger for arbejdet 'bag kulisserne'. Spor og baner har besøgt Banedanmarks Kommandopost Fjern på Københavns Hovedbanegård.

Det er Flemming Jakielski, der tager imod. Han er trafikleder på Kystbanen og har igennem mange år arbejdet her – lige som han ofte tager ud på andre stationer for at lede trafikken der, når der er særlige forhold så som skinnearbejder, særtogskørsler og andet.

- Vi har desværre ikke så flot en udsigt længere, siger han, da vi står ved hans arbejdsplads med de mange skærme.

Hvad betyder det?

Da vi fik det nye sikringsanlæg og betjeningsborde sidste efterår, måtte vi også have nogle skærme op, så vi ikke blev blændet af dagslyset – og vi kan så kun se togene, når vi rejser os eller går ud på balkonen. Vi har i reglen også nok at se til med at styre togene via skærmene – jeg sidder med hele Kystbanen fra Østerport og op til Helsingør. Grænsen går ved Flynderborgbroen. En anden medarbejder deroppe tager sig af de rent lokale forhold, lige som Helgoland ved Svanemøllen er lokalbetjent.

Flemming viser på de forskellige skærme, hvad der er hvad. - De firecifrede, røde tal er tognumrene – her kan vi se, hvor togene holder, og på listerne ser vi, hvor de skal hen. På samme måde viser de hvide/gule, firecifrede tal tog, der er aktive i fjernstyringssystemet, mens de røde viser passive tog. De hvide tal bagved det egentlige tognummer – de er ret sjældne! – viser, når et tog er for tidligt fremme, mens de røde viser, om det er bagud.

- Der er én, der er 24 minutter bagud, siger Flemming og peger på skærmen. Det



Kommandopost Fjern, Kbh.H.

bliver alt sammen skrevet op, for det skal bruges til den senere afregning.

- Og hvad betyder de mange streger så?

- De lyseblå streger er sporene som sådan. De røde streger betegner tog, mens de gule streger viser en togvej, der er ved at blive lagt. Når den er lagt, viser den en grøn streg. Når toget kører, flytter den røde streg (toget) sig, og efterhånden sætter toget selv signalerne på stop.

- Kystbanen har lokal styring, og alle tog skal have checket radioen. Det er en del af det daglige tunnelcheck. Ingen tog må køre mod Sverige uden brugbar radio. Derfor kalder de op en gang i døgnet, så der er en hel del kommunikation den vej, siger Flemming og tager i det samme telefonen, der ringer.

Omfattende trafik

- Hvor mange tog styrer I herfra i døgnet?

- Der kommer 6-700 tog gennem Kbh. H. om dagen. Dertil skal du lægge omkring 1.100 S-tog, men dem har vi intet at gøre med - de styres omme fra Kalvebod Brygge i bygningen her bagved.

- Og nogle andre nøgletal – hvor mange sporskifter og signaler er her?

- Der er vel 80 sporskifter og over 100 signaler, men jeg har ikke det nøjagtige tal.

- Hvor mange er I om arbejdet normalt?

- På en travl dag er vi 13-14 medarbejdere her, men i aften er vi nede på 6-7 stykker.

- Hvad sker der om natten – der er vel ikke meget at lave?

- Der er rigtigt, at der ikke er perronudkald og lignende – der kører stort set ingen passagertog mellem kl. 2 og 5. Det betyder dog ikke, at der ikke sker noget, for i den periode rykker arbejdsholdene ud – og der kan være mange i gang samtidig. Så skal vi manuelt stille sporskifter og besvare opkald, for de skal jo køre frem og tilbage, så nætterne er ofte mere travle end dagene!

Det store overblik

I midten af tårnet sidder Hanne Hansen.

Hun styrer togene på selve banegården og de tilstødende strækninger, Det er én lang sportavle, nogenlunde sådan som man kender dem fra tidligere tider. Denne er dog helt ny og bedre indrettet. Flemming fortæller om, da den skulle installeres.

- Den er konstrueret af Mauell i Tyskland. Da de kom herop med den, blev den hejst ind gennem gavlen – vinduerne var demonteret, og så gik det. Teknikerne var her en uge for at koble det hele sammen og afprøve det, og alting virkede, som det skulle. Vi havde besøg af en masse andre teknikere fra andre firmaer, der ville se, hvordan det gik. Det er jo ikke noget, der sker hver dag, så der var en masse opmærksomhed om det projekt.

Hanne viser lidt om arbejdet med pulsten, og konstant skal hun sørge for, at togene kan ankomme og afgang til tiden – helst fra de perroner og spor, der er angivet. Ind imellem har hun dog tid til at svare på nogle spørgsmål.

- Kan I følge de publikumskøreplaner, der er



Flemming Jakielski ved sin plads. Skærmen øverst i midten viser Østerport, de øvrige viser strækningen nordpå mod Helsingør.

ophængt fuldt ud?

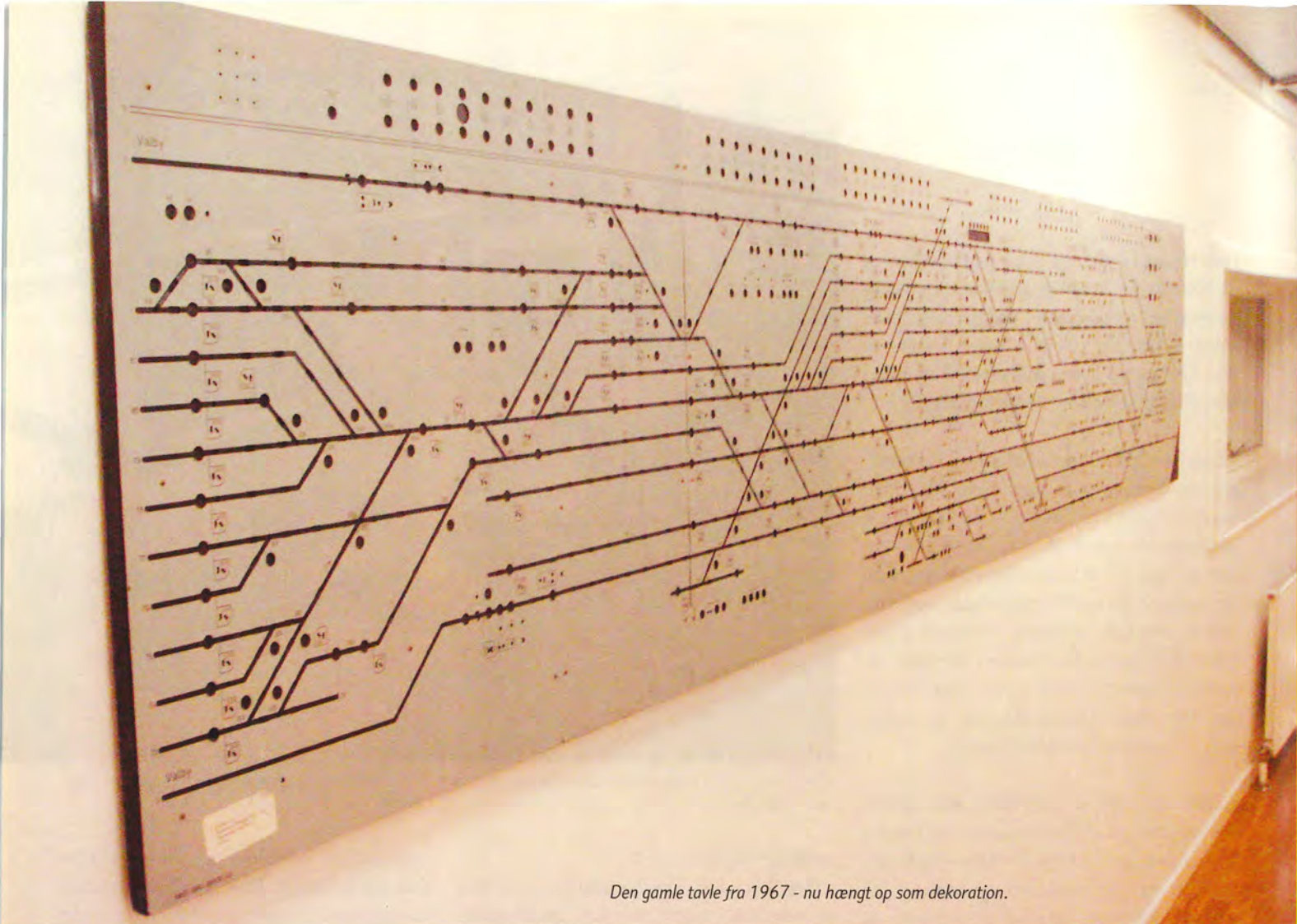
- Nej, ikke altid. Det hænder jo, at et tog er forsinket, eller der kan være andre årsager til, at et spor er blokeret, og så vurderer vi, at det er bedre at toget kommer rettidigt af sted fra et andet

spor, end at det holder og venter på, at et spor bliver ledigt. Derfor må vi konstant vurdere situationen og gribe ind, hvor det er nødvendigt.

- Nu er det hele nyt og moderniseret. Er der noget af den gamle stemning tilbage,

Udsigten fra balkonen - man kan næsten ikke se togene for lutter master.





Den gamle tavle fra 1967 - nu hængt op som dekoration.

f.eks. i form at pudsigse navne på sporene?

- Jo, det er der da. Når troljerne skal hjem, kører de 'på askekassen' – det er et levn fra damplokomotivernes tid. Andre af troljerne kører hen til 'ambulancesporet' – det ligger henne ved dieseldepotet. Her stod ambulancetoget i gamle dage. Og så har vi det særlige Kennedy-sporskifte nr. 255a ved spor 8.

- Hvorfor hedder det sådan?

- Det er, fordi det blev monteret den 22. november 1963 – den dag, præsident Kennedy blev skudt.

- Så det er næsten 50 år gammelt?

- Ja, men det bruges konstant. Helt ude ved personvognsristen kan du se, at det blinker hurtigt ved et sporskifte.

- Ja. Hvad betyder det?

- Det betyder, at sporskiftet er spærret. Her var svellerne så møre, at skinnerne gik fra hinanden, da et tog rullede hen over det. Herefter er det sporskifte blevet spærret. Andre er permanent aflåst, så vi

ikke kan skifte dem.

Vi går videre hen til Ane, der styrer togene over Øresundsforbindelsen.

- Normalt kan vi følge togene helt ovre i Malmø, men af en eller anden grund har vi ingen forbindelse med Banverket, så vi kan ikke se togene på skærmene i Sverige.

- I øvrigt er den trafikale kapacitet på broen faktisk opbrugt på hverdage. Det giver kun plads til ét godstog i hver retning i timen – der skal jo også være en sikkerhedsafstand. Det gælder især hvis togene transporterer farligt gods. Det kan være meget nyttigt at se når et godstog kører fra Malmø Godsbanegård. Det hjælper meget på hvordan der kan disponeres i rækkefølgen af alle togene.

- Hvordan er kørslen på broen – er det højre- eller venstrekørsel?

- Det er normalt højrekørsel – sporvekslingen sker først ovre i Sverige. Her på skærmene kan du også se, hvordan godstogene ledes uden om Kbh.s Lufthavn station på separate spor.



Nye forbindelsesspor ved Ny Ellebjerg.



Ny Ellebjerg Station set fra fra Køgebugt-banen. Her er endnu godt og øde, men det vil ændre udseende i de kommende år.

- Og så er der ved at blive lagt nye spor ad den gamle Godsbane?

- Ja, det er et led i den nye Køge-Ringsted-bane. Det giver os mere kapacitet ind og ud ad København, når ikke alle tog skal via Valby, så en station som Ny Ellebjerg, der først var et øde, vindomsust sted, har nu pludselig en mangfoldighed af spor i to niveauer (herunder S-banen).

Rundgangen slutter ved Susanne, der passer højttalerudkaldene. På travle dage sidder her tre medarbejdere, der har nok at se til, men denne aften går det stille for sig.

- Alle udkald bliver optaget digitalt, og vi kan følge dem langt tilbage i tiden, fortæller Flemming. Det er vigtigt, for hvis vi får klager eller der har været problemer, kan vi altid kontrollere, hvad der er blevet sagt – og hvornår.

- Denne radio – Flemming tager en walkie-talkie op – kalder vi ”babyalarmen”. Det er den direkte forbindelse til perronvagterne, der går rundt på perronerne på Hovedbanegården og hjælper, når der er kaos i det hele.

Det er der som sagt ikke denne aften, og jeg hører blot et enkelt udkald – det drejer sig om ’tyskeren’.

- Hvorfor dette øgenavn?

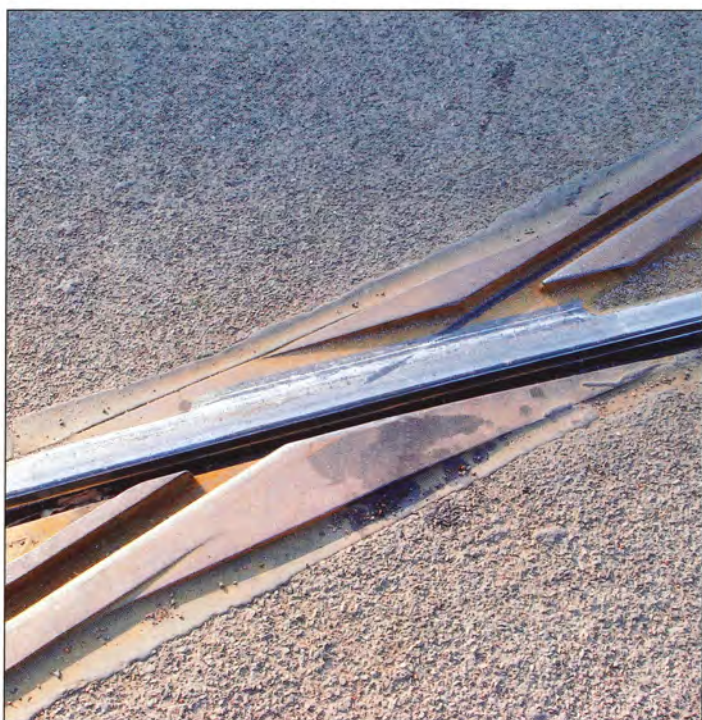
- Det er, fordi det er nattoget til München og Basel – det eneste, lokomotivtrukne tog efterhånden herinde. Det består af tyske sove- og liggevogne. – Vi er nødt til at tage det ind til perron allerede ved det fjerneste sporskifte, for toget er så langt, at det ellers ikke kan komme til perron – det består af 10 vogne + lokomotiv.

Efter et par timer i kommandoposten – og ind imellem et par kig ud over skinnehavet, hvor man desværre næsten ikke længere kan se togene for lutter master til køreledninger, signaler og lamper – smutter jeg ned ad trappen og finder et IC3-tog hjem. Mens toget kører ud fra Hovedbanegården, sender jeg et par tanker til de venlige mennesker, der også denne gang har sørget for, at det rette tog kom til rette perron og afgik i rette tid. At der så heller ikke denne gang var trillebar og betjening ombord, skyldes forhold helt andre steder i jernbaneverdenen – og det kan vi vende tilbage til en anden gang.



Ejendommeligt hjertestykke

På en tur med sporvognen i Nürnberg under Legetøjsmessen fik jeg øje på dette hjertestykke ved Hovedbanegården. På den ene side virkede det som om, at det krydsende spor ikke blev brugt, da skinnerne var rustne, men samtidig var der tydelige mærker i den anden køreskinne efter hjulflanger. Dagen efter – eller rettere om aftenen – fik jeg syn for sagn, idet den lokale museumssporvogn brugte det rustne spor som 'hvilespor' mellem turene. Den kørte uden problemer over hjertestykket, men jeg undrer mig nu alligevel over konstruktionen, som – helt ærligt – virker noget amatøragtig.

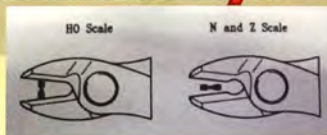


EpokeModeller Nyheder 2012 Sporlægningsværktøj

Den patenterede ballastmaskine
til modeljernbanen
gør ballastering til en leg



Schotterboy



Den uundværlige
skinneklippetang
Klipper let og præcist
skinnestreng.
Fås også til C-skinner



Skinneklemmer til fastholdelse
af flexskinner under montage



Med og uden afstandsstykke til
lægning af parallelle spor
I størrelser fra N-H0



Korktilskærer
Skærer korkunderlaget
nøjagtigt 45 graders kant
helt parallelt med sporet

Webshoppen er altid åben:
www.epokemodeller-online.dk
www.epokemodeller.dk
info@epokemodeller.dk +45 20220449



SPÆND ENDE NYHE DER HOS T4T



T4T er et firma, der laver digitale produkter til modelbanen.

Vi har kigget på nyhederne i Nürnberg.

Firmaet er ret nyt på markedet. Efter lidt produktionsvanskeligheder er firmaet nu for alvor kommet i gang med de nye produkter. Kernen i det hele er små, digitale koblinger med indbyggede afkoblingsmagneter. De monteres i NEM-skakten og er tillige strømførende, hvilket sikrer stabil strømforsyning hele toget igennem – også til lokomotivet, således at strømsvigt kan undgås, eller til vogne uden strømoftag. Systemet kaldes T4T-Zugbus, og ud over at forsyne alle enheder med strøm sørger det samtidig for udveksling af informationer mellem de enkelte dekodere.

Målet er, at en hvilken som helst vogn – også midt i stammen – kan afkobles overalt på anlægget. Hver vogn har sin egen dekode monteret (samt en kondensator til at opsamle strøm). Til brug på åbne godsvogne, hvor dekodere ikke kan skjules indvendigt, og hvor der ikke er nogen last at gemme dekodere i, har T4T udviklet en helt flad dekode, der kan skjules på

undersiden af undervognen. Koblingerne er i øvrigt konstrueret, så de kan koble sammen i kurver ned til 800 mm R, og de er yderligere så nemme at koble sammen, at det kan ske uden stødrangering – de fleste kortkoblinger kræver en vis kraft for at virke.

T4Ts dekodere identificerer automatisk en given vogns placering i toget. Det fungerer via lokomotivdekode-adressen. Kobler man den bageste vogn af, vil den næste vogn automatisk få tændt de røde slutlanterner – enkelt og indlysende. Kun ved tilslutningen af de røde slutlanterner er lidt lodning nødvendig, ellers er alle dele forudmonteret med ministik.

Intelligent system

Det fungerer også ved styrevogne. Den forreste (eller bageste) vogn i et styretog skal altid have tændte lanterner. Det er ikke noget problem, hvis man kører med faste

stammer. Kobler man bageste vogn af, vil næstbageste vogn automatisk tænde slutlanternerne. Er næstbageste vogn også en styrevogn, vil denne automatisk overtage funktionerne fra den afkoblede vogn med lysskift rød/hvid. Det er nok sjældent, at man kører med to styrevogne efter hinanden, men det kan dog forekomme – f.eks. ved rangering eller ved materieflytning.

Firmaet har desuden videreudviklet de kendte print med lysdioder til indvendig belysning. Med disse nye 'lysstave' kan hver enkelt modelbygger lave lige præcis den lyssætning, han eller hun ønsker i materiellet – der er 100 kombinationsmuligheder, der rækker lige fra det hyggelige, gule lys i ældre vogne til moderne, skærende hvidt/blåhvidt lys.

Endnu er mærket ikke ret udbredt herhjemme, men mon ikke en vaks forhandler ser lyset og sender det på markedet?

Nyheder til modelbanen...

Roco > Nyheder > Arriva-Lint



Lige efter årets Nürnberg-messe blev den nye Lint i Arrivas husfarver turkis og hvid udsendt fra Roco.

Forventningerne har været store til dette moderne togsæt. Forbilledet kan som bekendt ses over det meste af Midt- og Vestjylland, hvor disse tog er fuldstændigt dominerende. Vi har også set nærmere på denne moderne 'skinnebus'. Lint'en ligger i en æske, delt i to dele. De kobles meget nemt sammen, da den motorløse del blot skal forbindes med den motoriserede del med et multistik og derefter lempes ned over harmonikaen. Den eneste løsdel er en fast kobling til sammenkobling med et andet togsæt, intet andet. Alt er monteret, selv de fine vinduesviskere, og toget er køreklart i et snuptag.

Det visuelle indtryk er ofte det, der afgør beslutningen om et køb. I Lint'ens tilfælde er der i så fald intet at betænke sig på. Farven svarer nøje til Arrivas farver, og den vanskelige, flot svungne hvide front er perfekt gengivet. De utallige påskrifter, piktogrammer og symboler er ligeledes korrekte, så helhedsindtrykket stemmer. De meget store og fuldstændigt glasklare ruder svarer til forbilledet, og heller ikke indretningen er der noget at udsætte på – med toilet i den ene halvdel af toget. Om det så er piktogrammerne på enkelte af ruderne, er de med. Det er et gennearbejdet produkt.

Går man i dybden med detaljerne, tager begejstringen næsten ingen ende. Der er f.eks. lokomotivfører i det ene førerrum – en ret svær og omfangsrig mandsperson, som nærmest synes at sige: "Det her er mit tog!". På den buede frontrude ser man den gule cirkel, der angiver, at togsættet ikke kan kobles med tog af første generation – dette er et tog af anden generation, nr. 2040A og B (se også artiklen om dette i nr. 1 af Spor og baner). Scharfenberg-koblingen for og bag er flot gengivet med antydninger af kontakter, men er uden funktion. Ved sammenkobling med et andet togsæt skal dummykoblingerne trækkes ud (de sidder i en NEM-skakt) og erstattes af den faste kobling. Togsættet har destinationen "Struer" for og bag i gul skrift, og så er vi vist klar til en prøvetur.

En lille rundtur

Den første tur er analog. Lint'en sætter let surrende i gang med pæn, varmt gul belysning i de to halvdele. Der er klart, hvidt lys i de

tre frontlanter og rødt i de to slutlanter. Destinationskiltene for og bag er belyste, og det gælder også sideskiltene – en fin og flot effekt. Lysstyrken tiltager med hastigheden, og toget er en rigtig 'sprinter'. Der er på intet tidspunkt tale om udfald, hverken i kørsel eller i lyset. Det skyldes den store afstand mellem strømoftagene.

Så er det tid til at afprøve det i digital tilstand. Her skal togsættet først deles i to – pas på ved adskillelsen, at ledningen til multistikket ikke brækkes over. Herefter skal to bundskruer i motorvognen løsnes, og så kan overdelen tages af. Når man ser undervognen nedenfra, opdager man, at Lint'en rent faktisk er en Fleischmann-konstruktion, da der i den ene ende er en 'paddehatte-kontakt' til påvirkning af kontaktskinnen 6423.

Der er et ottebenet blindstik, som skal fjernes, hvorefter dekoderen monteres. Hvis den er meget flad, kan den muligvis finde plads oven på printpladen, der bærer lysdioderne, ellers må den stoves ind i passagerrummet eller i toiletafdelingen, hvis den er lille nok. I digital drift er belysningen indvendigt konstant – også her er den varmt gul. Køreegenskaberne er der intet at udsætte på – Lint'en kører perfekt. Der er to hæfteringe på motordelens forreste bogie.

Der er næsten intet at bemærke ellers om Arriva-Lint'en. Den eneste mangel eller fejl er, at belysningen i passagerrummet er gul – enhver, der har kørt i togene ved, at belysningen er nærmest skærende hvid, så her stemmer tingene ikke helt. Muligvis skyldes forskellen, at de første, tyske Lint-sæt havde mere afdæmpet lyssætning.

Det er i hvert fald på alle måder et flot, gennearbejdet og perfekt togsæt, som Roco har sat på skinner. Og noget kunne tyde på, at kunderne også er klar over det, for der har været endog meget stor efterspørgsel efter det, specielt i treleder-udgave. Er man til epoke V-VI, er der ingen vej udenom – Arriva-togsættet hører hjemme her og lever godt op mellem grumset-grå IC3-tog og dobbeltdækkervogne.

Roco > Nyheder >



Roco har endvidere udsendt Lint'en i Nord-Ostsee Bahns (NOB) farver – et meget flot design. NOB har i perioder kørt den grænseoverskridende trafik til Tønder, til dels med andre togsæt, og muligvis har Lint'en også været brugt til denne kørsel. De kan ellers ses flere steder i Slesvig-Holsten. Udførelse og teknik er som ved Arriva-modellen.



Svensk tankvogn

En anden Roco-nyhed er en BP-benzinvogn fra Statens Järnvägar, SJ. Der er meget markant med det ældre BP-skjold og på skriften 'MYCKET ELOFARLIGT'. Vognen er en standard-tankvogn, som blev bygget af Tatra. SJ havde 45 af denne type med lidt forskellige i detaljer. Modellen er udført med flot påtryk og er revideret i 1964.



Belgisk komfort

Sidste Roco-modelnyhed er en Eurofima-vogn fra De Belgiske Statsbaner i grå bemaling med rød/blå applikationer. Den hører til gruppen af nyere materiel fra 1970'erne med 11 kupéer og store ruder. Vogne af denne type blev benyttet i tog via Rødby Færge, og den bærer da også 'DK' i RIC-rasteret (godkendt til kørsel i Danmark). Det er dog nok tvivlsomt, om den har været her i denne bemaling, der stammer fra 1999 – for på det tidspunkt var det forbi med de store, internationale eksprestog med vogne fra mange lande.



Fra gamle dage

Fra den uendelige strøm af modelnyheder har vi plukket lidt. Roco har udsendt en model af en ældre, tjekkisk godsvogn, CSD litra Z1. Det er en gammel, tysk G 10 med bremsehus, brunmalet med hvid litrering. Påtrykket er lidt uldent i kanterne, men det ses kun i forstørrelsen. Vognen er til epoke III.

Forbilledet og modellen...

Som nævnt er det Fleischmann, der står for modellen af Rocos nye Lint-togsæt. Beviset er den såkaldte 'Pilz-Kontakt' (paddehatte-kontakt), som i mange år har været et særkende for Fleischmann-lokomotiver. Kontakten bruges til påvirkning af magnetartikler og består i den synlige del af en lang skinne, der placeres mellem køreskinnerne.

Selve kontaktskinnen kan i første omgang virke noget påfaldende på modelsporet, men der er ingen grund til fortvivlelse over det – for som det ses på billedet fra Odense Banegård vinteren 2012, anvender Banedanmark også disse skinnekontakter i særlige tilfælde. Det er et meget enkelt og pålideligt system til at markere sporbesættelse eller påvirke signal- eller sporskiftedrev osv.

Eller er det en lidt forsinket aprilsspøg? Jo, det er det – Banedanmark anvender ikke 'Fleischmann-princippet' i driften, og den korte skinne tjener nok snarere til at holde et evt. afsporet tog fra at tørne ind i stakittet mod busholdepladsen eller at drøne ind i en af pillerne, der holder stationsbygningen oppe. Men, som det ses, kan man næsten altid finde et forbillede for modellerne.



Nyheder til modelbanen...

Hobbykæden > Nyheder > Aarhus Oliefabrik A/S



En af søstervognene til Jeco-modellen. Foto: Svend Aage Rikard. Arkiv JMJK.

Tekst og fotos Vagn Holstein

Aarhus Oliefabrik A/S hører til en af de gamle virksomheder i byen: Den blev grundlagt i 1871 som Aarhus Palmekærnefabrik. Navnet Aarhus Oliefabrik A/S blev indført i 1892 og holdt sig helt til 1978, hvor det officielle navn skiftede til Aarhus Olie A/S, i 2003 ændredes det til Aarhus United A/S og til AarhusKarlshavn AB i 2005. Virksomheden ligger stadig på Aarhus Sydhavn. I daglig omtale var fabrikken kendt som "Oliemøllen". Fabrikken fremstiller en lang række halvfabrikata til fødevarerindustrien, hovedsageligt baseret på vegetabiliske og animalske fedtstoffer. Affaldsprodukterne sælges som foder til husdyr.

Mine forældre boede indtil 1964 i Strandparken, et lejlighedskompleks i funkisstil opført på det tidligere udstillingsareal fra landsudstillingen 1909* lige overfor Sydhavnen. Derfra havde vi udsigt til "Oliemøllen", en mælkekondenseringsfabrik

samt Kosangas' aftapningsanlæg som forgrund til udsigten over Aarhusbugten og Mols Bjerge.

Havnen var mit yndlingsmål for spadsereture med min far, her var der altid noget nyt at se på. Desværre blev det ikke til så mange billeder, det var relativt dyrt, og så var det jo dagligdag.

Vi tænkte ikke på, at de mest selvfølgelig ting en dag ville blive interessante. Oliemøllen tiltrak sig stor opmærksomhed, når de modtog skibe med råvarer: Der kom de såkaldte "hvalkogere", som var karakteristiske med deres store sliske i hækken, hvor hvalerne blev halet ombord for partering (det var før nogen tænkte på dyreskyttelse). Andre råvarer var kopra og forskellige andre, olieholdige kerner. De ankom som bulk eller i sække og blev ved hjælp af slidsker transporteret over i det markante siloanlæg, som Christiani & Nielsen havde opført i 1928, lige ud til tværkajen i Sydbassinets, mellem Kulkajen og Midtkraftkajen. Engang overværede vi et af disse store skibe blive bakset på plads af havnens små, energiske slæbebåde. Ovre på kulkajen holdt en F'er pause i rangeringen, mens personalet kiggede på. På et tidspunkt lød der to dybe trut fra skibets fløjte, derefter svar fra slæbebåden med to fløjt i et højere toneleje. Det kunne lokoføreren på F-maskinen ikke stå for, så han istemte med to skingre fløjt, det lød ret festligt!



Vagn Holstein i gang med opmålinger af en anden olieovgn.

Lige så markante som Oliemøllens røde murstensbygninger var, lige så markante var deres sølvfarvede tankvogne, som var lidt af en broget skare med hensyn til alder, størrelse og oprindelse, men alle med det enkle Aarhus Oliefabrik A/S i sorte

Årets to olietankvogns-udgivelser fra Jeco og Roco.



bogstaver enten fritstående eller malet direkte på tanken. Jeg husker tydeligt den type, som Jeco nu har lavet en model af for HobbyKæden. Den spirende ingeniør i mig var ret fascineret af, at de ellers ufravigelige vanger havde fået deres strukturelle funktion overtaget af selve tanken.

Da tiden nærmede sig, at vi skulle forlade Aarhus, var det oplagt at dokumentere en af Oliemøllens tankvogne. Som hosstående billede viser, så faldt valget på en anden type. Den blev gennemfotograferet og opmålt med henblik på at lave den i model. Det blev desværre kun til en tegning af vognen, senere blev en Piko-tankvogn omlitret og forsynet med et Gunnar Nielsen-transfer på tanken, blot et halvhjertet forsøg på at genskabe min fødebys karakteristiske tankvogne. Her på det seneste er modeller af disse vogne nærmest faldet over hinanden med Rocos modeller, som ankom for bare nogle få måneder siden, og nu Jecos modeller. Begge må betegnes som det muliges kunst, da ingen af dem er helt korrekte, men sådan er det, hellere det end ingenting.

*) Se *Hurra for Århus, Landsudstillingen 1909.* af Johan Bender, Forlaget Klematis 2008.



Danmarks største samlertræf
for gammelt legetøj

FREDERIKSBERGHALLEN

i hal 4

Jens Jessensvej 16, Frederiksberg

Søndag den 2. september
kl. 11.00 - 15.00

Arrangør: Hermansen

DANSK LEGETØJSMARKED

Postboks 83 . 2640 Hedehusene . Tlf. 40 28 40 57

BESØG RISLOEV-HOBBY.DK

Nyheder som bare holder!

Køb de nye Model Craft produkter i webshoppen

MINI BENCH VICE



HOBBY BENCH VICE



MULTI-ANGLE BENCH VICE



UNIVERSALSUCTION BENCH VICE



DU FINDER BLA. DISSE FØRENDE MÆRKER HOS RISLØV HOBBY:

**MODEL
CRAFT**

LightCraft

**Solder
CRAFT**

BADGER

RotaCraft



Risløv Hobby Fridtjof Nansens Plads 4. 2100 København Ø. Telefon +45 35 25 15 73. Mail info@risloev-hobby.dk

RISLØV HOBBY

Nyheder til modelbanen...

Brekina > Nyheder > Skinnebus



På den tyske vadehavssø Sild – eller Sylt på tysk – fandtes der indtil 1970 en smalsporet jernbane mellem DB's endestation Westerland og Hörnum i syd med en gren mod nord til List. Endvidere var der nogle militærbaner. Smalsporsbanen hed Sylter Verkehrs-Gesellschaft, og materiellet bestod af diverse, blandet 'skrammel', i flere tilfælde overtaget fra andre, tyske baner og sporveje.

Jernbanen havde dog også deres helt egne motorvogne. Da almindelige motorvogne ikke var egnede til kørsel på de snævre kurver på sporet, der lå i sand og i øvrigt var meget spinkelt og vakkelvornt, konstruerede banen i 1952 selv fem lette motorvogne – nærmest sættevognsbusser på jernbanehjul. Disse kunne bedre følge sporets bølgende bevægelser. Forvognene var modificerede Borgward-lastvogne med en 90 HK dieselmotor. De var udstyret med skinnehjul. Anhængerne var hjemmelavede, til dels med anvendelse af ældre undervogne. De hvilede på forvognen som en sættevogn, mens bagenden hvilede på en toakslet bogie. Ved endestationerne måtte køretøjerne altså vendes på drejeskiver. Køretøjerne kunne medtage en bivogn i 'myldretiden', og ofte måtte endda førerrummet fyldes med passagerer. Oprindeligt var de cremefarvede, men med tiden fik de forskellige, farvestrålende bemalinger og i nogle tilfælde totalreklamer.

Banen på Sild blev i øvrigt drevet efter sporvejsprincipper, hvilket bl.a. betød, at der ikke var signaler, samt at man kunne køre 'på sigt'. Efter banens nedlæggelse blev næsten alt materiel skrottet på nær LT4, som havnede ved sporvejsmuseet i Hannover, hvor den er under restaurering.

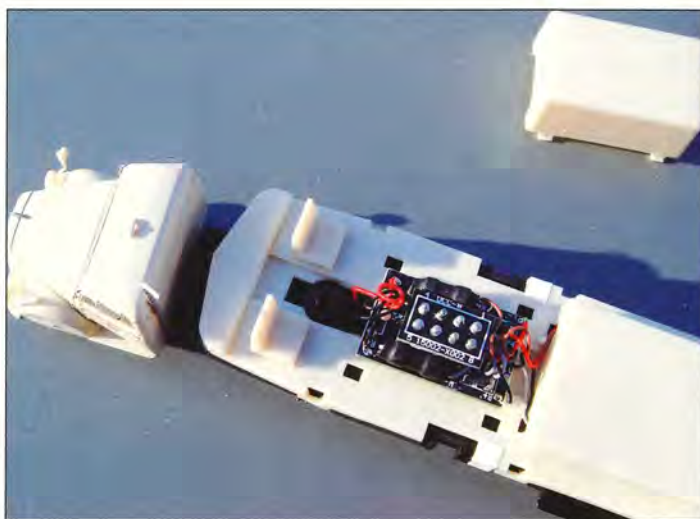
Modellen

Brekina, som i dette årtusinde har udvidet deres modelbilsortiment med eftertragtede, sjældne typer af jernbanemateriel, er nu faldet for disse specielle skinnebusser. I vinter kom den første model, LT4 – en model i neutral, cremefarvet udgave. Man kan vel ikke andet end holde af dette pudsige, lille køretøj – i hvert fald var det min umiddelbare reaktion, da jeg åbnede plasticæsken med modellen i.

Den er fuldt og færdigt monteret og lige til at sætte på skinnerne. I analog version kører den med en let summende lyd, der aftager

med stigende hastighed. Tophastigheden er meget moderat. På grund af den store vægt og den lange afstand mellem strømoptagene er der overhovedet ingen udfald i kørslen, heller ikke over englændere. Der er hverken lys inde i modellen eller i lanterneerne.

Overdelen på anhængerens løsnes ved, at man trækker ud i siderne, hvorefter den let skilles ad. Under en firkantet opbygning forrest befinder snitstedet sig (ottepolet). Med dekoderen isat har køretøjet også fine køreegenskaber – først starter den med en snurrende lyd, der aftager med stigende hastighed. Heller ikke i digital drift er der belysning.



Detaljer, finish

Modellen overholder alle mål, sådan da. Da der er tale om et smalsporet forbillede, passer sporvidden – 16,5 mm – naturligvis ikke, men det virker fornuftigt nok af Brekina at indrette sig efter det mest udbredte system. Ikke mange modelbanefolk – heller ikke i Tyskland – kører med smalsporet materiel.

Proportionerne stemmer overens med forbilledet, og det overordnede billede passer. Hvad påskrifter angår, er der tale om meget få – således er der blot litrering, banens forkortelse, køretøjets navn samt destinationsskilte på modellen. Mere har man ikke haft brug for på Sild. Ikke desto mindre er modellen fyldt med detaljer – lige fra håndbøjler af metal, spinkelt udstødningsrør, vinduesviskere, horn, sirlige lygter osv. Forrest er der to lastbillygter, bagest en enkelt, rød slutlanterne, som nævnt uden funktion.

Indretningen er enkel: I førerrummet er der et sæde, i passagerafdelingen er der blot antydning enkelte sæderygge, og det forekommer noget spartansk. Her havde det nok pyntet at markere forskelle ved hjælp af farver (gulv, stolerygge) og i det

Nyheder til modelbanen...

hele taget havde det hjulpet med lidt mere omhu i indretningen. Nogle passagerer i siddeafdelingen ville helt givet hjælpe på det 'nøgne look'.

Forvognen er til gengæld gennemdetaljeret. Den har et fint, gennembrudt lastvognschassis, hvor bageste hjulsæt kan optage strøm. Begge hjulsæt er udstyret med særdeles flot gengivne hjulskiver med små flanger – det er fremtidssikret. Den drivende bogie bagest optager i øvrigt også strøm. Bogiesiderne forekommer at mangle lidt dybde i graveringen. Der er hverken trækroge eller koblinger for eller bag. Længden er cirka 174 mm over stødpladerne – det er en smule for langt i forhold til forbillede, der havde en længde på 14,4 m, men kan nok forklares ud fra den øgede afstand mellem forvogn og anhænger af hensyn til kurvekørsel.

Selvom det er lidt af en tilsnigelse at indsætte Borgward-skinnebussen på en almindelig H0-modelbane, er det ikke noget, der tynger min samvittighed. Modellen er flot, særpræget og interessant, køreegenskaberne er gode, detaljeringen især på forvognen udmærket – og hvis den sandfarvede udgave er lidt for forsk i det, kommer der senere andre, mere farvestrålende udgaver. Således fandtes der både blå/creme og rød/creme udgaver med NIVEA-reklamer på siden.



Witzel Hobby



MODELHUSE OG BYGGEMATERIALER

Limprodukter og diorama-materialer

- Specielle lime til pap- og kartonhuse
- Card Glue, Glue 'n' Glaze, Tacky Glue
- RC Modellers Craft Glue
- Plastic Magic, Rocket Plastic Glue



Besøg vores online shop:
www.witzelhobby.dk

Telefon: +45 4045 9230
Telefontid: hverdage 9:00 - 15:00

Nyheder til modelbanen...

Witzel Hobby > Nyheder > Nye små ting



Bræddestablerne passer som last i åbne godsvogne.

Poul-Erik Witzel har ikke ligget i dvale i vinter. Han havde nye ting med til Valby.

En af nyhederne er bræddestabler til last på åbne godsvogne – eller til læsegods på godsbanegården eller i tømmerhandlen. Den lille æske rummer et antal laserskårne stykker træ, der gør det ud for de enkelte lag brædder, samt nogle tynde trælister, der skal bruges som strøer under brædderne.

Samlesættet er nemt at gå til. De enkelte lag limes oven på hinanden – bemærk, at lagene har på siden en art markering (rester fra de steder, hvor lagene hang sammen), der skal matche de oven- og underliggende lag – det giver illusionen af spændebånd om stablen.

Træet limes bedst med R/C Modellers Craft Glue, en ret klæbrig, hvid lim, der binder på en masse materialer og alligevel vedbliver med at være elastisk. Imellem de enkelte stabler limes strøerne, tre i hvert lag, efter at de er skåret til i korrekt bredde. Husk at glatte siderne til, således at stablerne bliver pæne og relativt ens at se på fra siderne. På en halv times tid har man så nogle nydelige stabler til godsvognene.

I øvrigt kan man – hvis man har en kran med elektromagnet –



lime et tyndt stykke jern under det øverste lag, således at man kan løfte det med kranen.

Sprøjtehus til landsbyen

En anden nyhed fra Witzels værksted er en fin, lille bygning til landsbyens brandsprøjte. Ved lov af 1861 blev det påbudt landsbyerne at have et brandberedskab, så der blev opført en masse små huse til opbevaring af den lokale sprøjte (hestetrukken). Hvor effektive, disse sprøjter var, kan man vel kun gætte om, for når ilden først fik fat i den tids huse med stråtag og tømmerkonstruktion, var det i de fleste tilfælde alligevel for sent at gøre noget.



Den indre skal af sprøjtehuset er stabil og solid.

Mange af sprøjtehusene står der endnu, i de fleste tilfælde uden nogen betydning mere, andet end som lande- eller pejlemærker. Enkelte steder bruges de f.eks. som busventeskure (i f.eks. Egense), men ellers er de blot en del af landsbyens identitet. Det samme kan Witzels nye byggesæt fra Bråby blive.

Huset samles på samme måde, som Witzel har brugt igennem mange år: Omkring en fast kerne af stabilt karton bygges huset op, hvorefter facaderne klæbes på. Her er det vigtigt at følge vejledningens angivelser meget nøje, da pasformen afhænger af, om delene er trykket helt sammen ved limningen (der skal trykkes til, men kartonet kan holde til det). Samlingen i øvrigt volder ingen problemer – også her kan R/C Modellers Craft Glue

Nyheder til modelbanen...



anbefales. Kanterne på facaderne kan glattes med ydersiden af en pincet, der føres op og ned langs hjørnerne – hermed sikrer man, at siderne virkelig slutter tæt til hinanden. Vær i øvrigt opmærksom på, at de hvide sider er meget sart og nærmest suger limklatter og skidt til sig – men hvide facader er jo også i virkelighedens verden meget udsatte.

Taget skal klippes/skæres til, og det samme gælder rygningstenene, hvor det kan være svært at få en helt pæn afslutning på siderne. Når denne stribe af sten er limet fast og er tør, skal den farves med en sort tusch – hvis ikke man vælger at give hele taget en blank, sort overflade som glacerede palætagsten. Det er vel en smagssag, hvad man vil.

Det eneste, der kan give lidt anledning til noget 'fumleri', er sammenlimningen af stigen, hvor nogle uhyre tynde forstærkningslister skal limes på – her er vi ude i marginalerne. Witzel presser kunsten til det yderste, så modelbyggeren får kam til sit hår. Går det helt galt, kan man nok finde en passende erstatningsstige af plast eller metal i resteskuffen. Stigen skal monteres på de medfølgende søm, der presses ind i siden på bygningen (hvis man ønsker det). Og så – efter en god times arbejde – har man en nydelig og velproportioneret bygning til landsbyen – eller en garage til limousinen ved den mondæne villa? Garager er jo i øvrigt en mangelvare blandt danske modelhuse.

Märklin > Nyheder > Kmmks



Gammelkendt godsvogn i ny udgave

En af Märklins nyheder fra 2011 er nu udleveret og ruller givetvis rundt på mange anlæg. Det er skydetagsvognen Kmmks 51, som har været der før, men nu er kommet i ny udgave.

Kmmks-vognen var en blandingstype – udgangspunktet var en almindelig E-type (eller tysk Ommu), som fik påmonteret to skydetage for at beskytte lasten mod direkte regn og vejrpåvirkning. Undervognen svarede til Omm 52, den klassiske, vesttyske åbne godsvogn med knækkede sider – også en Märklin-klassiker gennem årtier. Vognene kunne tippes over gavlene, og blev mest brugt til transport af kalk, salt, ler og andet masse gods. Vognene kunne bl.a. også bruges til transport af større maskindele, blikruller (coils) m.v. De var vellidte blandt godsforsenderne pga. skydetagene af aluminium, der dels beskyttede godset, dels gjorde ind- og udlæsning nem (med kran).

Det var den første type med skydetag, som Deutsche Bundesbahn anskaffede. Igennem en lang årrække blev der bygget omkring 4.500 stykker. Senere blev de omlitret til litra Ts. Et antal blev solgt til DR i DDR. Efter Genforeningen mellem de to Tyskland vendte knapt 400 vogne tilbage til DB, men i 2000 blev de sidste fire vogne udrangeret. Som det fremgår af artiklen om godstrafikken til Køge, har vogntypen ofte været her i landet, f.eks. til forsendelse af savsmuld.

Modellen

Som nævnt er det en gammel svend, der er taget op på ny. Hvor den gamle model bl.a. havde platforme af presset blik, er de på den nye af kunststof – med indgraveret trapezmønster. Håndbøjler, stiger m.v. er støbt sammen med vognkassen – desværre er håndbøjlerne ikke stødsikre og knækker ret let. Dimensionerne er overholdt, og det overordnede billede er i orden. Påskriverne er meget omfattende og tydelige – således kan man se, at denne vogn er revideret 12.1.62 – det er 50 år siden!

Nyheder til modelbanen...

Märklin > Nyheder > Kmmks

Som et særlig raffinement har Märklin lavet de to tagdele af jernblik (og ikke af aluminium). Det er en god ide, da firmaet samtidig har monteret en flad magnet i midterafstivningen. Således kan de to taghalvdele holdes på plads – det kneb nemlig ved forgængerer, hvor tagene ofte faldt af. I den nye vogn er der samtidig graveret bræddebund – også et fremskridt i forhold til forgængerer, der blot havde glat blikgulv. Visse detaljer – så som håndbøjler og platforme – er nok lidt grovere end de tilsvarende hos Brawa – men Märklins model falbydes til gengæld til absolut bundpris, så det er acceptabelt.

Vognen er udsendt sammen med en mængde andre med og uden bremseplatform og bremsehus, så der er et bredt udvalg at gå på jagt efter.

Felix Team > Nyheder > MFVJ M3



Lokovognen fra Felix Team

Hvis nogle skulle være i tvivl, er lokovognen den samme som MFVJ M3, den fine, lille motorvogn, som Mariager-Faarup-Viborg Jernbane fik bygget hos Frichs i 1934. Nu er den kommet i model fra Felix Team.

Det har taget sin tid med at få modellen bygget færdig – f.eks. manglede der gearkasser, fortalte Finn Lekbo i vinters, og det er årsagen til forsinkelsen. Der er tale om 25 eksemplarer, så det er ikke en model, man ser overalt. Den kommer i en speciel, særpræget metalæske med flotte ætsninger på forsiden – dels af modellen selv, dels af de støbejernsholdere, der bærer mange banegårdshalvtage. Æsken er skruet sammen med bunden, og modellen er fastmonteret på et stykke spor, draperet med blåt klæde – en fornem indpakning.

Lokovognen tiltaler med det samme. Man er ikke i tvivl om, at det er modellen af MFVJ M3. den er sin vægt værd, hele 289 gram vejer den 'nyfødte', når man har skruet den løs af bundpladen. De første minutter gik med at beundre den fra alle sider, føle vægten, trykke fjederpufferne ind, klappe overgangspladerne ned og op og i det hele taget indsuge indtrykket af dette stykke ædelt kunsthåndværk – for det må Finn Lekbos lokovogn absolut betegnes som.



Mesteren selv fotograferet i Valby.

Overdelen er lakeret i mat, rød farve – blanke, nymalede tog tilhører museumsverdenen og ikke hverdagens 'helte'. Der er masser af fine detaljer hele vejen rundt – flest selvfølgelig på de to fronter, præcis som på forbilledet, som i parentes bemærket er fyldigt dokumenteret i Anders Riis' fortrinlige bog om Mariagerbanen. Her ser man også, at vognen åbenbart mest har kørt solo, om end den også er fotograferet med enkelte godstog. Følger man hen langs siderne med blikket, falder man over de fine håndbøjler, det markante indhak ved indgangsdørene, jalousier, fabriks- og litreringsplader. Det hele er lavet i metal. Samtlige mål er nøje overholdt.

Skal man være lidt krakilsk, kan man påpege, at den ene fabriksplade sidder lidt for lavt, men – den kan jo være blevet flyttet i tidens løb. Bogier og hjul er, som de skal være – åbne, hjulene med eger, alt sammen holdt i matsort farve. Taget med

Nyheder til modelbanen...

kølerne er sølvfarvet, men behageligt tonet smudsig-sort som efter længere tids kørsel uden rengøring. Gennem de klare, store ruder kan man se indretningen – brune lædersæder af den type, der var gængs dengang.

Teknik

Lokovognen er konventionelt opbygget, dvs. med træk på to aksler på den ene bogie og strømoftag på den anden. Det er – viste det sig ved prøvekørslen – lige lidt nok, for på trods af svinghjulet kan den godt gå i stå i rangerfart i englændere og andre komplicerede sporkombinationer. Her ville strømoftag på alle hjul have hjulpet noget, for vægten og udløbet alene er ikke nok. Muligvis vil en tilkørsel samt rengøring af sporet gøre underværker. Men bortset fra det har M3 en god og afpasset kørsel med en del mekanisk motorlyd, så et egentligt lydmodul er overflødigt.

Overdelen er skruet sammen med undervognen – med herlige, nostalgiske og ægte messingskruer med lige kærnv – en sjældenhed i vore dage! Det er mekanik, der er til at tage og føle på. I det indre åbenbarer sig en kraftig motor med svinghjul og en gedigen vægtskods, en ESU-dekoder og som sagt en indretning med sofaer. I det ene førerrum rager motorblokken lidt ind, mens det andet er tomt, så her kan en fører få plads. Om der skal passagerer i midterafdelingen, lader jeg stå åbent – under alle omstændigheder har M3 nok kun sjældent været helt fyldt.

Der er enkle koblingskroge for og bag – hverken NEM-skakt eller kortkoblinger. Det kan godt forsvares, da denne krog kan koble med de gængse A- og Märklin-kortkoblinger. I alt fald må man udstyre de vogne, der kommer i berøring med M3, med sådanne koblinger.

En brugsanvisning/vejledning følger ikke med. Under normale omstændigheder vil man nok heller ikke få brug for den – kun skal man være klar over, at modellen ind imellem skal smøres (med symaskineolie). Erfaringen har vist, at Finn Lekbos modeller klarer driften i mange, mange år og kun bliver bedre og mere eftertragtede med alderen. Så på den led kan man vel sammenligne lokovognen med en ædel vin eller det, der er bedre!



Jeco > Nyheder på vej > X2000



Det er altid spændende at se, hvad de forskellige virksomheder arbejder med af nyheder. I Valby-Hallen udstillede det svenske firma Jeco den nye model af det svenske 'flagskib' X 2000, der som bekendt også kører herhjemme – f.eks. mellem København og Stockholm. Desværre var der ikke større tilslutning til kørslen til/fra Odense – velsagtens fordi afgangene lå på 'umulige' tidspunkter – og der i øvrigt ikke blev gjort noget for at markedsføre dette tog. Derfor holdt kørslen med X 2000 hurtigt op igen. Formodentlig er der ikke mange uden for jernbaneentusiasternes kreds, der overhovedet tog notits af X 2000 på Fyn.

Det kan man kompensere for nu – i det mindste i model, da Jeco i årets løb sender deres nye, flotte model af togsættet på markedet. Den første udgave bliver i det udseende, X 2000 har nu, mens den originale blå/sølvfarvede version kommer senere.

Heljan > Nyheder på vej > Litra H



Ved messen i Valby-Hallen i marts præsenterede Heljan et par nye projekter, der skal komme i løbet af de næste par år. Det ene projekt er en model af det store godstogslokomotiv litra H II (nr. 783-788), det andet er mere overskueligt, nemlig en ægte, rundsnudet DSB rutebil fra cirka 1960. Denne sidste skal nok blive vel

Nyheder til modelbanen...



To af de velkendte DSB-rutebiler på Danmarks Jernbanemuseum 2001.
Arkiv Spor og baner.

modtaget på markedet, da det er et forbillede, der fuldstændigt har manglet i model på banerne.

De buttede DSB-rutebiler – i reglen bygget på basis af Volvo-undervogne – er kendt af de allerfleste, så det er et stort savn, der omsider ser ud til at blive indfriet. Måske skal vi lige minde om, at mange af DSB-rutebilerne fik et længere otium som private rutebiler – og nogle endte som børnehave- eller skolebusser, ofte med fantasifulde bemalinger og navne, så – det bliver en model med oplagte muligheder i.

Den anden nyhed – H-maskinen – fik en mere lunken modtagelse blandt de besøgende, som Spor og baner fik talt med. Det er der ikke noget at sige til – Heljan har ikke haft det største held med i spillet ved udviklingen af de tre foregående damplokomotivmodeller (E, P og Pr). H-maskinen synes heller ikke som det oplagte valg: Dels er det en kompliceret maskine med lang akselafstand og dermed følgende besvær med gangtøj og undervogn, dels var H-maskinen ikke så kendt eller afholdt som f.eks. R-maskinerne, der var mere universelle i driften – og nok også er nemmere at konstruere i model. Nå, men vi afventer slagets gang.

Ade > Nyheder > DHG 500 C



Kort før deadline udsendte Ade/Hobbytrade deres længe ventede DHG 500 C, som vist her på billedet. Mere om denne i næste nummer af Spor og baner.

Det sker

Tid og sted:



5.-9. april:

Danmarks Jernbanemuseum,
Dannebrogsgade 24, 5000 Odense C.:
Daglige afgang med Sølvpilen.
Se køreplan på www.jernbanemuseet.dk

14.-15. april:

DMJU Modeljernbaneudstilling,
Bramdrupdam Hallerne,
Bramdrupskovvej 110, 6000 Kolding.
www.dmju.dk

21.-22. april:

Spor 1-messe, Rolf Hallen, Rolfsted,
Ørbækvej 878 A, 5863 Ferritslev.
www.spor1messe.dk

28. april:

Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm
åbner sæsonen.
Se tider på www.sporvejsmuseet.dk

3.-6. maj:

Danmarks Jernbanemuseum,
Dannebrogsgade 24, 5000 Odense C.:
En dag med Thomas Tog og Vennerne.
Et show især for børnefamilier.
www.jernbanemuseet.dk

27.maj

Officiel åbning af Modelparken Danmark
Egå Møllevej 213, 8250 Egå
www.modelparken.dk
Tæt ved afkørsel 17 på Djurslandsmotorvejen

26.-27. maj:

Græsted Veterantræf,
Holtvej 61, 3220 Græsted:
Masser af damp og dampdrevne maskiner. www.veterantraef.dk

9.-10. juni:

Museumsbanen Maribo-Bandholm
fejrer 50 års jubilæum.
www.museumsbanen.dk

Spor og baner modtager gerne informationer vedr. udstillinger, arrangementer og andre begivenheder af bredere, almen jernbanemæssig interesse.



C-skiner tilbud, eks.:



märklin

Märklin C-skiner

Katl. 24130

Normalpris 21,-

Nu kun 7,-/stk.

hobby trade



Hobbyt.: DSB MT grøn 152 el 157

Normalpris op til 2495,-

DC udgave 945,-

AC udgave 1245,-

DC/AC med lyd 1845,-

Åbningstider:

Normal:

Man-torsdag kl. 13.00- 18.00

Fredag kl. 12.00- 18.00

Lørdag kl. 09.30- 14.00

Webshoppen er altid åbent

Fragt = 75,- uanset ordrestørrelse!!

Bestil alle 2012 nyhederne nu! Se alle nyhederne fra ROCO, Heljan Fleischmann, Brawa, Märklin, Hobbytrade, HK-modeller mf.

HK-modeller/hobby trade



HK Rejsegodsvogn 95968/95969

Tilbud nu kun 389,- før 498,-

hobby trade



Hobbyt. 34055 DSB "Premier IS"

Nyhed kun 298,-

Roco



Roco 66089 DSB liggevognsæt

Nu kun 1195,-

Roco

Die Innovation der Modellbahn

INTROPRIS



Roco DSB MA lyntogsæt 5-vognsæt

katl. 63058 **DC-analog 1895,-**

atl. 63059 **DC dig+lyd 2395,-**

katl. 69059 **AC dig+lyd 2395,-**

Roco



ROCO Dansk (jyske) Arriva togsæt

katl. 72100 **DC-udgave 1995,-**

katl. 78100 **AC-udgave 2295,-**

Roco



Roco 66817 DSB "DS" tankvogn

Nyhed kun 224,-

HK-modeller/PIKO



DSB Postvogn ep IV litra Pm:

HK 95984: DSB Pm 50 86 90-44
731-5

HK 95985: DSB Pm 50 86 90-44
738-0

pr/stk.495,-

HK-modeller/JECO AB



DSB ZE "AARHUS OLIEFABRIK"
selvbærende Falkenberg-type

HK 86001: DSB ZE 503 693

HK 86002: DSB ZE 503 694

pr/stk.318,-

Roco



Roco 66979 DB "Bring" vogn

Nyhed kun 325,-

Roco



Roco 66607 DB "DHL" vogn

Nyhed kun 325,-

DANSKE SPECIALITETER FRA HELJAN



LEVERINGSKLAR

5257
BRh 290

kr. 450,-



LEVERINGSKLAR

5258
BRh 288

kr. 450,-



LEVERINGSKLAR

5259
CAE 1034

kr. 450,-



LEVERINGSKLAR

4378
CAE 1262

kr. 450,-



LEVERINGSKLAR

43761
MX1015, epoke III - DC kr. 1500,-
AC kr. 1850,-

43771
MX1010, epoke IV - DC kr. 1500,-
AC kr. 1850,-

43781
MX1030, epoke III - DC kr. 1500,-
AC kr. 1850,-



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