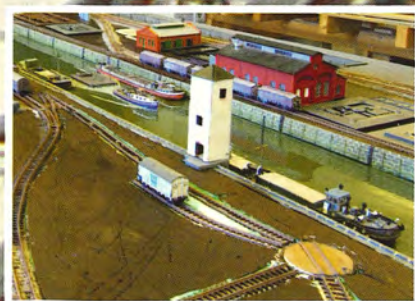


SPOR OG BANER

Danmarks største modeljernbanemagasin

Nr. 8 • Årgang 2013

DKK 110,- SEK 145,- NOK 130,-



**Vi besøger
et kæmpe N-anlæg**



**Interview med
Henrik Harnow
– ny leder af Danmarks
Jernbanemuseum**



**Byg en udflugtsvogn
i H0**

BK 18.04.2013 - 19.06.2013
DKK 110,- SEK 145,- NOK 130,-
ISSN 2245-4039



www.facebook.com/sporogbaner

Scan koden eller send en
e-mail til birgit@turn.dk
og bestil dit abonnement



FELDERBANEN

Helle & Jan Møller Holm · Vejlevej 349, Bramdrupdam · 6000 Kolding · Tlf. 74 56 08 08 · Fax 74 56 08 01

hobby trade godsvognsæt 39001 ep III
Pb10621, Sj O 36444, Qrb 36627, DSB Hj 37652



hobby trade godsvognsæt 39003 ep. II
DSB Qr 35997, Qr 36015, Lb 18963, Th 9065



Pr. stk. før 849,-

NU 649,-

Kom til FELDERBANEN
- vi har samarbejde med Danske-Loksounds
f.eks. MY, MX og Triangel

hobby trade

Blå DSB
ME 1520, 1522, 1526,
1536 kun AC

Før 1.848,-

NU 1.198,-



KØB 2 FOR 2.000,-



NYHED

Godskørsel Tyskland-Danmark
Diesellok C66 CFL 714
Rødbrun m. lyd, røg
og kurvehvin.

Forv. 4. kv. 2013

Ferielukket 20.-27. april,
begge dage inkl.

Museumstog Randers
Åbent hus fredag den 10.
og lørdag den 11. maj
- vi deltager,
og forretningen er
derfor lukket

Altid aktuel med danske og udenlandske nyheder.

Besøg os på www.felderbanen.dk

Bestillinger modtages på Info@felderbanen.dk eller tlf. 74 56 08 08 - fax 74 56 08 01

KIG IND, RING, FAX, MAIL - VI SENDER GERNE.

Åbningstider: Tirsdag-torsdag 10.00-17.30, fredag 10.00-18.00, lørdag 9.00-13.00, mandag lukket.

www.Banetilbehør.dk

NYHED FRA ESU:



CFL Cargo 66.714 til spor HO.

Superdetaljeret lokomotiv med et væld af funktioner:

- Lyddekoder med original motorlyd, samt "hylen" ved kørsel i skarpe kurver
- Førerums- og instrumentbrætbelysning
- Rødt/hvidt kørelys, samt rangerbelysning
- Røggenerator

Forventet levering til efteråret

Bestil lokomotivet i webshoppen

Kommer også i andre udgaver - se dem i webshoppen

Forhandler af:

Danscale, Hobbex, Jordan, Kibri, Lenz, Merten, Preiser m.fl.

EpokeModeller

Løfter lidt af sløret for 2013 nyhederne
Der er meget mere- se webshoppen



Nu fører vi også de originale uforlignelige modulop-
byggede prævestande fra Marion Zeller.
Et uhyre enkelt og effektivt system til alle sporvidder
og analoge og digitale strømsystemer.



877084
2 etagers byhus
med frontispice



878118
Københav-
nerbænk rød

Nu på Lager



877085
Rødstensvilla
med frontispice



878019
Privatbane
vandkran
877079 Det gule palæ



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

info@epokemodeller.dk
+45 20220449



Foto Suzanne Henriksen.

Reaktionen fra såvel læsere som forhandlere har været overstrømmende i forbindelse med det nye layout – tak for alle de positive tilkendegivelser, det har været meget opmuntrende. Spor og baner har nu fundet sin rette form, selvom der stadig vil kunne justeres lidt her og der. Det nye layout har givet plads til langt flere artikler og dermed til et bredere udbud af læsestof af høj kvalitet.

Nogle læsere har spurgt efter et annoncemarked (for private), hvor de kan sælge, bytte eller købe modeljernbanemateriel. Hvis det har bredere interesse, vil jeg introducere denne tjeneste ved navn **minimarkedet** fra næste nummer. Hver annonce må max. indeholde 25 ord inkl. navn, adresse og evt. e-mail-adresse/telefonnummer, og de koster et symbolsk beløb på kr. 50,-, da der er udgifter til

opsætning, trykning m.m. Sidste frist for indsendelse af annoncetekster til nr. 9 er den 15. maj 2013. Men husk – annoncerne er kun for private og rent hobbymæssige emner, og vi forbeholder os ret til at afvise annoncer af pladsmangel, eller hvis vi har mistanke om kommercielle annoncer. Kontakten sker udelukkende mellem køber og sælger, og Spor og baner kan på ingen måde inddrages i dette forhold eller gøres ansvarlig for 'urent trav' i den forbindelse. Skriv til ann@sporogbaner.dk eller send et brev til redaktionen mærket '**minimarkedet**' med din annonce.

Rystelser i miljøet

Märklin er netop blevet solgt til Simba-Dickie Group, Tysklands største legetøjsproducent, der især er kendt for modelbilmærkerne Siku, Schuco og Majorette samt Tamiya-byggesæt. Ejeren

af Simba-Dickie, Michael Sieber, vil have modeltoget tilbage i børneværelserne. Næsten samme dag, som Märklin blev solgt, blev Ebert & Ebert ApS. taget under konkursbehandling i følge Statstidende. Det kan ikke nægtes, at branchen er hårdt trængt, og mand og mand imellem tales der om lukninger af hobbybutikker. Det er en kedelig udvikling, for i takt med at flere og flere forretninger forsvinder, bliver modeljernbanen også mere og mere usynlig. Omvendt viser den store tilstrømning til markederne rundt om i landet – og de mange ønsker om genoptagelse af modeljernbaneudstillingerne på Danmarks Jernbanemuseum – at der er et reelt behov for disse foranstaltninger. Salget af startsæt i discountmarkeder er måske en god idé, men servicen og rådgivningen dér er totalt fraværende. Her risikerer kunden at stå forladt tilbage, når problemerne opstår – men omvendt vil det kunne give de tilbageværende forretninger nogle oplagte chancer for at få nye kunder. Det kræver naturligvis en fremstrakt hånd, men det lønner sig givetvis at være positiv og åben over for disse nye kunder. Ellers uddør hobbyen af sig selv.

Også lyspunkter

Årets Nürnberg-messe var ikke den helt store oplevelse, men den er dog ikke forgæves. Hvor jeg ofte har slæbt 11-12 kg brochurer og kataloger med hjem i toget, var

årets høst på sølle 7½ kg. Jeg mødtes med flere af de store, udenlandske producenters udviklings- og eksportchefer, og Danmark er ikke et uinteressant marked for dem. Således brillerede en af lederne ved at kende alt til forskellene på de forskellige 'Marcipanbrød' – lygteplacering, farvesætning osv. – men i samme åndedrag tilføjede han, at det danske marked var for lille til at bære udvikling af nye modeller. Det er lidt underligt, al den stund at vore hjemlige producenter godt har turdet tage den risiko. Moderne produktionsteknikker har tillige medført, at nye oplag nu kan holdes på 2-300 stykker af allerede eksisterende modeller, og det har betydet en større mangfoldighed på markedet. Hvad de store baner angår, er der omsider kommet gang i planerne og projekterne – samt ikke mindst finansieringen af f.eks. en ny Storstrømsbro – så fremtiden tegner lys for jernbanerne som sådan.

Så læn dig roligt tilbage og nyd de mange artikler og beretninger i dette nummer. I forårets løb vil der givetvis ske mere nyt og opsigtsvækkende på modelområdet, så hold dig orienteret – såvel ved at holde Spor og baner som ved jævnligt at kigge på hjemmesiden www.sporogbaner.dk og bladets Facebook-profil. God fornøjelse!

Flemming Søeborg
Udgiver og redaktør

**Skaf en ny abonnent og få en vogn
– se hvordan på www.sporogbaner.dk**

SPOR OG BANER

Danmarks største modeljernbanemagasin

Nr. 8, 2. årgang
ISSN 2245-4039

Ansvarlig redaktør, ejer og udgiver:

Flemming Søeborg,
Odensevej 98 B, 5260 Odense S.
Tlf. 62 21 25 50.
redaktion@sporogbaner.dk
www.sporogbaner.dk

Abonnement, bogholderi, udeblevne blade etc.:

Birgit Turn Jensen, birgit@turn.dk, tlf. 61 42 66 21.

Annoncekonsulent:

Suzanne Henriksen, ann@sporogbaner.dk, tlf. 61 42 62 21.

Frist for indsendelse af annoncemateriale er den 15. i måneden før udgivelsesmåneden.

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

Abonnementspriser:

DK: Seks numre af Spor og baner DKK 595,-.
EU: Seks numre af Spor og baner DKK 690,-.
Uden for EU: Seks numre af Spor og baner DKK 792,-.

Vigtige informationer vedr. abonnement:

Abonnement tegnes ved indbetaling på Spor og baners bankkonto:
Danske Bank konto nr.: 3574 – II 16 06 89.
Husk at anføre korrekt navn og adresse samt fra hvilket bladnummer, abonnementet skal begynde.
Hvis ikke andet er anført, begynder abonnementet fra næstkommende nummer.

Vigtigt ved betaling i netbank:

I feltet: **Meddelelse til modtager** skrives navn, adresse, telefonnummer og evt. e-mail-adresse samt hvilke seks bladnumre, der ønskes.
Kryds af i feltet om, at meddelelsen sendes som en del af kontoudskriftet til Spor og baner.
OBS! Brug ikke betalingsautomat. Vi får ingen informationer om navn og adresse på denne måde.

Betaling fra udlandet: Swift DABADKKK,
IBAN DK 77 30 00 47 67 II 77 28.

Spor og baner er layoutet og trykt i 2.500 eksemplarer hos Grafisk Hus A/S, Løgstør.

Alle rettigheder til artikler, skemaer, tegninger og billeder tilhører Spor og baner og forfatterne. Eftertryk af materiale fra bladet er forbudt uden forudgående aftale med Spor og baners redaktion. De i artiklerne fremførte synspunkter og meninger er forfatternes egne og deles ikke nødvendigvis af redaktionen.

Forsidebilledet:

Forsidebilledet: På årets Nürnbergmesse kunne man bl.a. nyde synet af moderne godstog som her hos Sächsische Waggonfabrik Stollberg.

Indholdsfortegnelse

Leder	3
Et N-anlæg uden lige	6
Skinnevandring	11
Problemknuser på pladsen	12
Modelltåg 12 – en læseværdig bog	15
En kunstner på sporet	16
Nyheder på forårets hobbymesse i Valby-Hallen	18
Aktiv værftsgruppe med alsidigt program	20
Danmarks smalsporede havnebaner	23
Et flot jubilæum	24
Styrkeprøve mellem to sværvægttere	26
Måne, stjerner og et par Natteravne	29
Der bor en bager	30
Privat godsbanegård forsvinder	32
Tur til Kjellerup	34
Klassiker til vejene	37
Det Særlige Billede	37
Sidste bog i serien!	38
Vogterhuset fra Danscale	40
BR 98 – en ægte bayrer	41
1960'er tankvogne fra BP Olie-Kompagniet	42
En mådelig messe	44
Fra Norge til Irland	47
På sporet af 2012 – en nyttig håndbog	49
Tid & Sted	49
Historien om CRM-vognene	50
Kraftcentral fra Auhagen i H0	53
Byg en BU-udflugtsvogn	54
Dobbelt tovgognssæt fra Roco	56
Nyt fra bilfronten i flere størrelser	58

**Husk altid navn og adresse
ved indbetaling af abonnement**



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

SLAGTEFEST

hos www.nettog.dk

Vi fejrer, at vores kunder gjorde os til Danmarks største Märklin-forhandler i 2012!
Det vil vi selvfølgelig gerne sige mange tak for, og i den anledning har vi
en masse gode SLAGTETILBUD på lokomotiver, vogne og skinner sæt fra slagtede start sæt.

märklin 29640-L2 Damplokomotiv BR 03

- Mfx-dekoder
- Lydgenerator
- Røgindsats med tilbehør
- 5-polet motor
- Belyst gangtøj
- Belysning skiftende med kørselsretningen
- Længde over puffer 27,2 cm – Epoke III
- Leveres i plastic-indlæg



Normalpris 3.208,-

NU KUN 1.999,-

märklin 29814-L2 Elektrolokomotiv Serie Ae 8/14

- Mfx-dekoder
- Lydgenerator
- 5-polet motor
- Træk på 4 aksler
- Valgfri kørsel med slæbesko eller pantograf
- Belysning skiftende efter forbillede
- Længde over puffer 39,1 cm – Epoke III
- Leveres i bobbelplast



Normalpris 3.805,-

NU KUN 2.799,-

märklin 29094-L1 Elektrolokomotiv E 94

- Mfx-dekoder
- Lydgenerator
- 5-polet motor
- Træk på 3 aksler
- Valgfri kørsel med slæbesko eller pantograf
- Belysning skiftende med kørselsretningen
- Længde over puffer 21,0 cm – Epoke III
- Leveres i plastic-indlæg



Normalpris 2.049,-

NU KUN 1.499,-

märklin 29539-TS Togsæt med BR 81

- Fx-dekoder
- Specialmotor
- Lukket godsvogn
- Ølvogn
- Stolpevogn
- Højsidet godsvogn samt "Gasolin" tankvogn
- Samlet længde over puffer 72,7 cm – Epoke III
- Leveres i bobbelplast



Normalpris 1.249,-

NU KUN 699,-

märklin 29094-L2 Damplokomotiv BR 01.10

- Mfx-dekoder
- Lydgenerator
- Røgindsats med tilbehør
- 5-polet motor
- Træk på 3 aksler
- Belysning skiftende med kørselsretningen
- Længde over puffer 27,7 cm – Epoke III
- Leveres i plastic-indlæg



Normalpris 3.344,-

NU KUN 1.899,-

märklin 29450-TS Togsæt med E 186

- Fx-dekoder
- Specialmotor med kardantrek
- Mulighed for lydgenerator som ekstra tilbehør (Kun 599,-)
- 4-akslet fladvogn med 2 tankcontainere 20 fod
- 4-akslet fladvogn med 1 container 40 fod
- 4-akslet fladvogn med 2 containere 20 fod
- Samlet længde over puffer 69,7 cm – Epoke VI
- Leveres i bobbelplast



Normalpris 1.531,-

NU KUN 799,-

märklin 29500-L2 Damplokomotiv BR 50

- Mfx-dekoder
- Lydgenerator
- Røgindsats med tilbehør
- 5-polet motor
- Træk på 5 aksler
- Belysning skiftende med kørselsretningen
- Længde over puffer 27,7 cm – Epoke III
- Leveres i plastic-indlæg



Normalpris 3.208,-

NU KUN 1.999,-

märklin 29xxx-S Skinnesæt med 2 sporskifter

- 7 ligespor 24172 - 17,1 cm
- 5 ligespor 24188 - 18,8 cm
- 12 kurvespor 24130 - R1 360 mm/30 grader
- 1 venstre sporskifte 24611 18,8 cm/R2
- 1 højre sporskifte 24612 18,8 cm/R2
- 2 kurvespor R2 437,5 mm/24,3 grader
- Leveres uden emballage fra start sæt



Normalpris 793,-

NU KUN 399,-

märklin 29814-L1 Elektrolokomotiv Ae 6/6

- Mfx-dekoder
- Lydgenerator
- 5-polet motor
- Træk på 3 aksler
- Valgfri kørsel med slæbesko eller pantograf
- Belysning skiftende efter forbillede
- Længde over puffer 21,0 cm – Epoke III
- Leveres i bobbelplast



Normalpris 2.899,-

NU KUN 1.899,-

NYHED! Nu finder du både Busch, Viessmann og Nochs store vareprogram i vores webshop
- se mere på www.nettog.dk

ÅBNINGSTIDER

Mandag, tirsdag, torsdag og fredag 10.00 - 18.00
Lørdag 10.00 - 16.00 • Søndag 12.00 - 16.00
Evt. afvigelser findes i god tid på www.nettog.dk

Et N-anlæg uden lige



*Tekst: Rolf Brems
Fotos: René Fischer*

Efter et par timers kørsel fra Odense når vi endelig Ebeltoft, hvor vi har en aftale med John Nielsen. Fotografen og jeg kigger på hinanden, udefra ligner huset oppe på skråningen med en fantastisk udsigt over vigen og de store vinduer ikke ét, der skulle kunne rumme et stort N-anlæg.

John byder os indenfor og fører os straks ned i rummet med modelbanen i den fjerne ende af huset:

– Det er en tilbygning kun beregnet til min hobby, fortæller John, vi fik lavet 25 m² i 2005-06 til en god pris, da opsvinget først for alvor slog igennem i 2006 med travlhed i byggeriet. Rummet er rektangulært, dejlig lyst,

og med alle væggene malet i to nuancer af himmelblåt med nogle fjerligende skyer, som giver en god virkning. Lyset kommer fra indbyggede spots og almindelige lysstofrør til supplement af dagslyset.

– Jeg begyndte at samle på N tilbage i 1978-79, men uden at opbygge no-

▲ *Et kig ud over havneområdet på denne store N-bane.*

get anlæg. Jeg nåede dog på et tidspunkt at lave et anlæg uden skinner, fortæller John, men på grund af job som produktions- og virksomhedsleder forskellige steder i landet lykkedes det ikke. John begyndte så på

anlægget her i 2006, men på grund af sygdom lå det stille et par år.

Før John for alvor kunne komme i gang, måtte han dog først lave en prøvebane. N-anlægget er nemlig opbygget med fuldautoma-



Store vidder og lange tog med en 'uendelig' himmel i horisonten. ►



▲ Lissy-modtagere i sporet.

tisk, digital drift forstået på den måde at alle kørsler, kommandoer til sporskifter, signaler bliver styret af en Intellibox. Systemet er fra Uhlenbrock og består af Intellibox II med Loconet og Lissy. Kommandoerne bliver styret af infrarøde sensorer lagt i sporene, der via en sender under hvert lokomotiv opgiver lokomotivnummer og kategori til Lissymodtageren. Denne er kodet med de CV-værdier, der skal udføres for det enkelte lokomotiv/kategori. Kommandoen videregives til Intelliboxen, der udfører den. Det er et system med utallige funktioner, der kræver at man sætter sig godt ind i alle mulighederne. Derfor måtte John afprøve og at lære at betjene det på en prøvebane.

Omfattende anlæg

Banen består af en tosporet hovedbane, som udgår fra en skjult, syvspors banegård (BG 0) til en stor hovedbanegård med fem spor i den ene retning (HBG 30), og tre gennemgående spor i den anden retning samt to opmarschspor (HBG 20). Næste station er en mellemstation (BG 40) med to hovedspor og en femspors sidebanegård. Hovedbanen

går videre til en tispors, skjult station (BG 80). Mellem alle stationer er strækningen opdelt i to blokke i hver retning. Disse blokke aktiveres af togenes passage. Sensorerne er lagt imellem sporene og er i øvrigt ganske svære at få øje på.

Sidebanen udgår fra mellemstationen BG 40 via en mindre landstation (BG 50) og forgrener sig ud i to baner, der ender i hver sin endestation, den ene er en mindre bjergstation (BG 60), hvortil er tilknyttet et damplokomotiv BR 70. Dette trækker et lille persontog, som kører i pendulfart til landstationen. Derudover er der et lille diesellok V 20 med en gods- og en personvogn, der kører til mellemstationerne via landstationen. Den anden endestation (BG 70)



▲ En af de store banegårde.



▲ Konstruktionen med sløjfer, stigninger o.s.v. endnu uden landskab.

ligger også i bjergene, det er den største på sidebanen med depot og behandlingspor for de tilhørende lokomotiver. Herfra udgår det daglige morgentog med en

BR 64 med fire vogne. Det krydser på landstationen med det daglige godstog, en V 80 med tre-fire godsvogne. En skinnebus (VT 75) med bivogn kører også til

John Nielsen og Rolf Brems under gennemgangen af anlægget. ►





Fin detalje - værft med ophalerbedding.



Meget realistisk vandløb med en lille coaster på vej.



Flot og gennemført detaljering af havnemiljøet som her med slæbebåd og arbejdsponon.



En lang bro over floden – ikke så svært i N.

mellemstationen og krydser på landstationen med enten en trevogns skinnebus VT 95 eller en tovnogs akkumulatorskinnebus VT 150. Det sidste skinnebus sæt kører via mellemstationen ud på hovedsporet, og via hovedbanegården kører det først til et trinbræt på den ene side af floden og via en klapbro videre til en lille havnebanegård (BG 10), hvor det afventer, at den anden skinnebus igen forlader mellemstationen, hvorefter den første kører retur til sidebanen osv.

Banen er anlagt som en punkt-til-punkt bane med vendesløjfer i hver ende. Der kører 27 tog i alt på hovedbanen, opdelt i tre kategorier: Il-/persontog, lyn-/eksprestog og godstog samt de to sidebanetog, bestående af skinnebusserne VT 95 og VT 150. På sidebanen indernt kører der fem tog. I alt er der 160 meter hovedspor og 60 meter sidebane. Sporet er lagt med PECO kode 80 og altså den lidt grovere type end kode 55. Til at føde alt dette benyttes to Uhlenbrock Power 4 boostere på hver 3,5 A og fire Loconet-boostere. Blokkene styres af 78 Lissymodtagere og overvåges p.t. af to (senere tre) IB-switches, der dækker alle blokkene. Man kan kontrollere, om de enkelte blokke har grønt eller rødt lys og manuelt gribe ind i kørslen ved fejl eller ændret kørselsretning.

Havneområdet er indtil videre det eneste område, der er dekoreret på anlægget, og nogen tilfældighed er det næppe, da Johns interesse også ligger i modelskibe. Nogle af modellerne er hjemmebyggede, andre er fra Artitec, og en enkelt er fra Anita Decor. Vandet på floden er en 3 mm acrylplade, der er malet mellembå på bagsiden, dernæst har den på oversiden fået femseks lag skibslak, der indeholder cellulose. Det gør, at 'vandet' fremtræder grønt

på overfladen og får en dybdevirkning i en fantastisk flot og naturlig farve. Klapbroen fungerer naturligvis og er koblet til det digitale anlæg således, at broen sænker sig før togets ankomst. I virkeligheden er det dog lige omvendt, der hæves broen ved passage af skibe.

Epoken, som John kører, hedder IIIa og går fra 1952-59. Da hans forbillede er sydtysk miljø uden noget fast forbillede, kører der kun damp- og diesellokomotiver, da ellokomotiver ikke var så almindelige på de kanter. - Så skal jeg sætte master og køretråd op, og de skal også fungere, og det er noget af en opgave og gør rengøring og vedligeholdelse mere besværlig, siger John. Skinnerne er nogle steder lagt på styrodur, et materiale som for modeljernbanebyggere i stort set alle andre lande end Danmark er almindeligt benyttet. John har købt det i Tyskland, og det har den fordel fremfor flamingo, at det er meget stærkere og har en mere fast struktur.

Som altid, når man skal vise sit anlæg frem, vil det ikke fungere, som man selv vil, ej heller for John, men efter ti minutters søgen skærer han pludselig en frontside op og stikker hånden ind i et bjerg. Han finder hurtigt fejlen. - Så kører vi, siger John. Først troede jeg, at det stadig ikke ville køre, men pludselig kunne man rundt om i lokalet høre nogle svage klik fra relæer og lyden fra tog, der bevægede sig. Havde man forestillet sig, at hele anlægget ville summe i én stor forvirring af modeltog, må man tro om. Det hele foregår stille og roligt med bløde accelerationer og nedbremsninger, skalatro hastigheder og højst en to-tre togstammer af gangen. - Hvis man tror, at man kan læne sig tilbage, når man kører automatisk, må man også tro om igen, det kræver faktisk mere opmærksomhed, da der kan opstå fejl,

fejl som får indvirkning på hele afviklingen, fortæller John. Og John er over det hele i rummet, overvåger, at alt kører, som det skal, ja faktisk ringer fotografen efter nogle dage og siger, at han ikke har et skarpt billede af John...

Togstammerne er realistisk sammensat, et tivogns passagertog trukket af en V 200 kommer til syne, kort efter i modsat retning et kultog med 44 vogne trukket af to damplokomotiver BR 58, korte lokale godstog og skinnebusser, anlægget summer af liv, men på en afdæmpet måde.

– Når man skal køre lange tog, må man tage sine forholdsregler. Når man f.eks. kører i forspand, er det ikke for et syns skyld, men bydende nødvendigt, fortæller John, som i øvrigt er meget kontant i sine meninger, når

det gælder damplokomotiverne. – De, der har motor og træk i tenderen, er ikke velegnede til lange togstammer. Lokomotiverne kører i 'slæde' hen over skinnerne. – Motor og træk skal ligge i lokomotivet, fastholder John. For at få et godt strømoftag har John fast tilkoblet en vogn med strømoftag til visse lokomotiver. Med så mange meter spor er det en udfordring at holde skinnerne rene.

For at minimere utilsigtede afkoblinger har John limet koblingerne sammen på fire-fem godsvogne og to-tre passagervogne ad gangen. De er igen er koblet sammen med Fleischmann's kortkoblinger, der er låst, så de ikke kan åbnes, men kan løftes og sænkes ned over hinanden. Desværre er katastrofen desto alvorligere ved afsporinger. Der har været nogle



John Nielsen fanget i en bevægelse.



▲ Ikke snelandskab, men bjerge under opbygning.

▼ Sådanne scener kan ses mange steder rundt om i Central-europa - flodhavn med jernbanespor.



togstammer på gulvet, men afkobling under kørslen eksisterer stort set ikke.

Alle togstammerne er programmeret til et defineret spor på banegårdene. Det er vigtigt, at toglængden passer til sporlængden. Den er som minimum 2,5 m, men visse spor er op til 3,2 m lange for

at kunne rumme de længste togstammer. Toggangen på de skjulte banegårde styres af en ind- og udkørselsregulator, det er to Lissymodtagere, som kommunikerer sammen og sender de rigtige tog ud på de rigtige spor. Alle vogne og lokomotiver er udstyrede med kortkob-



Godt vejrbitd EVA-motorvogn.

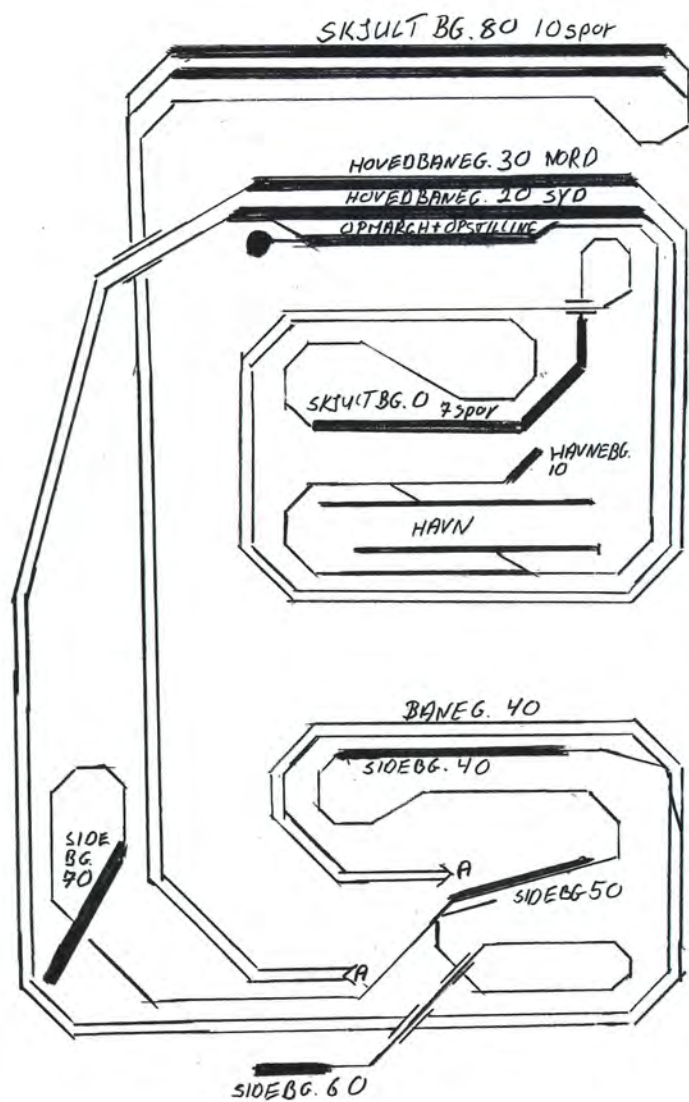
linger, ligesom alt materiale er patineret. Det er ikke malet med airbrush, men på gammeldags manér (med meget fortyndet, terpentinbaseret lak). Husk, at vi taler om 50-60 lokomotiver og 500 vogne. Nogle vogne er patinerede som godt rustne og medtagne eksemplarer, andre har kun lige fået fjernet plastikglansen. John fortæller, at han plejer at pensle dem med acetone, ligeledes med bygningerne. Det fjerner plastikglansen og gør mørke bygninger lidt hvidlige.

Rangering er indtil videre blot til pynt, men kan dog udføres. Med tiden vil der kunne rangeres manuelt. Opstillingssporene er lavet med manuelle sporskifter. Det fungerer med klikmekanikken fra en kuglepen. Det er hele kuglepennen, der bruges. Fidusen er, at der til sporskiftets ene stilling hænger et lille lod, og når

der skal skiftes spor, trækker kuglepennen med en lille tråd tungen over i den anden position, hvor den bliver indtil næste klik. Smart!

Selvom der mangler meget dekoration, er anlægget allerede fantastisk. John har planer om, at der i hjørnet skal bygges bjerg helt op til loftet, det bliver med gips på hønsenet.

Afviklingen af hele køreplanen tager 2½ time. I det tidsrum vil nogle tog køre flere gange, andre kun en enkelt, men i godt selskab går tiden hurtigt, så fotografen og jeg nåede ikke en hel sekvens, men måtte pakke sammen og finde mod Fyns Land. Vi håber at bringe lidt mere, når John har fået "sået" lidt græs og plantet træer på anlægget. Skulle du være interesseret i at dele viden og erfaring på området, vil John gerne kontaktes på nr. 24 82 60 63 (kun SMS).



Et nyttigt køretøj med påmonteret profillære.



Superflot belægning af fliser med ukrudt imellem – i skala 1:160.

Skinnevandring

Ind imellem støder man på skinner de mest uventede steder – nærmest som om, at skinnerne af egen drift vandrer ud i landskabet. Det var i hvert fald min fornemmelse, da jeg stødte på dette lille, fine gelænder bygget af skinner over et lille vandløb i Årslev uden for Odense.

Årslev har stadig en jern-

banestation, der dog bruges af en klinik. Dette lille rækværk eller gelænder befinder sig dog et godt stykke vej fra banen, men det har ikke været nogen hindring for brugen af skinnerne.

I model vil det også gøre sig; det vil nok være bedst at bruge Tillig Elite H0-profiler eller N-profiler til skin-

nerne, mens de tværliggende rør laves af ståltråd med små kugler for enderne (evt. lavet af limklatter). Mål cirka 35 mm på de vandrette rør. Sværest er det nok at få boret huller til ståltråden i skinneprofilerne. Skinnerne males lysegrå og de vandrette rør postkasserøde. Det hele patineres med rustfar-

ve, og kommer det til at stå lidt vind og skævt, går det ikke noget. I øvrigt er der et tilsvarende, lidt kortere rækværk på den modsatte side af vejen, mens den røde genstand i baggrunden er markering for naturgas. ■



Rækværket på bivejen i Aarslev - en fin detalje.



En del af rækværket i nærbillede.



smtmodeltog.dk

Modeltog og modelbyg - Webshop, butik og værksted



Her er et lille udpluk af fabrikater, du kan finde i butikken:

märklin



VOLLMER

EpokeModeller



LUX-Modellbau



Uhlenbrock
Elektronik

FLEISCHMANN



hobby trade



**Vi udfører alle former for ombygninger,
reparationer og service.
Kontakt os på telefon eller mail
og få et uforpligtende tilbud.**

SMT Modeltog · Højevej 25, Astrup · 6900 Skjern · Tlf. 97 36 10 12
kontakt@smtmodeltog.dk · www.smtmodeltog.dk



Her ligger butikken med gode P-forhold

Problemerkuser på pladsen

Interview med Henrik Harnow, ny leder af Danmarks Jernbanemuseum.

Af Flemming Søeborg

– Tillykke med dit nye job som museumschef. Ved din tiltrædelse nævnte du noget om, at museets samlinger nok skulle undergå nogle forandringer – hvad tænkte du specielt på?

– Danmarks Jernbanemuseum har jo mange besøgende og er et udadvendt museum i god, teknisk stand og med mange aktiviteter. Der er ingen tvivl om, at det er et hovedmål at videreudvikle museets udadvendte side, og at mange kræfter vil blive lagt i det, men med hensyn til samlingerne halter det noget bagefter de statsanerkendte museer og også flere store, udenlandske jernbanemuseer. Museet har – og det er ikke enestående – ikke haft en egentlig indsamlingsstrategi – det har be-

tydet, at man på nogle områder har samlet for mange ting og muligvis også haft et andet fokus, end vi vil have fremover. Vi mangler klare tanker med samlingerne. Vi skal rydde op, registrere og vi skal have en historie på tingene. Vi må se på de overordnede kriterier – hvilken historisk betydning har de enkelte genstande, og hvad er museumsgenstande i vores sammenhæng?

– Kan du uddybe det nærmere?

– Om nogle år er IC3 historisk. For mig var det noget af en revolution, da det kom på skinner – elektroniske døre og displays, aircondition, stikkontakter ved sæderne o.s.v. – og til gengæld ingen kupéer. Det vil være oplagt at bevare et IC3-togsæt til sin tid. Men skal vi bevare alt? Det mener jeg ikke. Ser

vi på nyere materiel som litra EA og ME, er det måske mere relevant at bevare en EA som 'det nye' – altså elektrificeringen, der gik i stå, mens ME-lokomotivet kan ses som et skridt på diesel-lokomotivernes vej – og der er vi i forvejen godt dækket ind, især med My og Mx. Jeg er godt klar over, at det vil provokere nogle, men vi kan ganske enkelt ikke bevare ét eksemplar af hver maskine eller vogntype – i forvejen står der materiel mange steder, materiel som muligvis aldrig vil blive restaureret, og hvor den museale værdi er ringe. Der må vi tage nogle beslutninger, som skal være nøje gennemtænkte og ikke altid vil være populære – men vi må gøre det for at sikre museet på længere sigt.

– Vil der være tale om at skille sig af med genstande



▲ Henrik Harnow – ny leder af Danmarks Jernbanemuseum. Foto Flemming Søeborg.

– for tiden tales der meget i medierne om museer, der skiller sig af med overtallige ting, der så destrueres. Betyder det, at museet vil skille sig af med en E-maskine, som jo findes i doublet, eller hvordan skal det forstås? Hvordan vurderer man i øvrigt, at noget er 'overtalligt' eller 'overflødigt'?

– Lad mig sige det sådan: Jeg vil hellere have genstande og materiel, der er typiske eksempler eller symboler på typiske udviklingstræk – det drejer sig ikke om at bevare hele verden 1:1 men at finde det, der har historisk væsentlighed og som kan stå som et billede på en udvikling. Det er vigtigt at bevare én eller flere almindelige godsvogne, mens det f.eks. ikke er en god idé at bevare én af hver af hele Scandia's produktion. Vi skal have et professionelt blik på bevaringssituationen, og vi må skelne mellem museumsgenstande og brugsgenstande. Vi må have blik for, at noget går til ved daglig brug. Ting bliver slidt, så det må vi have med i tidshorizonten – og det, vi kører med, vil derfor normalt ikke være udstillingsgenstande, men spændende materiel, der er udvalgt som brugsgenstan-



Henrik Harnow ved E 994 – en del af den danske kulturarv, som skal bevares. Foto Flemming Søeborg.

de. Når vi kører med ældre vogne og lokomotiver, må vi være indstillet på, at de ikke holder evigt, så vi skal have en strategi for materiellets anvendelse og bevaring.

– I øvrigt er museet jo i gang med at restaurere Grønholt-vognen (en meget gammel kupévogn). I og for sig så jeg helst, at den blev udstillet som museumsobjekt, men museet har et par lignende vogne, og da store dele af Grønholt-vognen har måttet udskiftes og erstattes af nye dele, er der ikke meget af den originale vogn tilbage. Den vil så blive slidt af de besøgende – men de får en oplevelse af at rejse i fortidens umagelige tog ud ad Havnebanen.

Udviklingsplaner

- Hvad er dine planer for museet på kort og mellemlangt sigt?

– Det drejer sig om at fastholde museet som et udadvendt museum med aktiviteter og levendegørelse. Jernbanemuseet skal være et populært museum, kendt for god formidling, men også for kvalitet på andre områder end indsamling, bevaring, registrering og forskning. I museet overvejer vi bl.a. levendegørelse og flere udadvendte aktiviteter, inddragelse af frivillige og aktivering af publikum. I den kommende sæson er der måske ikke de store

nybrud at se umiddelbart i programmet, men mange af arrangementerne vil være præget af en mere aktiv formidling både i museet og på turene med Museumstog. Ét af de initiativer, vi bl.a. vil tage fat på, er at formidle vore restaureringsprojekter bedre og til flere – f.eks. ved at flytte nogle restaureringsopgaver ind i museet, så de besøgende kan se, hvordan arbejdet foregår.

- Hvilke andre planer har du?

– Planerne er mange, og museets andre nye medarbejdere skal også have mulighed for at udvikle idéerne grundigt og i et længere perspektiv. Men umiddelbart foran os står udvikling af en ny, aktiv hjemmeside, hvor museet og Museumstog integreres i ét. Vi går i gang med at udvikle en jernbanehistorisk app med foreløbig 100 lokaliteter fra april, og vi arbejder også med at formidle Museumstogs ture bedre og at brede historien ud – jernbanen er kulturhistorie, og Museumstog kører på en række historiske strækninger. Turen gennem Grejsdalen er jo et oplagt emne at gå i gang med – det er Danmarks 'bjergbane', men det er også en tur til industri, vandkraft og en flot natur, så der er basis for en god fortælling. Vi arbejder også på at skabe nogle anderledes ture,



Udflugtstog på Fruens Bøge station, pinsen 2010. Her savnes lidt flere aktiviteter. Foto Flemming Søeborg.



Statister fra Tidens Samling har ved flere lejligheder medvirket ved turene med veteranogene. Fruens Bøge station, pinsen 2010. Foto Flemming Søeborg.

bl.a. fra Randers remise via den historiske banegård ned til havnen, hvor der stadig er et par gamle pakhuse og hen til det tidligere Scandia – derved får publikum både kendskab til jernbanernes nære sammenhæng med havnene og en tur til et ikon i dansk jernbanehistorie. Hvis det kan lade sig gøre, vil vi også lave noget lignende på Svendborgbanen, hvor toggangen dog er så tæt, at der for tiden ikke er muligheder for andet end pendulkørsel til Fruens Bøge med et kort ophold. Men Fruens Bøge var jo odenseanernes svar på Klampenborg, så vi håber at kunne udvikle aktiviteterne også dér. Det er alt sammen enkeltstående idéer – sidst på året 2013 foreligger en handlingsplan, som er udviklet i samarbejde

med museets bestyrelse, og som udpeger de mål, vi skal nå gennem de følgende år.

- Hvordan ser du museets rolle i fremtiden – der er jo en meget stor afstand mellem museets univers og vore dages jernbaner? Hvordan kan interessen for fortiden fastholdes hos de unge generationer – hvordan ser du på tradition og fornyelse?

– Museet kan sagtens favne både kulturhistorien og samtiden – og det er klart mit mål, at museet skal have en aktuel rolle. En mulighed er samtidsaktuelle udstillinger om infrastruktur og jernbaner – store, væsentlige samfundsemner. Selvom det kræver en langtidsplanlægning, kan man også godt drømme om en bygning mere – dels til noget af materiellet, dels til en slags



Grønholt-vognen, som Henrik Harnow står ved, er et eksempel på museumsmateriel, som vil blive restaureret til dagligt brug. Foto Flemming Søeborg.



Teknik og infrastruktur er hidtil blevet overset, mener Henrik Harnow, som vil give de besøgende flere oplevelser og muligheder for interaktivitet. Foto Flemming Søeborg.

'eksperimentarium', hvor skolesøgende børn og unge (og alle andre) kunne opleve fysik og mekanik i en jernbanesammenhæng – jernbanen er jo fremragende til at eksemplificere en række forhold af denne art.

Nye aktiviteter

– Betyder det tivolisering? Og hvad er dit forhold til de mest ihærdige fans og støtter?

– Nej, det gør det ikke. Der skal stadig være mulighed for, at de mere specifikke emner og smalle temaer kan blive berørt – det kunne være foredrag for de virkelige entusiaster om detaljerede, tekniske emner. Vi vil også lade forandringens vinde blæse lidt oftere ud i udstillingen – der skal ske noget, så der altid vil være en grund til at komme igen, udstillingen må ikke blive statisk.

– Vi skal have et bredere blik på jernbanen – begrebet 'mands minde' er også vigtigt for museet. Jernbanehistorien skal trækkes frem til nyere tid, til de forandringer, der betød noget for vore generationer. Og så rummer jernbanen en fantastisk spændende kulturhistorie om rejser, om afsked og gensyn.

– Vil der blive tale om større arrangementer som førhen – rigtig mange savner f.eks. modeljernbanetræffene

og 'Åbent Hus'-arrangementerne både her og i Randers? Og hvordan med samarbejde med andre kulturinstitutioner/klubber/foreninger?

– Jeg er åben over for det – der kunne blive tale om et nyt My-træf næste år, hvor lokomotivet bliver 60 år. Der kommer også 'Åbent Hus' i Randers. Vi skal også have en dialog med veteranogsklubberne, og i forbindelse med vort nye formidlingstiltag for Museumstog vil det også være oplagt at have kontakt til lokale museer dér, hvor vi kører. For øjeblikket har vi et fint samarbejde med Energimuseet i Bjerringbro om fælles arrangementer.

– Hvad er dine planer for arkivet/fotosamlingen? Vil der med tiden ske en øget tilgængelighed i stil med den, som det svenske jernbanemuseum i Gävle er ved at praktisere (registrering af billeder og nem adgang for publikum til at se/benytte dem)?

– Vi skal have sorteret og registreret genstandene først, men arkivalierne er også meget vigtige. Jeg vil meget gerne have større tilgængelighed og bedre faciliteter for brugerne. Tidligere har jeg deltaget i projekter med digitalisering af billederne fra Odense Bys Museers arkiver, så de er tilgængelige på nettet. Fotosamlingen og arkivaliernes

ordning indgår også i den handlingsplan, vi præsenterer sidst på året. Men som det gælder for de fleste museer og arkiver, er der meget store, forestående opgaver med netop denne slags arbejde – som til gengæld kan blive en vigtig ressource for mange jernbane- og trafikinteresserede.

– Kunne museet stå for større arrangementer i form af charterrejser med veteranog 'landet rundt' og lignende?

– Det var ikke umuligt – og jeg kunne også godt forestille mig, at CIWL-restaurationvognen atter kom ud på nogle ture. Da den var ude sidst, vakte det stor opsigt, og de få ture var udsolgt meget hurtigt. Når vi har sådanne oplagte muligheder, skal vi bruge dem.

– Har du selv en modeljernbane?

– Ha – nej, jeg har ikke nogen modeljernbane. Jeg

havde en langstrakt Märklin-oval som syv-otteårig, men det blev ikke til mere – det var min storebror, der havde den interesse. Jeg er mere fascineret af jernbanen som kulturhistorie, som et eksempel på teknologi, og i øvrigt følger vi den museumsetiske regel, at personaleledelsen på museet ikke må indsamle genstande på museets fagområde til private samlinger. Det er for at undgå interessekonflikter. Der må ikke herske tvivl om, at vor vurdering er af faglig art og foregår på vegne af museet.

– Jamen, så siger jeg tak for interviewet – og lykke til med forehavendet.

– Tak! ■

Henrik Harnow er 51 år, ph.d og har senest været kulturarvschef ved Odense Bys Museer.



Den blå CIWL-restaurationvogn – den skulle gerne ud at køre noget oftere, hvis det står til Henrik Harnow. Foto Flemming Søeborg.

Modelltåg 12

– en læseværdig bog

Igennem mange år har det svenske forlag Allt om Hobby udsendt årbogen om modeljernbaner; i år er det sidste gang, bogen udkommer, og de to forfattere Lars Olov Karlsson og Christer Engström har samlet en række underholdende og nyttige artikler om stort og småt fra modeljernbanens forunderlige verden.

De to forfattere kommer viden om – fra en interessant beretning om Minex-modellerne (Märklins kortlivede spor 0e-modeller) over forskellige, elektroniske konstruktioner til mere generelle artikler med betragtninger om husbyggeri (i model), inspirerende reportager om svenske

snepløve, X 2000 eller mere ukendte oplysninger om de svenske O-vogne og deres evigt raslende kæder. Flere artikler handler om forholdene i vort nordiske broderland Finland – et land, der på modeljernbaneområdet er yderst stedmoderligt behandlet. Bortset fra et Roco-lokomotiv i VR-bemaling* for nogle år siden er der intet færdigt materiel at få på markedet, hvis man kører finsk – så de finske modelbyggere har virkelig haft deres at kæmpe med. Måske er det derfor, at de finske modeltog og anlæg, der er skildret, er af meget høj standard? En finsk modelbygger har f.eks. bygget alle sporvogne, der fandtes

i Åbo – det var 221 stk. Da sporvejene i Åbo var smalsporede, valgte modelbyggeren den underlige skala 1:61 at bygge i – således kunne modellerne køre på almindelige Märklin H0-skiner!

Bogen er som sagt meget underholdende og let at læse – svensk er et dejligt sprog med mange finurligheder, og mange modelbyggere leger med de sproglige muligheder på anlæggene – f.eks. hedder en forlystelsespark på et anlæg "Skamlösa Brunn" ("Skamløse Brønd"), skrevet med samme typografi som den velkendte Ramlösa mineralvand. ■



Christer Engström og Lars Olov Karlsson: Allt om Modelltåg 12. ALLT om hobby, Stockholm. Pris ca. kr. 150,-.

* VR – Valtionrautatiet – De finske Statsbaner; Roco lavede den finske udgave Sr2 af det schweiziske BR 460 for år tilbage.



Veterantog Herning-Aulum

20.-21. april 2013

I anledning af Hernings 100-års købstadsjubilæum inviterer Herningegnens Model Jernbane Klub (HMJK) til åbent hus i klubben, udstilling af jernbanemateriel og kørsel med K 563 spændt for CI, CII, CIII og Bu.

Billetter: Herning-Aulum t/r voksne 85 kr., børn 35 kr. (kortere strækning t/r voksne 50 kr. og børn 25 kr.)

Læs mere på www.hmjk.dk

HMJK • Godsbanevej 5 • 7400 Herning

Herning-Vildbjerg-Aulum t/r	Lør. 20.4.13			Søn. 21.4.13	
Herning afg. Godsbanevej 5 (HMJK)	10.00	12.00	14.00	10.00	12.00
Herning st.	10.10	12.10	14.10	10.10	12.10
Vildbjerg	10.29	12.29	14.29	10.29	12.29
Aulum ank.	10.38	12.38	14.38	10.38	12.38
Aulum afg.	11.02	13.02	15.02	11.02	13.02
Vildbjerg	11.13	13.13	15.13	11.13	13.13
Herning st.	11.30	13.30	15.30	11.30	13.30
Herning (HMJK) ank.	11.40	13.40	15.40	11.40	13.40



En kunstner på sporet

Poul Asmark om sit patineringsfirma.

Tekst og fotos
Flemming Søeborg

– Der er mange, der har set dig rundt om på udstillinger og markeder, hvor du patinerer modeller. Hvordan gør du det egentlig?

– Mit almindelige arbejdsredskab er airbrushen. Med den påfører jeg modellerne utallige, tynde lag af forskellige farve, afhængigt af kundens ønsker og selvfølgelig af, hvordan en maskine i virkeligheden bliver tilsvinet under kørslen.

– Ja, men det kræver vel et særligt håndlag. Er du uddannet maler eller kunstner?

– Næ, det er jeg ikke. Jeg er kranfører i det civile liv.

– Hvordan kom du så i gang med patineringen af modeller?

– For nogle år siden spurgte en af mine venner mig, om jeg ville patinere hans tog – da havde jeg patineret LGB-modeller på min egen havebane. Nå, men jeg gik i gang med hans modeller, og

han var tilfreds med det.

– Og hvad skete der så?

– Der var andre, der fik øje for det, og i løbet af kort tid fik jeg flere bestillinger.

– Og det 'på dit glatte ansigt'?

– Ja, rygtet spredte sig – og på et tidspunkt fik jeg så mange bestillinger, at jeg besluttede mig for at gøre det professionelt – at få momsnummer og derigennem kunne styre det selv. Det var i 2008.

– Men det er altså uden nogen skoling eller uddannelse i det?

– Ja, jeg har haft håndlag for det.

– Er der opgaver, du siger nej til?

– Ja, det er der. Jeg ved præcis, hvad jeg kan magte, og der kan være modeller, der er så specielle og besværlige, at jeg på forhånd siger fra. Hellere det end at lave noget galt.

– Nu er det mest H0-modeller, jeg har set, at du har bemalet. Men tager du imod



Poul Asmark har god grund til at smile.

bestillinger i andre skalaer?

– Jo, det gør jeg. Det er dog meget forskelligt, hvordan de forskellige opgaver skal gribes an. Ved en H0-model er det ret nemt, for det er ret små flader, mens det kræver betydeligt mere arbejde ved spor 1-modeller – ikke kun på grund af de større flader, men også på grund af detaljeringen.

– Hvordan det?

– Jo, f.eks. skal jeg hele vejen rundt om en fritstående pumpe eller andre dele – man ser det meget tydeligere, når modellerne er større. Der er langt flere krinkelkroge, flere detaljer, som airbrushen skal ind i, og det kan nemt løbe op i 15-16 timer at patinere en kolos som BR 52 fra Kiss (spor 1), som er det største lokomotiv, jeg har patineret.



Rust, kulstøv, olie m.v. – alt sætter sine spor på et damplokomotiv i drift.



Rustpletter ved svejsninger – det er blændende flot lavet.

– I forhold til en H0-model – hvad er forskellen?
 – De kan tage fra én time til tre-fire at patinere en H0-model – det afhænger af tilsmudsningsgraden.

Flere teknikker

– Bruger du andet end airbrush til bemalingen?

– Ja, jeg bruger f.eks. blyanter til at antyde fedtet på buffere – grafitten fra blyanter illuderer dette fedt meget godt og er nemt at påføre (uden afmaskning).

– Hvad med tørfarver, pulver?

– Det duer ikke. Det kan kun bruges til stationære vitrinemodeller. Pulveret forsvinder, når man rører ved modellerne.

– Hvilke farve- eller laktyper anvender du?

– Det er altid vandbaseret acryllak. Ikke noget med acetone, fortynder eller terpentin. Dels er disse sager

giftige, dels kan man ikke altid vide, om de opløser påtrykket eller angriber plasticet eller farvelaget på modellen.

– Nu har vi kun talt om det rullende materiel til modeljernbaner – patinerer du andet, så som biler og huse?

– Nej, indtil videre ikke. Det har noget at gøre med, at man skal gøre det, man er god til. Jeg ved præcis, hvordan et lokomotiv eller en vogn skal se ud, når den har været i drift i vejr og vind et stykke tid. Det er sværere at patinere et hus, så det skal jeg først øve mig på.

– Har du andre projekter?

– Jeg har fået en forespørg-

sel om at patinere landbrugsmaskiner i 1:32. Jeg overvejer det, for det er også markant anderledes. Det er jo ikke nok med at male med airbrushen og andre midler, for på sådanne store redskaber og maskiner skal man også kunne se og fornemme skidtet tredimensionalt – dvs. at der skal være mudderklatter og andet. Jeg undgår ikke at skulle spartle og male på anden vis, så det er en anderledes krævende opgave.

– Hvad skal en kunde gøre, når han eller hun vil have en model patineret hos dig.

– Ud over at kontakte mig om opgaven er det en god

idé, hvis kunden har et billede af forbilledet – helst i farver, så jeg har en idé om tilsmudsningsgraden.

– Hvad er din fornemmelse for markedet – hvor mange modeller har du patineret?

– Jeg ved det ikke præcist, men omkring 500, vil jeg tro. Der er dog mange, der anser det for helligbrøde at patinere maskinerne, men for mig er det det eneste rigtige at gøre, hvis man vil have en realistisk modeljernbane. Man bruger jo i forvejen store summer på at lave realistisk landskab, så hvorfor ikke også tog, der ser rigtige ud? ■



My 1155 patineret på fænomenal vis.

Godt med snavs, smuds og skidt på fronten af en hverdagsmaskine.



Støvet og snavset efter en lang tur.



D 811 tager sig også godt ud efter en tur hos Poul Asmark.

Nyheder på forårets hobbymesse i Valby-Hallen



Forårets store hobbymesse i Valby-Hallen var en publikumssucces med 5.150 besøgende gæster. Specielt om lørdagen var trængslen stor, og måske kan det tages som et varsel om lysere tider – ikke mindst på det økonomiske område. Lars Weidick fra Togdillen havde et nylavet Märklin-startsæt med – et rangerlokomotiv i grøn bemaling og MH-litring sammen med et par sortmalede tipvogne. Korsbæk-husene, som vi præsenterede for nogle numre siden, lader til gengæld vente på sig,

mens der snart vil komme Mk-Fk-overdele i handelen hos Togdillen.

Heljan præsenterede nogle af de kommende års nyheder på messen. Den største nyhed er, at Heljan vil lave Mo-vognene af type 500 og 1900 – altså en helt anden type end 1800-vognene, som i øvrigt kommer igen med nye numre (1839 og 1848). Et lille hjertesuk – forhåbentlig bliver grundkonstruktionen af den nye Mo omarbejdet så meget, at det bliver væsentligt nemmere at skille overdel fra

▲ Et kig ud over hallen med de mange stande og besøgende.

undervogn – på de hidtidige Mo-modeller er det en nærmest umulig opgave, hvor risikoen for at ødelægge modellen er stor (bogier falder af, ledninger knækker).

En anden, velkommen nyhed er Bl/Bf-vognen. Der har længe verseret rygter om den, og nu synes det altså som om, at den bliver realiseret. Meningen er, at den skal komme i såvel rødbrun som designrød udgave. Endelig kan det nævnes, at Cm-vognene kommer i nye nummervarianter – både med træ- og med jernbogier.

Andet nyt

EpokeModeller havde en håndfuld nye husmodeller med – et af dem var et stationsbyhus med stor frontispice, en type huse, som man finder over alt i landet i forskellige udførelser. Mere specielt er modellen af Det Gule Palæ – kommandoposten fra Københavns Godsbangård, der er kendt af vel alle modeljernbanefolk: Her foregik en stor del af

handlingen i "Olsen Banden på sporet". Det er nok ikke alle, der kan eller vil have



Togdillens startsæt – en MH med tipvogne.



Banner fra Heljan med omtale af kommende nyudgivelser.

bygningen på deres model-jernbane, men nu har man i hvert fald muligheden for at lave dioramaer med temaet, om ikke andet. Endvidere forhandler EpokeModeller nu en modulopbygget rul-leprøvestand til lokomotiver med flere, individuelle indstillinger (spor 0 og 1, H0/TT/N samt til Z). Standen kan bruges til DC/AC og alle digitale systemer.

En digital hastighedsmåler kan tilsluttes en pc, og et lokomotiv kan fastspændes og vendes på hovedet, så man kan undersøge det, mens det kører. Derudover har EpokeModeller støbt kurvpu-fere (spor 0 og 1), diverse tilbehør så som fiskekasser, skinnecykler, ankre, kæder m.m. og en masse byggema-terialer (messing, plast, træ, fotokarton, pap) på lager.

Det kan undre, at store firmaer som Roco/Fleischmann og Märklin ikke var til stede på messen – det er

jo netop i krydsfeltet mellem kunde/forhandler/pro-ducuent, at der kan opstå nye idéer og inspiration til gavn for alle. Og så er det jo altid en fornøjelse at se de mange anlæg, der er udstillet, hvor modellerne kan ses i deres 'rette element'.



NYHED(ER)
500-MO & 1900-MO



www.heljan.dk

Heljan uddelte brochurer med omtale af de kommende nyheder.



Den lille BR 98 fra Fleischmann fik drejet hjulene flittigt på prøvestanden.



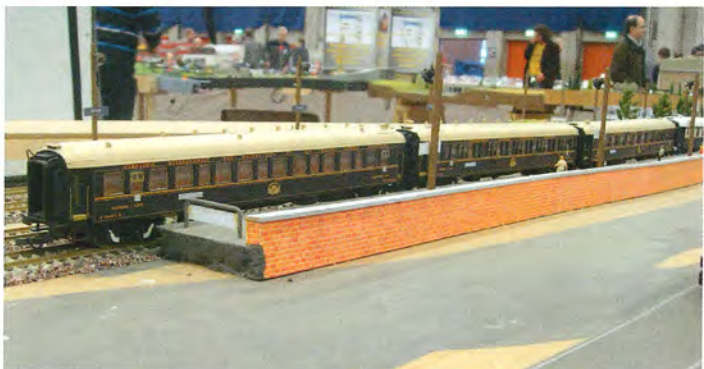
Det nye stationsbyhus fra EpokeModeller – typisk for mange sidegader.



Tårnet fra Det Gule Palæ findes nu også i H0.



BL i Skagen 1997. Foto Flemming Søeborg.



Et flot tog med sovevogne på et af udstillingsanlæggene.



Mo 1954 Randers 1999 – muligvis en kommende Heljan-model. Foto Flemming Søeborg.



På flere anlæg blev der kørt med rigtig store stammer.

Aktiv værftsgruppe med alsidigt program

- lige fra fiskerbåde til Storebæltsfærger

Af Anders Riis

Efter at de klassiske danske skibsværfter har nedlagt produktionen et efter et - med Lindø-værftet som det sidste - er det oplivende, at en underskov af små skibsværfter faktisk er ret produktive. Men at en af Danmarks mest produktive værftsgrupper har hjemme i Vejle, er nok nyt for de fleste.

Her sættes skib efter skib på bedding, og dét endda selv om gruppen kun er aktiv én gang hver anden uge!

Her skal det nok siges, at selv om skibene fra værftsgruppen i Vejle på fineste

måde repræsenterer dansk håndværk, er det ikke ni-cifrede byggepriser, vi taler om. Nybygningerne er nemlig oftest i skala 1:87 og 1:160, og når de søsættes, skal det helst være på "tør plade" - thi de fleste er bygget som vandliniemodeller, der skal gøre havn og færgeleje på modelbanen realistisk.

- Det er egentlig ikke så vanskeligt at bygge en Storebæltsfærge, som mange folk tror, siger Peter Scheibner, der er en af de drivende kræfter i "værftsgruppen", der mødes i Vejle - nærmere bestemt i kælderen hos det lokale samlingspunkt,



Dampfærge "Christian IX" er ankommet til sit færgeleje. Bygget af Peter Scheibner, og bemannet med en besætning lavet af Tommy Olsen. Foto: Anders Riis.

Vejlesen. På DMJU-messen i fjor havde han som eksempel taget vogndækket til Storebælts- og Østersøfærge "Kong Frederik IX" med. Krydsfinér er en af hovedbestanddelene i bund og

vogndæk, der i en let sandwichkonstruktion er både billig og hurtig at sætte sammen. Samtidig udgør det et meget stabilt grundlag for resten af færgebyggeriet.

Mens H0-færgemodellen



En stabil sandwichbund med krydsfinér i to lag udgør såvel bund som dæk i Peter Scheibners udgave af en trespolet DSB-færge. Her viser han den på DMJU's udstilling foråret 2012. Foto: Anders Riis.



Værftsgruppen i aktion. Her er endnu en "Christian IX" og en trespolet motorfærge på vej - denne gang i skala N. Foto: Anders Riis.



Belysning af såvel lanterner som dæk er ligesom optrin blandt passagerer og besætning blandt de mange detaljer på dampfærgen "Christian IX". Foto: Anders Riis.



Foreløbig en håndfuld coastere af caroliner-typen har set dagens lys hos byggegruppen. Her er "Samka" af Marstal søsat i tre eksemplarer i varierende færdiggørelses- og detaljeringsgrader. Byggegruppens sommerudflugt gik i 2012 i øvrigt ud på tur med den rigtige "Samka". Foto: Anders Riis.

af "Kongen" fortsat er fremtidsmusik, har Peter Scheibner tidligere bygget færgen opkaldt efter samme konges oldefar, den legendariske dampfærge "Kong Christian IX". Komplet med et færgelæje og en færgeklapp, der som forbilledet kan hæves og sænkes elektrisk, når færgen ankommer og afgår, og med belysning af såvel lanterner som vogndæk.

"Kong Christian IX" var Storebælts sidste dampfærge, og med en karriere, der strakte sig fra 1908 til 1964, endda med gæsteoptræden i 1960-61 som ekstrabilfærge på Halsskov-Knudshoved, nåede den for generationer at blive et symbol på gamle dages jernbanefærger.

De to konger fra Peters hånd er begge i størrelse H0, og her kan "Kongen" med sine 131 cm længde godt

virke en anelse bombastisk for et lille hjemmeanlæg. Flere andre i "værftsgruppen" bygger i størrelse N, hvor flere af de klassiske Storebæltsfærger kan holdes på mellem 60 og 70 cm.

En af de detaljer, der gør det nemmere at bygge en jernbanefærge end de fleste andre skibsmodeller, er, at mens de fleste skibes dæk har et spring - altså krummer opad fra midten mod såvel for som agter - er jernbanefærgens dæk helt plant. De solide dæksplanker mellem og omkring skinnerne kan i øvrigt fint eftergøres i H0 af "bejdsede tændstikker uden svovl" - en vare, der er billig i indkøb og gør sig mange steder på banen.

Det kræver i det hele taget ikke mange penge og tonsvis af specialfremstillede stumper at bygge en fantastisk

færgemodel. Beviset har en af dagens gæster hos Vejlesen medbragt: En superlækker H0-model af IC-færgen "Dronning Margrethe II" i den form, som den fra 1973 til de firesporede færgers afløsning i 1981 pløjede Storebælts bølger. Hele færgen er bygget i pap - og vel at mærke i en detaljeringsgrad, som lever op til de allerfleste standarder. Naturligvis med fungerende el-system: lys, lanterner osv.

Carolinerne

Med scratchbygning af modelskibe er det som med så meget andet: Man skal kravle, før man kan gå. Deltagerne i "værftsgruppen" har da også "øvet sig" på mindre skibe, før de gav sig i kast med de store færger.

Spørgsmålet var: "Hvordan bygger vi enkelt nogle

skibe, der passer ved kajen i en typisk dansk epoke III-provinshavn - gerne skibe, der giver lidt arbejde til havnebanen...?"

Svaret fandt værftsgruppen i den danske søfartshistorie. De kunne have begivet sig ud i modeller af nogle af de træskibe, der frem til 1960'erne var et almindeligt syn i de fleste havne, men i stedet valgte de en skibstype lidt nyere: Carolineren. Navnet dækker over den coaster-type, der efter Anden Verdenskrig blev bygget i et (efter danske forhold) større antal på H. C. Christensens stålskibsværft i Marstal. 23 skibe blev over godt et ti-år fra 1951 og frem bygget efter stort set samme tegninger. Typen var et "paragrafskib", det vil sige at tonnagen var præcist afstemt efter søfartens regler for bemanning



Også andre færge-inspirerede kommer indenfor, når Vejlesen har åbent. Denne H0-model af Dronning Margrethe II, der inkl. omgivende oprørt hav er det bedste af to meters længde, var på visit i oktober. Scratchbygget væsentligst af pap. Respekt! Foto: Anders Riis.

m. v., så det fik den absolut maksimale lasteevne, som en skibsfører med et bestemt uddannelsesniveau havde lov at sejle.

Med 149 BRT var carolinerne blandt de absolut mindste paragrafskibe. 149 BRT var grænsen for, hvad en skibsfører med et sætteskipperbevis måtte sejle, men nye regler betød, at de fleste carolinere er blevet forlænget undervejs. Carolinerne var solidt bygget, og flere opnåede at sejle de

danske, skandinaviske og nordeuropæiske farvande tynde i mere end 40 år - en caroliner ved kaj er altså lige autentisk i "modelår" 1951 som i 1996. To carolinere er fortsat under dansk flag som sejlene veteraner, mens en lille flok menes at arbejde videre i andre verdensdele, hvor små fragtskibe ikke er helt så ulønsomme som i Danmark.

Det, der gør carolineren velegnet til modelhavnen, er for det første, at den med

sine beskedne 33,45 m længde - svarende til 38,5 cm i størrelse H0 - pynter uden at dominere totalt, som de fleste moderne fragtskibe med over 100 meter ville gøre. For det andet har den sejlet med mange af de lasttyper, der var typiske for den lille provinshavn: Bulkvarer som korn, sten, grus, kul og skrot var almindelige laster, men også salt i sække, cement, tømmer og sågar biler (som dækslast ovenpå lugen) er forekommet. I det hele taget satte kun fantasien grænserne for, hvad der kunne passere gennem den 12,9 gange 4,1 m store lasteluge - eller placeres ovenpå den.

Peter Scheibner og den byggegruppe, han arbejder sammen med, satte byggeriet af carolinere i 1:87 i system - så meget, at der kom en regulær byggevejledning ud af det. Den blev lagt på nettet - og er siden udbygget under navnet "Peters skibsværft", som kan findes på adressen <http://svjmjkskib.blogspot.dk>. Her er også interessante tips og vejledning til, hvordan man omsætter DSB's mindste jernbanefærge, M/F Morsø, til model i størrelse H0. Den var fra 1933 til 1977 i drift på overfarten Glyngøre-Nykøbing Mors.

Hajkutteren

Endelig giver hjemmesiden information om et tredje projekt, der har sit arnested i Vejlesens kældere: Hajkutteren - eller, som de fleste vil sige: En 1:87 model af den klassiske danske træ-fiskekutter.

Kutterens skrog blev til på grundlag af en skrogtegning i bogen "Danske Bådtyper" fra Handels- og Søfartsmuseet på Kronborg. Tegningen er nu omsat til et småserie byggesæt i resin, som forhandles hos Vejlesen. Ud fra sættet kan bygges dels en klassisk blå dansk fiskekutter med mast og styrehus, men skroget kan også bruges til en vandliniemodel af

den ældre type, hvor vind og sejl var drivkraften.

Og hvem ved, hvad tiden kan bringe? Værftsgruppen i Vejle er fortsat aktiv, og det bliver spændende at se, hvad man kaster sig over som næste projekt. Ingen tvivl om, at de allerede har gjort det enklere at "befolke" kaj og lejer i såvel trafik- som fiskeri- og færgehavn. ■



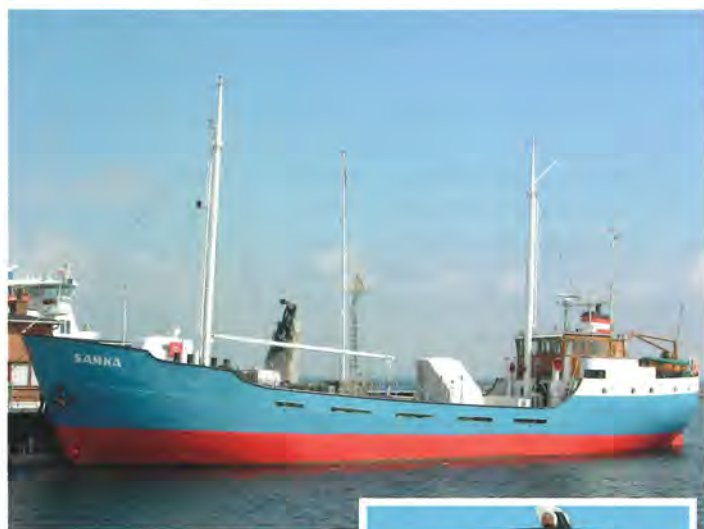
En god dansk fiskerkutter findes nu som småseriemodel hos Vejlesen - også et produkt af byggegruppen. Mens skroget er støbt i et stykke i resin, må man selv samle det med styrehus og opbygninger, ligesom farvesætningen er fri ... men traditionen byder jo, at kutterne er lyseblå. Selv om enkelte havde en helt anden farve. Foto: Anders Riis.



Samme grundskrog, men med anden opbygning - som sejlkutter. Også fra "Peters værft". Foto: Anders Riis.



Kutteren fra Vejle før bemaling og detaljering. Foto: Spor og baner.



Virkelighedens carolinere findes fortsat i to eksemplarer på dansk flag. "Caroline S" ses her i Svendborg, mens "Samka" har hjemme i Marstal. Alene stævnmærkerne fra de to lader ane, at der var tale om gedigent dansk håndværk. Oprindeligt havde de hver en besætning på fem mand - i de seneste år kunne færre gøre det. Foto: Anders Riis.



Danmarks smalsporede havnebaner



Af Flemming Søeborg

Det lyder måske som en vits, men der har faktisk eksisteret smalsporede havnebaner i Danmark. De fleste forsvandt i 1920- og 30-erne, så derfor er de nok ikke særlig kendte i dag. Der fandtes smalsporede havnebaner i byer som Skagen, Haderslev, Aarøsund, Sønderborg, Mommarmark, Assens – og så naturligvis på Bornholm, hvor Rønne, Nexø og Allin-

ge havde smalsporede havnebaner.

Havnebanen i Allinge blev anlagt i forbindelse med etableringen af Rønne-Allinge Jernbane (RAJ) i 1913, og den grenede fra på fri strækning mellem Allinge og Sandvig stationer. Sporet bugtede sig ned gennem byen, indtil det nåede havnen, hvor sporet delte sig i to parallelle spor ved anløbskajen for Østbornholmske Dampskibsselskab A/S med

omløb for enden af molen. I år kunne havnebanen således have fejret 100 års jubilæum, men RAJ blev nedlagt allerede i 1953.

Selve havnebanen kan ses endnu, dog uden skinner. Den gamle tracé fører stadig gennem byen ned til havnen, og på molen er sporenes forløb meget synlige selv 60 år efter nedlæggelsen. Nok er skinnerne fjernet, men der er blot lagt beton mellem brostenene, således at sporforløbet nemt kan følges. Ved den nyere forsænkning i molen kan man oven i købet se, at det kun er skinnehoved og skinnekrop, der er fjernet – selve skinnernes fødder ligger der stadig under betonen. De to endestationer samt mange af mellemstationerne på RAJ er bevaret, lige som store dele af strækningen kan gennemkøres på cykel. Mange af De Bornholmske Jernbaners genstande er bevaret på DBJ-museet i Nexø, og såvel museum som selve Bornholm er et besøg værd.

▲ Allinge Havnebane med SS Hammershus i havnen. 1930'erne. Postkort. Arkiv DBJ.



Sporforløbet på molen anes tydeligt. Foto Spor og baner.



Allinge Havnebane 2012. Sporet er blot fyldt op med beton. Foto Spor og baner.



Rester af skinnefod på Allinge Havn 2012. Foto Spor og baner.

Et flot jubilæum



Tekst og fotos Vagn Holstein

Danmarks suverænt ældste modeljernbaneklub, DMJK, kunne den 9. marts fejre 75 års jubilæum. Vi var på plet-

ten eller rettere på Nørrebro station for at fejre jubilaren. Jeg følte en vis tilknytning, idet min far deltog i den stiftende generalforsamling i 1938. Han var da 20 år og

▲ *Triangelvogn med tagrytter vendes på en uhyre lille drejeskive.*

havde allerede dyrket hobyen hjemme på loftet over

Skovridergården i Jægerspris i nogle år. Som polyteknisk student i København delte han interessen med fætrene Poul og Ove Gram, sønner af komponisten Peder Gram.

Klubben nåede kun lige akkurat at få indkøbt messing-skinneprofiler fra England, før krigen stoppede den kilde. Bygningen af det første anlæg på Nørrebro station kom ikke rigtigt i gang før efter Befrielsen i 1945 og kun langsomt, da næsten alle materialer var vanskelige at skaffe. Da der var flere DSB-folk blandt medlemmerne betød det ikke blot, at klubben fik rådighed over lokalet på Nørrebro, men disse folk udnyttede også modelanlægget til at undersøge anvendelsen af nye typer sikringsanlæg. Det var bl.a. folk som James Stefensen.

En anden kendt DSB-mand, Vilhelm Voldmester, satte sit præg på bygningen af det rullende materiel. Især blev han kendt for sine fine damplokomotivmodeller.



John Thørholm servicerer OHJ 38.



E-maskinen – et mesterværk i spor 0.



Mv med posttog – vækker minder om anlæggets barndom.

Voldmester stod for ombygningen af litra P- til PR-maskiner.

Anlægget på Nørrebro ligger gemt af vejen i et relativt lille rum under en af trapperne til perronen. På trods af rummets størrelse og skala 0 er det lykkedes at få plads til fire stationer og et maskindepot. Der tilstræbes at køre efter køreplan. Anlægget er bygget med sideskinne, og det system er bibeholdt - det var måden at gøre det på i 1930'erne. Styringen er analog. På klubbens andet anlæg i Albertslund køres der

to-skinne system med Lenz digitalstyring.

Flere af modellerne bærer præg af mange års brug og andre detaljeringsstandarder end i dag, men alt er hjemmebygget, og der er en del modeller, som er særdeles smukt udført.

Der var intens koncentration på kommandoposterne, men trods omhyggelig vedligeholdelse viser anlæggets alder sig ved en del uventede stop. I det store hele gav jubilaren indtryk af at være sund og rask med et strejf af nostalgi. ■



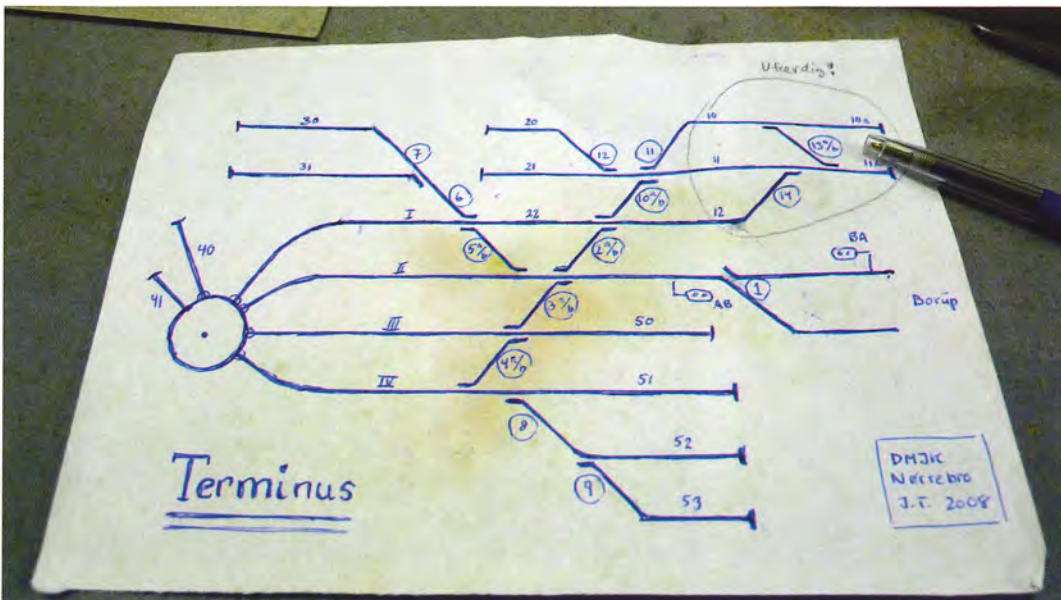
På vej til næste rum – nej, der sidder et spejl under broen.



Mo med CRS-styrevogn - noget slidt, men ellers flot udført.



Et meget usædvanligt tog – KSB-lokomotiv med vognstamme.



▲ Kompliceret sporudfletning i Borup – alt er håndbygget.

◀ Sporplan fra Terminus.

Styrkeprøve mellem to sværvægtere



BR 185 323-0 i fuld figur i Fredericia. Foto Spor og baner.

Tekst og fotos Spor og baner

Roco har lavet TRAXX-lokomotivet af BR 185 i DB AG-udgave. Piko lavede nogle år før en model af det samme lokomotiv i Railion-bemaling. Derfor denne lille sammenligning af modellerne, hvis forbilleder hver dag kan ses køre gennem landet.

Overfladisk set er de to modeller ens, og det skulle de også være, da de er af samme familie. Der er dog forskelle, for hvor Pikos model har den oprindelige TRAXX som forbillede, er

Rocos af anden generation TRAXX – genkendelig på den forstærkede førerkabine (med 'skørt' forneden). Ellers er de to maskiner stort set identiske.

Stort set, ja, for der er forskelle. Begge maskiner ligger godt emballeret i papæsker med plastindlæg. De vejer godt til – Pikos vejer 458 g, mens Rocos vejer 535 g. Begge er køreklare, når de tages ud af æsken. Men allerede her mærker man forskellen, for hvor Pikos model er uden ekstradele, følger der en hel del løsdele med Rocos. Endvidere er

der en stor farveforskel på de to maskiner – Rocos model har DB AG/Railions flotte, færdselsrøde farve RAL 3020, mens Piko-modellen ligger mellem RAL 2002 blodorange og 3000 ildrød – hvilket er korrekt for første generation.

Ens – og dog

Umiddelbart ser de to maskiner ud til at have de samme detaljer, stort set samme finhed i graveringen og udførelsen af overdelene. På Rocos model sidder vinduesviskerne helt ind mod midtersprossen, mens de på Pikos vender udad. Det er faktisk fuldstændig korrekt!

Når man kigger Piko-modellen nærmere efter i sømme, er det tydeligt, at der er sparet på detaljerne. Således er de mange håndbøjler på fronten og ved dørene blot antydning som 'knopper' eller forhøjninger, lige som kabelføringen på taget lader



Roco og Piko – hver med sine fortrin.



Fronten på Piko-modellen – bemærk viskernes placering.



Fronten på Roco-modellen – her sidder viskerne anderledes.



Piko BR 185 – fra første serie.



Roco BR 185 fra anden serie.

noget tilbage at ønske – såvel i omfang som i udførelse. Rocos tagdetaljer er mere komplette og er udført med dele og påtryk i forskellig farve. De to modelleres pantografer er relativt spinkle – Rocos model har smalt slæbestykke, hvor Pikos er bredere. Tyfonerne på Pikos model er røde og skulle have



Pikos front med faststøbte håndgreb m.m. - kan gå an.



Rocos front er anderledes elegant med monterede håndgreb og bøjler.



Til sammenligning Fronten på BR 185 323-0 i Fredericia. Foto Spor og baner.

haft sølvfarvet tragt, hvor de er helt sølvfarvede på Rocos.

Påtrykkene på begge maskiner er fuldt ud i orden – tydelige, læsbare og med korrekt typografi. Her kan man bemærke, at moderne maskiner efterhånden har ganske mange påskrifter – ikke blot litreringen, men også diverse slogans og reklamepåskrifter.

Et kig under skørtet

Kigger man på undervognen, træder forskellene måske endnu tydeligere frem: Hvor Pikos undervogn er ret forenklet og stort set blot har nogle antydninger af armaturer, er Rocos fornemt forsynet med armaturer, rør (farvemæssigt afsat) og antydning af kardanled. Tillige er hjulene med de markante bremsr fremstillet med 'huller', mens Pikos model blot har disse påtrykt. Pikos model har ingen hæfteringe, mens Rocos har to gummiringe på én aksel. Bogiesiderne udviser samme mønster mht. detaljering. Pikos ligner mest flade kulisser, mens Rocos har et meget plastisk udseende med trin, baliser m.v. Endvidere har Rocos model plove, monteret på bogierne, mens Piko-modellen har antydende plove, gennembrudt af koblingerne.



Bogie på PIKO BR 185 - ret forenklet.



Bogie på Roco-modellen virker mere plastisk.

Teknikken afgørende

Når man kigger ind i maskinerne, ser man, at de er nogenlunde ens opbygget: Centerstillet motor med kardantræk til alle aksler. Mens Rocos model har to svinghjul, har Pikos ingen. Ved analog drift lyser Pikos model kun svagt, men lysstyrken tiltager med hastigheden. Lysfarven er gullig (glødepære). Der er intet rødt slutlys. Rocos model er udstyret med lysdioder, der fortil afgiver et klart, blåhvidt lys, bagtil to røde slutlanterner med konstant styrke. Begge modeller er udstyret med ottepolet NEM-stik og kulisser til kortkoblinger.

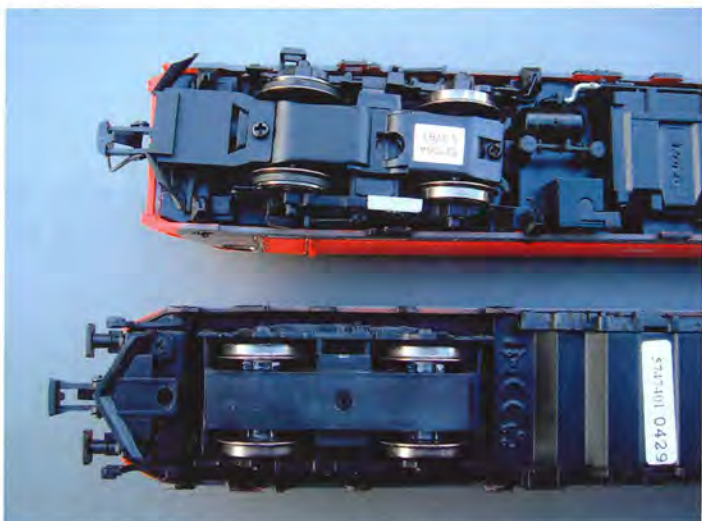
Pikos model ser lidt rodet ud med ledninger hist og her og et ret 'råt' udseende af chassiset, mens der er kælet mere for Rocos undervogn med vel gennemført ledningsføring. Og så er det vel på tide at se, hvordan de

opfører sig på skinnerne. Begge modeller er afprøvet i analog drift.

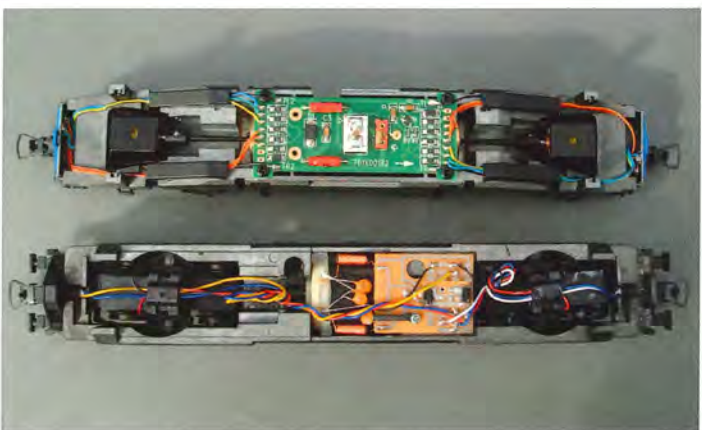
Pikos model begynder at køre ved lav spænding. Tophastigheden er moderat, hvilket passer til et godstogslokomotiv. Lyden er let snerrende, ikke ubehagelig, men acceptabel. Rocos er lidt langsommere i optrækket, men accelererer bedre, når den er i fart og rykker helt klart fra Pikos med max-hastighed. Lyden er mere afdæmpet. Begge maskiner har et kort



Detaljer på pufferplanken på forbillede. Foto Spor og baner.



De to undervogne - Roco øverst, Piko nederst.



Rocos BR 185 øverst og Pikos model.

udløb, hvor Rocos model dog standser mindre abrupt end Pikos. Da de begge vejer godt til og har pæn afstand mellem strømoftagene, er der ingen problemer ved kørsel hen over hjertestykker. En direkte styrkeprøve mellem de to drabanter gav



Strømaftager på PIKO BR 185.



Strømoftager på Roco BR 185.

følgende resultat (med udtaget NEM-stik, hvor den ene model var 'død'): Pikos model kunne hverken trække eller skubbe Roco-maskinen, mens Rocos model nok kunne hale Pikos af sted, men ikke skubbe den. Til almindelig drift uden større stigninger er Piko's model dog i orden, og Roco's vil ikke have vanskeligheder pga. de to hæfteringe.

Facit

Vil man have et enkelt, billigt og velkørende, moderne lokomotiv, er Piko's BR 185, som findes i et utal af varianter, sagen. Detaljering, teknik, graving og andre ting er måske ikke helt i særklasse, men der er dog tale om en hæderlig model.

Ønsker man derimod en næsten korrekt model med fine køreegenskaber og teknik fra vor tid, er Roco's model velvalgt. Et stort plus er de mange, flotte detaljer, de ekstra løsdeler, belysningen

og 'det lille ekstra' i udførelsen. Man må konkludere, at kvalitet koster penge. Ikke at Piko's model ikke er kvalitet, for overfladisk set ligner de to maskiner hinanden og har næsten samme fortrin, men der er dog vægtige forskelle, hvilket retfærdiggør prisforskellen. ■

Piko BR 185 077 art. nr. 57474. Pris cirka kr. 600,-.

Roco BR 185 332 art. nr. 62709. Pris cirka kr. 1.600,-.



Forbilledet endnu en gang i Fredericia.



Begge modeller set fra oven.

Så er den her...



BEDFORD CA postbilen

– eksakt skala 1:87
med fine, ætsede detaljer.

Tre forskellige numre –
385, 1204 og 1208.

NB: Kun én model pr. husstand.

Eksklusivt for

FRISPORET

Trafikmodeller

Måne, stjerner og et par Natteravne



Roco har nu udsendt et dobbeltsæt af de populære liggevogne med måne og stjerner. Liggevognene ophørte desværre med nattekørslen ("Natteravnen") i forbindelse med åbningen af den faste forbindelse over Storebælt i 1997, men på modeljernbanerne lever de videre i bedste velgående.

Historien om liggevognene er formodentlig velkendt. I al korthed drejede det sig om, at DSB indkøbte ældre, tyske vogne i 1980'erne og efterfølgende moderniserede dem. Faktisk var nattog-

ne gennem landet så velbesøgte, at DSB også måtte leje sovevogne i Storbritannien fra 1986 i en årrække for at dække behovet.

Modellerne

De to modeller bærer numrene 407 og 409; det betyder, at de er af serien 400-411, der begyndte deres karriere som rødmalede vogne omkring 1983-84 og først senere i årtiet fik det blå/røde design. Omkring 1989 fik de påført måne og stjerner, mens udlandsvognene fik konfetti, snefnug

og fyrværkeri på siderne. Undervejs blev vinduerne udskiftet med en anden type med små klappruder øverst. Tilsammen udgjorde disse liggevogne DSB's mest spektakulære vogne – det var fra tiderne før, at alle mulige tog blev indpakket i reklamefolie eller graffiti.

Modellerne har været på markedet før, og der er ikke så meget at sige om dem, andet end at de er opsigtsvækkende, flotte – og noget nær perfekte i modelgengivelse. Månen og stjernerne er dog blevet lidt for lyse i det, men ellers er vogne uhyre fint detaljerede med delvist opslåede senge, forkromede lister

og indfatninger i mellemgangens vægge. Vognene lider af samme skavank som tidligere modeller fra Roco, nemlig en langsgående, grim spalte nederst på vognsiderne. Desværre er der heller ikke vedlagt vognløbsskilte, men det forlyder, at næste liggevognsmodel, litra BCM-O ("Skørtevognen"), fra Roco får disse skilte med – denne gang trykt på tynde metalplader. Forhåbentlig er der vedlagt nogle ekstra skilte til at pynte disse to modeller med, ellers kan det være, at Skilteskoven er klar med vognløbsskilte. ■

Roco art. nr. 64093 ca. 800,-.



BCM 406 på Helgoland, maj 1997. Bemærk de nye vinduer. Foto Spor og baner.



BCM 409 er her fotograferet i Tønder i 2000. Også den har nye vinduer. Foto Spor og baner.



BCM-modellen.



BCM-detajler.

Der bor en bager...

Tekst og fotos
Flemming Søeborg

...og udgangspunktet for denne model var bagerkringlen fra Real-Modell (se sidste nummer). Dén måtte kunne bruges kreativt, tænkte jeg, så jeg gik på jagt efter et egnet byggesæt til en bagerbutik. Det skulle være en hjørneejendom, så valget faldt på Vollmer nr. 3807, som kaldes 'Jernbanearbejderhus'. Det kan gå an som byhus i en sidegade med tårnet og karnappen som bærende, arkitektoniske elementer.

Vollmers modeller er kendt (berytget?) for ret grove strukturer og detaljer,



Udgangspunktet - den statelige hjørnebygning med rig ornamenterik.

og dette hus var ingen undtagelse. Alligevel havde det noget attraktivt over sig, især stueetagen med pudset væg i kontrast til resten af facaden med blankmur. Murstenene er dog temmelig grove, og hushøjden er ikke noget at tale om - illustrationen på forsiden er 'optisk bedrag'. Nå, mere herom senere. I øvrigt viste det sig, at byggesættet indeholdt facadedele til de to gavle/bagsider - det er ellers ikke almindeligt, at hjørneejendomme er beregnet til at stå alene.

Forberedelsen

Først blev alle facade- og tagdele afrenset med acetone, hvorefter jeg skar ud til butiksrunder i de to pudsede facader. Jeg brugte vinduesrammer fra Auhagen med målene 19 x 23 mm, og efter udskæringen malede jeg de nederste facadedele okkergule. Herefter malede jeg fugerne med fortyndet, ly-



Murværket har mange, fine detaljer, trods den noget grove struktur - bemærk f.eks. de 'knækkede' mursten.



Sådan kunne man også bygge hjørnehuset - der er dele nok i sættet.

sgrå maling (Humbrol 64). Jeg blandede Humbrol 100 med nr. 70 i forholdet 1:3 uden at blande det totalt; det gav en flammet eller chancerende kulør, som jeg nærmest duppede på murstenene bagefter med en næsten tør pensel, så vidt muligt uden at lade farve komme i fugerne. Det kaldes på tysk 'granieren', på engelsk at 'highlight', på dansk ville man vel sige at fremhæve. Resultatet blev i hvert fald meget tilfredsstillende. Og så var det tid til at gå i bageriet.

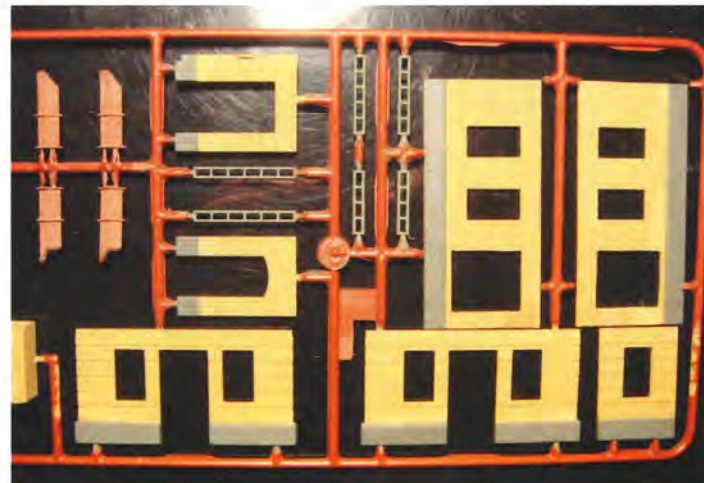
Brød til folket

Jeg havde fra begyndelsen besluttet, at bageriet skulle have tredimensionel indretning med brød i vinduerne. Nu gjaldt det så at finde ud af, hvordan det blev gjort. Først malede jeg en

plaststrimmel sølvfarvet (6 x 100 mm) og skar derefter fire stykker ud på hver 25 mm. På disse limerede jeg forskellige stumper plastaf-fald - 1 x 1 mm lister, der skulle ligne rugbrød, andre, snoede strimler (horn eller lignende), udrykningsblink (franskbrød m.v.), små styroporkugler (chokoladeboller), hvide stumper plast (flødeskumskager) og malede disse ting bagefter - gyldebrune som rugbrød, mørkebrune som rugbrød, bollerne med mellebrunt chokoladeovertræk, lidt rød farve her og der som syltetøj, hvid glasur eller flødeskum - kun fantasien sætter grænser. Et fad med pølser blev til en slags kaffebrød og så fremdeles. De færdige hylder blev så limet på indersiden af de to butiksvinduer.



▲ Udskæring af butiksrunder. ▼ Bemaling af facadedele.





På indkøb...



Udsnit af bagerkunsten...

Herefter samlede jeg underetagen og skar et stykke plast til som gulv. Nogle stykker murplade blev bagvægge i bageriet, og endnu en stump mur blev brugt som disk med flere stykker 'brød' limet fast. Slutteligt blev en bagerjomfru og nogle kunder placeret i lokalet.

Lugten i bageriet

Det var nu tid til at se på resten af bygningen. Jeg samlede murdelene til hjørnet, men kunne straks se, at huset var for lavstammet – f.eks. ville rummene på 1. salen få vinduer ned til gulvet, hvilket jeg fandt ville være forkert. Det er jo ikke Versailles, men en almindelig bolig. Jeg besluttede mig derfor til at forhøje bygningen med et ekstra 'lag' puds og skar nogle strimler plast af 6 mm højde til hele vejen rundt. Disse blev limet oven på pladen mellem stuen og 1. sal, og det hjalp noget, selvom bygningen stadig ser for klejn ud. Gavlene, som på mit diorama ville blive usynlige, erstattede jeg med rester af plasticard, så-

ledes at jeg nu har materialer til en anden bygning.

Resten af bygningen blev samlet, dog uden de grove murbuer over vinduerne og andre, tyske detaljer – egentlig ufatteligt, at Vollmer stadig laver sådanne grove strukturer i deres byggesæt, men det er nok blevet deres 'varemærke'. Endnu mangler dog sålbænke og udspartling af revner. Taget, som egentlig skulle være et sadeltag, ændrede jeg radikalt til fladt tag på bagsiden (det kan ikke ses nede fra gadeplanet!). I vore dage ville man anlægge en vindomsust tagterrasse deroppe, men da bygningen skal bruges på et ældre anlæg, er en tagterrasse for moderne. I stedet er der nogle lemme, ventilatorer og andet – et sted skal lugten i bageriet jo kunne slippe ud!

Pynt, glasur og krymmel

Den endelige dekoration bestod af gadeskilte (Epoke-Modeller), forretningsskilte (Heljan, fra butikscentret), gardinark fra Danscale (med Madam Blå i vindu-



En lidt lavstammet bygning – det må afhjælpes.



Indgangspartiet med en vægtig karnap ovenpå. Spalterne på hjørnet skulle dækkes af nedløbsrørene.

et!) og bagerkringlen fra Real-Modell. Naturligvis skal der anbringes én mere på det andet hjørne, men p.t. afventer vi forsyninger udefra. Voila! Et nybagt bageri til hjørnegrunden. ■

Materialer: Vollmer 3807, plaststrimler, to mm plasticard (rester), markedspladsting fra Busch og Faller, Real-Modell Z 582 ætseark, figurer, lim, maling.



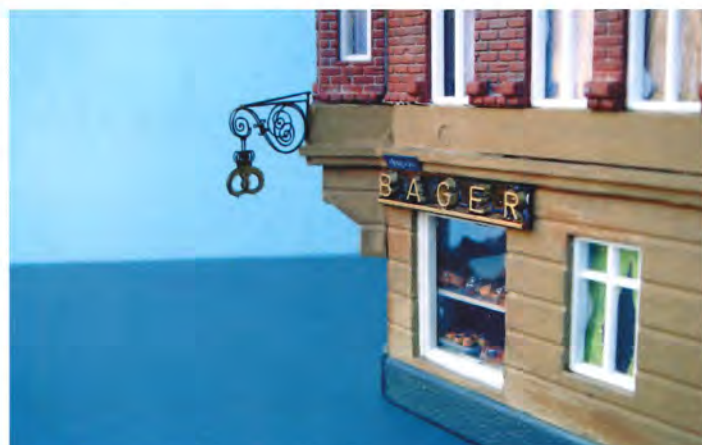
Den næsten færdige bygning – en opvisning i konditor-kunst.



Bygningen set oppefra med tagdetaljer.



Facaden mod hovedstrøget.



Løb lige hen til bageren på hjørnet efter et franskbrød...

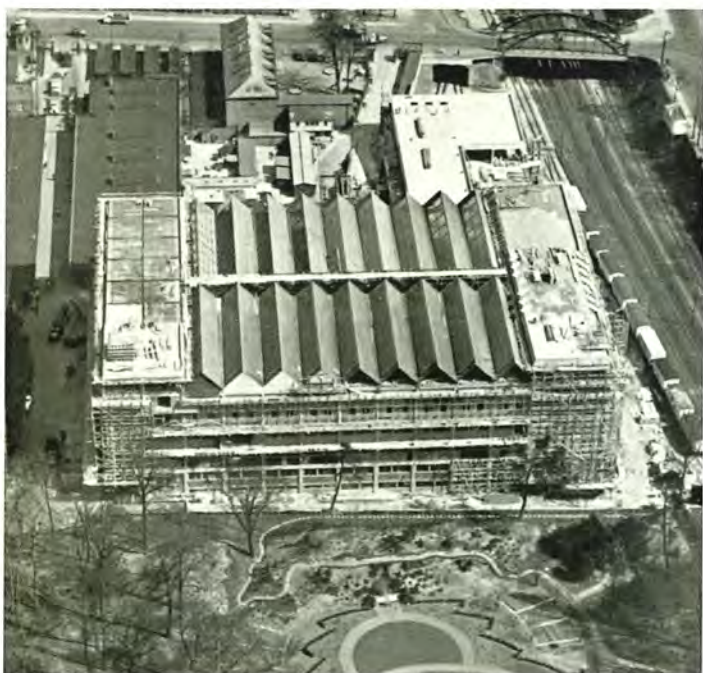
Privat godsbanegård forsvinder

Stationsbygningerne er faldet på striben igennem de seneste ti-femten år. Stort set alle Svendborgbanens bygninger blev revet ned kort efter banens 125-års jubilæum, og mange andre

steder i landet – f.eks. på Marskbanen – ser det lige så mistrøstigt ud. Og nu er turen kommet til Station HOF, en af landets mere ukendte 'stationsbygninger' – som på den anden side var mere



Station HOF under nedrivning, marts 2013. De to spor førte ind gennem de to hvide, tilmurede åbninger nederst t.v. på bygningen. Foto Flemming Søeborg.



Station HOF set fra luften i 1954. Bemærk de lange rækker af ølvogne til højre langs S-banen. Foto Carlsbergs Arkiver.



H0-model af Station HOF, Carlsbergs legendariske øl-banegård. Modellen er bygget i 1954. Foto Carlsbergs Arkiver.

eller mindre kendt af alle aligevel.

Hvorfor nu det? Jo, Station HOF var det populære tilnavn til Carlsberg Bryggeriernes tappehal med tilsluttede jernbanespor (med indkørsel ved siden af Enghave station på S-banen). Bygningen blev opført i 1951-55, men allerede i 1937 havde bryggeriet fået sporforbindelse til læsepladsen. Dagligt blev der i den nye tappehal tappet op til 1½ mio. flasker øl/sodavand, og en stor del af produktionen blev sendt ud i landet med jernbanevogne fra hallen. Dagsproduktionen af øl var på en enkelt dag i 1956 større end hele det første års produktion i 1847. En almindelig ølvogn kunne rumme 470 kasser med i alt 23.500 flasker - der var 50 flasker i trækasserne,

som fyldte vejede 37 kg. Der var plads til 24 af datidens ølvogne på de to spor i Station HOF. Mange husker de lange rækker af hvide/grønne Carlsbergvogne på sporet langs S-togsperronen. Et af de rangerlokomotiver, der blev benyttet til rangeringen, var "Den grønne Elevator" ML 6, et meget aparte, britisk lokomotiv, overtaget af DSB i 1957. Carlsberg havde i øvrigt knapt 150 ølvogne, da tallet var højest i 1973.

Udødeliggjort på film

Carlsberg afviklede efter årtusindskiftet bryggeriet ved Valby Bakke og flyttede hele produktionen til det nye bryggeri i Fredericia, hvorfra transporten af varerne nu går den anden vej - heldigvis igen med tog. Den gamle Carlsberg-grund er i disse



Jernbanevogne læsses med gaffeltrucks i Station HOF omkring 1960. Carlsbergs Arkiver.



år ved at blive omdannet til en helt ny bydel, og der er tilmed planer om at flytte S-togs-holdestedet Enghave hen til pladsen, hvor Station HOF lå. Selve bygningen bliver nu jævnet med jorden, men Station HOF vil for alle fans af jernbaner og Olsen

Banden stå i et særligt lys, for det var nemlig hertil, at banden fik rangeret politiets udflugtsvogn "PT 1448" ind under bægerklang, sang og høj stemning i filmen "Olsen Banden på sporet" fra 1975. ■

Lange rækker af ældre Carlsberg-vogne under tappehallen. Carlsbergs Arkiver.



ML 6 - Den Grønne elevator - blev ofte brugt til rangering med Carlsbergvognene. Foto Spor og baner.



Enghave trinbræt, marts 2013. Sporet til Carlsberg forløb mellem støttemuren og S-togssporet. Bygningerne i baggrunden t.h. var del af Københavns sporvejes Hovedværksted.



Beviset for, at Station HOF har eksisteret. Vognløbsskilt i Trafikmuseet i Hørve 16. marts 2008. Foto Flemming Søeborg.



Ud over banevogne havde Carlsberg mange lastvogne, herunder disse to specielle vogne. Carlsbergs Arkiver.

Tur til Kjellerup

Tekst og fotos

Hans Gerner Christiansen

Da jeg første gang besøgte SKRJ (Silkeborg-Kjellerup-Rødkærsbro-Jernbane) den 21. maj 1962, som var i første del af min sommerferie, opdagede jeg, at jeg burde have haft et ophold i Kjellerup, da en hel del af banens materiel stod der.

Da jeg senere holdt anden del af min sommerferie, var det tiden at rette min fejltagelse, så allerede første fridag den 14. juni tog jeg igen nordpå. Jeg benyttede sam-

me rejserute som sidst, hvor jeg tog fra Odense med tog 5, som forlod Fyns hovedstad kl. 8.46 og var i Horsens kl. 10.12. Kort efter at jeg var ankommet, var jeg så heldig, at et ophugningstog fra HV (Horsens Vestbaner) ankom med en Triangel-motorvogn, HV LM 117, som trækraft. Det var lidt trist at se, og senere skulle det blive meget værre, da også den sidste privatbane i Horsens blev nedlagt.

Jeg gik over på stationen og købte en enkeltbillet til Silkeborg for kr. 8,00, og



Under mit korte ophold i Horsens fik jeg et billede af HV (Horsens Vestbaner) LM 117, der lige var ankommet med et ophugningstog og derefter kørte hen mod remisen.



Ved at gå hurtigt mod nord på Kjellerup station fik jeg et billede af skinnebussen, da den fortsatte mod Rødkærsbro. En fodgængerbro gik hen over hele stationsområdet.



Mit første billede fra Kjellerup. Til venstre holder "David" med dagens godstog. Bemærk farven på Q-vognen. I spor 1 holder den skinnebus, jeg er kommet med og foran den en "Sporhund". Stationsbygningen er placeret lidt mærkeligt, men det skyldes, at SKRJ blev åbnet i to omgange. Først Rødkærsbro-Kjellerup (RKB) i 1912 og Kjellerup-Silkeborg i 1924.

ved hjælp af den kunne en skinnebus fra HBS (Horsens-Bryrup-Silkeborg) transportere mig til Silkeborg ad Danmarks smukkeste jernbane. Solen skinne- de fint, så jeg fik en god tur gennem de mange dejlige landskaber, som jeg aldrig kunne blive træt af. Det bevirkede endda, at jeg senere vandrede mellem Horsens og Silkeborg hele to gange, men det er en anden historie.

Jeg kom til Silkeborg kl. 12.25 og gik ind på stationen for at købe en returbillet til Kjellerup, og den måtte jeg betale kr. 4,20 for. Da der ikke var meget liv på skinnerne, gik jeg ud på

gaden foran stationsbygningen, hvor SKRJ's skinnebus holdt. Den afgik kl. 12.49, og efter at have kørt det meste af banen igen, ankom jeg til Kjellerup kl. 13.26. Desværre var solen gået væk, og det var lyst gråvejr, men det var jo også udmærket at fotografere materiel i.

Jeg skyndte mig at gå lidt nordpå på stationen, og jeg fik et udmærket billede, da skinnebussen fortsatte mod Rødkærsbro. Jeg gik hurtigt tilbage til stationsbygningen, for i spor 2 holdt dagens godstog, som blev trukket af det berømte lokomotiv "David", som tidligere var en almindelig Trian-



Dagens godstog med "David" som trækraft. Første vogn er en Q-vogn, der bruges som stykgodsvogn. Man kan lige skimte en stor pakke i døråbningen. Derefter følger to store tyske godsvogne, som er hentet på den lokale maskinfabrik.

gel-motorvogn. Imidlertid brændte den i 1956, og man byggede så en ny overdel til undervognen. Af praktiske grunde fik den forhøjet førerhus på midten, så føreren havde godt udsyn hen over de lavere ender. Den beholdt sit gamle nummer, M 4, og motor og transmission var stadig den samme, så der var kun træk på det ene hjulsæt. Vægten blev dog ændret 1 t ved hjælp af en indstøbt cementblok. Tilsyneladende var der en ansat ved SKRJ, der havde humoristisk sans og kendskab til Bibelens beretninger, så man døbt det nye lokomotiv "David", hvilket stod i messingbogstaver i hver ende af køretøjet. Selvom trækraften var beskednen, var det daglige godstog på SKRJ det samme, så de passede godt sammen. "David" havde den fordel, at den var billig i drift, og motor og transmission var den samme som på SKRJ's Triangelvogne.

Dagens godstog bestod af en stykgodsvogn og to store tyske lukkede godsvogne, som var blevet hentet på en lokal maskinfabrik, der var en af banens gode kunder. Da jeg gik op på gangbroen midt på stationsområdet for at tage et billede af den nordre indkørsel, kunne jeg se hele fire eksemplarer af de store tyske vogne, hvoraf et par stykker stod på maskin-

fabrikkens eget sidespor. Faktisk skulle SKRJ nedlægges 1966, men direktøren for maskinfabrikken satte så stor pris på banen, at han betalte den manglende underskudsdekning på kr. 3.500,- pr. år, så garantien kunne forlænges til 1968.

Jeg husker ikke mere, hvem der fortalte, at banen også ydede god service, for kom der en hastervogn til Silkeborg, som skulle videre til Kjellerup, så startede man bare en af motorvognene og sendte et særtog af sted med godsvognen. Man kan så spørge, hvorfor man ikke kunne beholde det korte stykke mellem Kjellerup og Rødkærsbro som gods-sidespor og lade DSB betjene det, når nu behovet var der, men så vakse var man ikke. Det gjorde man da på strækningen mellem Fårup og Mariager.

Imidlertid begyndte det lille godstog at røre på sig, så jeg gik ud til den sydlige ende af stationen og fik et billede, da det rullede af sted. På vejen tilbage opdagede jeg, at det sydligste sporskifte var elektrisk drevet, således at man kunne fjernbetjene det fra stationsbygningen. Jovist, den lille bane var skam moderne. Om det samme gjorde sig gældende i den nordlige ende, fandt jeg ikke ud af, for så meget tid havde jeg ikke i Kjellerup, da jeg skul-



På vejen tilbage til stationen opdagede jeg, at indkørselssporskiftet var fjernstyret med elektrisk drev.



Jeg gik op på gangbroen og tog et billede i nordlig retning. Midt i billedet holder to godsvogne, som sikkert er dagens godstog fra Silkeborg. Nærmest holder en stor tysk vogn, som skal til maskinfabrikken i baggrunden til venstre, og foran den står en DSB PT, som er læsset med kunstgødning fra Kalundborg. På fabrikkens sidespor kan man skimte tre store, tyske vogne. På læssevejen står en transformator på en masse sveller, hvilket tyder på, at den er kommet med banen. Til venstre i billedet står en fin mobil læsserampe og foran den ses en stationær læsserampe, der er vinkelret på sporet.



Der gik en fin sti langs banen mod syd, så jeg kunne få et billede, da godstoget fik afgang mod Silkeborg. Bemærk bogstaverne på næsen af lokomotivet.



Stationsområdet set i sydlig retning. Helt til venstre ses lidt af den tosporede remise, og foran den er en kulbænk og en meget lille drejeskive. Godsvognen i midten må være stationær, da der er en trappe af sveller foran. Til højre i baggrunden ses pakhuset, og bag det ligger stationsbygningen.

le med tilbage, når skinnebussen kørte sydpå.

Da godstoget var kørt, faldt der ro over stationen, og jeg så mig om. Banens godsvognsfarve var ikke den sædvanlige DSB-brune, men en nærmest murstensrød. Især bemærkede jeg en åben godsvogn af den kraftige tyske model, som DSB kaldte PE. Træværket var malet i den murstensrøde farve, og alt jernet, inklusive undervognen, var lysegråt, det man kalder koldgalvaniseret. De hvide hjørnemærker var rammet ind foroven og forneden med en kraftig sort streg, så de ikke flød sammen med jernstolperne. Påskrifterne var malet med hvidt på en sort jernplade. Det var en ganske flot vogn, der ville lyse op på enhver modeljernbane.

Der holdt fire-fem Q-vogne af den sædvanlige model, men på flere områder var de ombygget. Gavldørene var fjernet, og de fleste sidedøre manglede lemmene fra dengang, vognene blev brugt til kvægtransporter. Der var

endda en Q-vogn med de kraftige aksellejer, som blev kaldt "svenske aksellejer", og som jeg syntes så godt om.

Ankomsten af skinnebussen kl. 14.15 fra Rødkærsbro nærmede sig, men selv om jeg kun havde haft 49 minutter i Kjellerup, havde jeg da fået set næsten, hvad jeg ønskede. Jeg manglede kun maskinfabrikkens sidepor.

I Silkeborg skiftede jeg til et Mo-tog til Skanderborg, hvortil jeg ankom kl. 15.49. Efter lidt ventetid ankom tog 70 kl. 16.27, og en My trak toget videre sydpå med ankomst i Odense kl. 18.36. Sidste gang, jeg besøgte SKRJ, benyttede jeg også tog 70, men stod dengang på i Langå.

Det havde været interessant at besøge den lille bane, som havde forstået at tilpasse sig de lokale forhold. Har man ikke meget plads på sin modeljernbane, kan man med fordel forsøge at efterligne SKRJ, da Kjellerup station ikke fylder meget. ■



Q 14 hedder denne kraftige Q-vogn, der nok er bygget til forlængelsen af banen i 1924 at dømme efter udseendet af puffer og aksellejer. Gavldørene er senere sløjft ved en ombygning, der ser noget hjemmegjort ud, og i stedet for træstolper er der brugt vinkeljern til at stive gavlen af med. Det mener jeg aldrig at have set før. Der mangler en enkelt lem i en af sidedørene.

Ved pakhuset stod en stykgodsvogn for enden af en læsserampe. Udenfor midt i billedet står to bure med brevduer, som tidligere var en meget almindelig form for gods på banerne. I forgrunden til venstre står et moderne perronsignal. ►



SKRJ's svar på DSB's PE.



Den lille tosporede remise var enkel og nydelig, men det må være længe siden, der har været damplokomotiver i den, for der var ingen skorsten eller anden form for aftræk på den.



Da den korte strækning fra Rødkærsbro til Kjellerup (RKB) åbnede i 1912, havde man anskaffet tre stk. 1-B-0 T lokomotiver, og de kunne nemt være på den lille drejeskive, som lå foran remisen. Senere fik SKRJ 1-C-0 T maskiner, og de kunne ikke være på den, men det var der heller ikke brug for, for da var banen blevet forlænget til Silkeborg.



Klassiker til vejene

Heljan annoncerede sidste år, at der ville komme en DSB-rutebil til H0. Modellen er nært forestående. Her er nogle billeder af håndmodellen.

Modellen er meget detaljeret og forsynet med bl.a. nedklappelig bagagebærer, utroligt fine vinduesviskere og sidespejle. Modellen gengiver meget fint den buttede form på denne typiske rutebil, der sammen med utalli-

ge andre prægede landevejene i mange år. Modellen på billederne er blot håndmalet med mat, rød farve, og det yder måske ikke modellen fuld retfærdighed. Den færdige model vil naturligvis være korrekt bemalet og forsynet med påtryk m.m. bemærk i øvrigt det frie gennemsyn gennem de helt klare ruder.

Indvendigt er der indretning med sæder, men dog

kun over vinduerne. Det skyldes, at rutebilen på forhånd er forberedt til ombygning til Faller Car System. Derfor er rutebilen også forsynet med drejelige forhjul, hvilket er en overraskende finesse. Rutebilen, en Volvo B 65 med nummer 751, er bevaret i dag af Danmarks Jernbanemuseum. Når rutebilen er udkommet, vil vi gennemgå den nøjere. ■



Bagagebæreren kan klappes ned, men skulle nok have været lavet af ætset metal.



Tåstrup 1964 – DSB bus nr. 944. Foto Holger Sørensen.



Rutebilen – en rigtig landevejsrutebil med blot én dør – har styrbare forhjul.

Det Særlige Billede

For godt 30 år siden var Mo-vognene stadig i drift, og DSB's Centralværksted i Århus havde nok at se til. Her er det Mo 1855, der er inde til en revision i maj 1982, inden den igen kan sættes i drift. Mo 1855 blev bygget i 1954 og

udrangeret i 1983, så den havde ikke lang tid igen på sporene. I øvrigt ville Arbejdstilsynet nok påtale forholdene på værkstedet, hvis der så sådan ud i dag.

Foto Asger Christiansen.



Sidste bog i serien!

Af Flemming Søeborg

Sidste bog i den lange serie af Jernbanehistorisk Årbog udkommet, og den slutter sig pænt til rækken af fine opslagsværker. Jeg har ofte brugt bøgerne til hurtigt at finde svar på konkrete spørgsmål vedrørende jernbanemæssige spørgsmål – som hvornår Europamarkeringen blev indført eller hvilke liggevogne, DSB radede over i 1990.

Asger Christiansens skriver om Langå-Viborg banens åbning i 1863. Det havde taget syv lange og syv brede, før man besluttede sig for en jernbane i Jylland, men da først man gik i gang, gik det hurtigt med at anlægge banerne. Samfundsnyttens af den hurtige og billige transport var tydelig for alle – måske lige med undtagelse af pramdragerne langs Gudenåen, der i årene herefter mistede deres job. Fra Ulstrup station i 1870 blev anlagt et stikspor ned til Gudenåens bred og

bygget et bolværk, således at gods kunne omlæsses mellem kåde og pramme og banevogne. Artiklen er fint illustreret med mange sporplaner og sjældne, datidige fotografier.

I 1888 blev det store fæstningsanlæg Vestenceinten vest for København påbegyndt, og i anlægget var der også en militærbane, der skulle bruges af haubitsere på skinnehjul i tilfælde af angreb. Militærbanen krydsede Statsbanernes spor nogle steder, så der blev udarbejdet særlige instrukser for kørslen her. Morten Flindt Larsen, der står bag artiklen, kommer godt rundt om dette specielle emne.

Da det store anlæg efter mange år endelig var færdigt, viste det sig, at det var overflødigt, og haubitserne blev i løbet af 1920'erne skrottet – Tøjhusmuseet ville hverken eje eller have dem. Fæstningsanlægget ligger der stadig som en langstrakt, grøn oase i byens periferi – byen er vokset

langt, langt uden for dette voldanlæg, der engang lå langt ude på landet.

Ulykke og nye forbindelser

Bramminge-ulykken i 1913, hvor bl.a. folketingsmedlem Peter Sabroe blev dræbt, er genstand for artiklen i 100-året. Det er en ældre artikel af nu afdøde stationsforstander V.F. Jalk, der deltog i redningsarbejdet, kommenteret af Morten Flindt Larsen. Artiklen giver et indblik i forholdene ved den voldsomme ulykke, som fik betydning for fremførelsen af tog bagefter. Mange af de dræbte befandt sig i de to-akslede kupévogne, der var koblet mellem de tungere bogievogne. Kupévognene blev ved ulykken fuldstændigt splintrede, og herefter måtte de kun indrangeres bagest i togstammerne. Samme år ophørte DSB med at anskaffe denne vogntype.

Ole Edvard Mogensen beskriver i sin artikel forholdene ved Oddesund, hvor den



nuværende bro blev indviet i 1938. Oddesund-overfarten blev indviet i 1883. Passagererne måtte gå ombord og fra borde, da der kun overførtes godsvogne med færgerne. Først med indførelsen af Triangel-motorvogne i 1920'erne kom der gennemgående passagertog, idet vognene kunne overføres med færgerne. Med broen blev transporttiden mindsket betydeligt for rejser til og fra Thisted. Der kom gennemgående tog helt til København, og den dag i dag er der stadig et par direkte forbindelser.

Prøv at lade DSB togservice arrangere den næste udflugt.

Som et led i vor service arrangerer vi også udflugter – eller med andre ord – vi sørger for det kulinariske til turen.

Udover nogle faste kolde anretninger klarer vi også specielle ønsker – det er her, vi har en fordel af at være i familie med DSB restauranter – næsten ligegyldigt hvor i landet De ønsker det, kan vi være på pletten og sørge for, at alt klapper til tiden.



Vore dygtige stewardesser kan De få med på turen – så går det hele lidt lettere – og De er sikket på succesen.

Afhængig af Deres aftale med DSB rejsebureau og hvor i landet Deres udflugt foregår, arrangeres den i vogne med større eller mindre kupeer, som vist på billederne.

Tal med Deres DSB rejsebureau eller kontakt DSB togservice, Bernstorffsgade 14, 1577 København V, så kan De høre noget mere om de mange fordele ved at lade vor service og erfaring gøre Deres arrangement til en succes.

DSB togservice



Fjernstyring og udflugter

I 1963 blev Frederiksværksbanen som den første privatbane fjernstyret. Det er også Ole E. Mogensen, der beskriver de nye forhold, hvor der bl.a. nu kom direkte radioforbindelse mellem fjernstyringscentralen og lokomotivførerne. Det betød ikke mindst en stor besparelse på driften, da man herved kunne lukke mange stationer, men det gav også

Illustration fra bogen – dengang kunne DSB Togservice åbenbart godt få det til at løbe rundt, endda med større (og bedre) udvalg af varer.

bedre informationer til de rejsende. De enkelte stationer blev ombygget til at være ens mht. signaler, sporskifter og sikringsanlæg. Systemet var baseret på tonefrekvenser. Det gjorde det muligt at installere en slags 'sort boks', en spolebåndoptager, der optog al kommunikation. Det var uhyre avanceret på det tidspunkt, men er i dag forældet.

Den sidste artikel af John Poulsen behandler DSB's mange typer af udflugtsvogne, dansevogne og kinovogne (kino = biograf). De blev såvel benyttet af Statsbanernes egne arrangører som af f.eks. dagbladene el-

ler firmaer, og der blev opsat højttalere i vognene, således at deltagerne kunne blive underholdt og orienteret undervejs. I 1950'erne blev der indsat flere vogne (litra CMR, ombygget fra CM).

Det kunne gå livligt for sig i udflugtstogene. Pens. trafikinspektør Ole Nørregaard Pedersen har skildret en tur i sin erindringsbog fra 2008, "Den klarede De sku' godt, Brandmajor". Heri omtaler han en udflugt med nogle fagforeningsmedlemmer, der havde betinget sig, at der var fri gennemgang fra vognene hen til rejsegodsvog- nen, der var fyldt op med øl. I begyndelsen af 1960'erne

måtte de aldrende udflugtsvogne erstattes af nyere, og de fem AU-vogne fra 1932 blev bygget om. De fik en flot bemaling med cremefarvet overdel og kunne ofte ses holde ved Helgoland, når de ikke var i brug. En enkelt nåede som designmalet, rød vogn at blive udødeliggjort, idet den blev brugt til filmen "Olsen Banden på sporet", hvor politiet holder udflugt i den (og ender på Station HOF).

Efter en pause genoptog DSB idéen med særlige udflugtsvogne, nu i form af de tre nye 'flex-vogne', som kom i drift i 1988, dog uden større succes. De blev omdan-

net til tjenestevogne, men omkring 2000 blev den ene omdannet til kongelig salovogn S 001, og senere er endnu en vogn omdannet til ledsagevogn for S 001. Også denne artikel er ypperligt illustreret med herlige, gamle brochurer. ■

Jernbanehistorisk Årbog '13. Flere forfattere. banebøger 2013. 82 sider, hæftet. Pris ca. kr. 180,-.

Skaf en ny abonnent og få en vogn!

Du får en eksklusiv model* af en godsvogn, hvis du skaffer en ny abonnent til Spor og baner. Og den nye abonnent får også en velkomstgave, nemlig et figursæt med Olsen Banden eller en Volvo Duett 'Irma' (H0).



Volvo Duett 'Irma'

Alt, hvad du skal gøre, er at få en af dine venner til at tegne abonnement på Spor og baner. Du skal selv være abonnent på bladet, og det er vigtigt, at den nye abonnent giver os lov til at

kontakte ham, når du har sendt hans navn, adresse, e-mail-adresse og evt. telefonnummer til os.

Når den nye abonnent har betalt abonnementsprisen på 595,- kr., sender vi den ønskede vogn til dig og figursættet eller bilen til den nye læser. Det nye abonnement på seks numre vil løbe fra det næste nummer, med mindre et andet forløb ønskes.

Få et helt togsæt

Og mere endnu: Hvis du kan skaffe fem nye abonnenter inden for en tre-måneders periode, venter der en flot belønning til dig – et lokomotiv (DSB klædeskabet nr. 43 fra Rivarossi i H0/DC) – naturligvis får du også de fire vogne!



DSB nr. 43 'Klædeskab'

SPOR OG BANER

Danmarks største modeljernbanemagasin

* Vælg mellem IB 18860, IB 18963, QR 35 997 og QR 36 015 fra hobby trade. Modellerne har ikke været enkeltvis i handelen. Alle modeller er til H0. Tilbuddet gælder kun så længe, at lageret rækker. Med forbehold for ændringer.



IB 18860



IB 18963



QR 35 997



QR 36 015

Vogterhuset fra Danscale

For nogle år siden udsendte Danscale byggesættet af et DSB-vogterhus fra 1898 – en hustype, der stadig kan ses langs jernbanerne. Modellen indledte en serie superrealistiske, korrekte danske huse i H0, herunder de typiske stationsbyhuse med og uden butik. Mange kender givetvis stadigvæk ikke Danscales modeller, men de fortjener at blive kendt af en bredere kreds.

Byggesættene består af resinstøbte dele, udført med meget høj præcision. Dertil kommer ætseark til vinduer, døre m.m. Samlingen af husene er nem, da murene blot skal limes sammen (med cyanolim/araldit), mens taget normalt er støbt i ét stykke. Til gengæld kræver bemaling og øvrig dekoration tid, tålmodighed og præcisionsarbejde. Byggesættene er vedlagt udførlig vejledning. Belønningen er unikke husmodeller i en kvalitet, der kan sammenlignes med museums- og udstillingsmodeller, og det er værd at gøre sig umage med resultatet. Billederne viser et af vogterhusene, samlet og dekoreret af Ulrik Tarp Jensen. En ting, der gør sig godt, er de tofarvede vinduesrammer, som man ind imellem stadig kan se på ældre huse. ■

Danscale art. nr. 1003. DSB Vogterhus 1898. Pris ca. kr. 399,-.



▲ Med den rette bemaling og subtil patinering ligner modelhuset et rigtigt hus. Foto Ulrik Tarp Jensen.



◀ Vogterhuset – faktisk uundværligt på de fleste, danske modeljernbaner. Foto Ulrik Tarp Jensen.



◀ Vogterhuset fra 1898, set fra forskellige vinkler. Foto Ulrik Tarp Jensen.

**Slut op om modeljernbanehobbyen
– støt din lokale forhandler**

BR 98 – en ægte bayrer



BR 98 set fra siden. Foto Spor og baner.

Det har været der før, det lille, bayriske damplokomotiv BR 98 – eller GtL 4/4, som det oprindeligt hed. Fleischmann har lavet det for mange år siden – nu er det her igen med NEM-stik til dekoder.

Disse små tenderlokomotiver blev brugt over hele Bayern, især på sidebaner



Fronten af modellen er meget veldetaljeret. Bemærk, kun to lanterner. Foto Spor og baner.



Der er godt med nitter og andet på førerhus og vandkasser. Foto Spor og baner.

til lokale gods- og persontog. Maskinen ydede 330 kW/450 HK, og lokomotivet havde en tophastighed på 40 km/t. Enkelte lokomotiver fik indbygget en ekstra forløber, hvorved hastigheden kunne sættes op til 55 km/t. Der blev bygget 117 stk. fra 1911-27, og flere af dem kørte indtil sidst i 1960'erne. Enkelte er bevarede af forskellige klubber.

Det, der har fascineret mange jernbaneentusiaster ved denne type, er de ret små, tætsiddende driv- og kobbelhjul og lokomotivets kompakte, men stadigvæk elegante form med de store vandkasser langs siderne. Det har altid virket harmonisk i modsætning til mange andre, tyske lokomotivtyper, især de prøjsiske.

Modellens kvaliteter

Som nævnt er det ikke nogen ny model, Fleischmann har bragt på skinnerne, men det er et behageligt gensyn. Jeg har tidligere haft den analoge model, som kørte udmærket, så jeg forventede ikke nogen ubehageligheder med den nye model. Det var der heller ikke. BR 98 kører stabilt og roligt (analog udgave) og har godt træk, trods fravær af hæfteringe. Motorkraften overføres via snekke til tredje hjulsæt – forbilledet har også drev på tredje aksel, så det er helt, som det skal være. Endvidere er flangerne på drivhjulene

betydeligt mindre end på de andre hjul, tillige med at den forreste og de to bageste aksler kan give sig en del sideværts – det sikrer fin kurvekørsel uden risiko for klemning i skarpe kurver. Anden aksel kan endda bevæge sig 1-2 mm opad, så ujævnheder i sporet behøver ikke at få fatale virkninger.

Gangtøjet er udstansede metaldele, der godt kunne have været brunerede. Undervognen og egerne er mat rødolakerede, hvilket er fint. Pufferne er af metal, og der er belysning med dioder (to lanterner, dvs. tidlig epoke III) for og bag, der skifter med kørselsretningen. Farven på lyset er køligt hvid, hvor et gulligt skær havde været at foretrække. Motoren er stadigvæk Fleischmanns store rundkollektormotor, der fylder hele førerhuset – desværre. Her kunne Fleischmann godt have taget springet ind i den nye tidsalder, når modellen nu skulle genudsendes. I en lomme bagest er der blevet plads til en speciel, seksbenet dekoder (art. nr. 687403).

Overdelen er fin og veldeklareret. Der er ingen, absolut ingen, dele, der skal eftermonteres, og håndbøjler og nogle rør er separat monterede. Forrest på siden af røghuset sidder dynamo og trykluftpumpe, og modellen har nr. 98 010. Mærkeligt nok har modellen ingen rangerklokke, hvilket

de fleste lokomotiver havde.

Det er en udmærket model, Fleischmann har genoplevet, trods et par undladessynder, og mon ikke den finder vej til mange sidebaner på forskellige modeljernbaner? Den har i hvert fald fortjent det. ■

Fleischmann art. nr. 409803
DB BR 98 010. Pris ca. kr. 1.700,-.



Også bagenden af modellen kan overbevise. Foto Spor og baner.



De tætsiddende hjul og gangtøjet. Foto Spor og baner.



Nærbillede af fjerde og tredje aksel. Foto Spor og baner.



BR 98 indvendigt. Bagest er der plads til dekoder.

1960'er tankvogne fra BP Olie-Kompagniet



Af Morten Flindt Larsen

Fra Fleischmann er udkommet et sæt med to 2-akslede tankvogne fra BP Olie-Kompagniet A/S (BPOK). Begge vogne fremstår med grøn tank og forenklet BP-skjold uden sarg og uden "BP" med skygge. Denne bemaling blev indført i forbindelse med det britiske moderselskab, Anglo-Iranian Oil Company's 50 års jubilæum 1957-1959. Der er tidligere kun udgivet tre danske BP-vogne i dette design. Den nyeste af disse – DSB ZE 503 383 – udkom for år tilbage i en meget begrænset småserie fra DWA-Hobby på basis af en Fleischmann-grundmodel. DWA-modellens vognnum-

mer var imidlertid forkert til den benyttede grundmodel, om end modellen er ganske nydelig. De to andre vogne – en Liliput-model fra slutningen af 1960'erne og en Long-vogn fra begyndelsen af 1960'erne – er i dag nostalgiske samleobjekter, der ikke lever op til vor tids modeljernbanestandarder.

Forbilledet for den største af vognene i det nye Fleischmann-sæt, DSB ZE 503 373, var en tysk standardtankvogn med nittet tank bygget af Dessauer Waggonfabrik AG i 1931 som DSB ZE 502 897 til Dansk-Engelsk Benzin og Petroleums Co. (Shell). Sammen med mange andre danske tankvogne bortkom også ZE 502 897 i det sydlige udland under

▲ De to BP-tankvogne er markant forskellige.

Anden Verdenskrig. Vognenes respektive ejere fik et par år efter krigen udbetalt krigsskadeerstatning for de bortkomne vogne. I årene 1949-1957 dukkede enkelte vogne alligevel op og blev af den danske stat solgt til firmaer som havde mistet vogne. BP Olie-Kompagniet købte i 1950 således fem vogne, heriblandt ZE 502 897. ZE 502 897 fik nyt nummer ZE 503 373 og hjemsted ved BPOK's importlager i Fredericia. Vognen blev udrangeret i 1969, uden at være blevet omnummereret til det i 1966 tildelte UIC-nummer.

Top og flop

Fleischmanns grundmodel er særdeles korrekt til ZE 503 373; kun er ejerpladerne efter tysk mønster en smule for små, ligesom der er ret ubetydelige forskelle i dimensioner og profiler på gelænderne på bremseplatformen og løbebroen. Modellens litrering og tekniske påskrifter er nydeligt og overbevisende udført rent grafisk, ligesom de forskellige påtryk er sobre og tydelige. Desværre har modellen fået påtrykt hjulsæt-typebetegnelse "Type 26" (= rullelejeakselkasser), men da både forbillede og model



Den gamle Liliput-vogn – for 40-45 år siden særdeles attraktiv.



DWA-modellen fra 2006.



Den almindelige, nittede type i flot gengivelse.



Den lave, specielle tankvogn - flot, men forkert til formålet.



Nærbillede af påskrifter.

har tyske glidelejeakselkasser, skulle typebetegnelsen i stedet have været 'Type 19'. Kombinationen af farverne grøn og gul – som er så karakteristisk for BP – er ramt i de helt rigtige nuancer. Modellen gengiver det udseende, som vognen havde fra ca. 1959 (på modellen er 1962 valgt som revisions år) frem til udrangeringen. En tip-top model!

Desværre gælder dette ikke den anden vogn i sættet, ZE 503 384. Her har Fleischmann nemlig som grundmodel benyttet en – for et olieselskab temmelig uanvendelig – nittede syretankvogn, et valg der formentlig er truffet af rent produktionstekniske grunde. Syretankvogne er kendetegnet ved ikke at have bundtømning og oplukkelig dom. Syretankvogne er øverst på tanken forsynet med et mandehul med et påboltet dæksel, som kun fjernes, når tanken skal inspiceres inde-

fra. Påfyldning og aftapning af syren sker ved stutse på toppen af tanken. Valget af en syretankvogn er ærgerligt, modellens fine standard i øvrigt taget i betragtning, men mest ærgerligt, fordi indkøbsprisen for sættets korrekte vogn dermed bliver uforholdsmæssigt høj. Da der imidlertid næppe er store chancer for, at der kommer gode modeller af andre danske BP-tankvogne fra 1960'erne på markedet indenfor en overskuelig fremtid, er Fleischmann-sættet dog svært at komme udenom. Især hvis man som undertegnede har en libidinøs hang til brændselsolie, benzin og petroleum på skinner.

Fleischmann art. nr. 544503 BP-tankvognssæt. Pris ca. kr. 500,-. Modellerne er venligst udlånt af Odense Modeljernbanecenter.



Påskrifterne er flot udført, men – ikke en rigtige vogn.



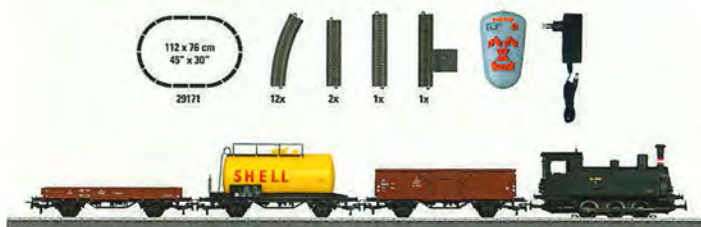
Detaljerne på syretankvognen er flotte.

En mådelig messe

Årets Nürnbergmesse må betegnes som moderat, hvad nyheder angik. Stemningen er ikke den samme som for få år siden, og det kan naturligvis skyldes den økonomiske afmatning, men det skyldes nok lige så meget den generelle udvikling, der har gjort messen til et udstillingsvindue for store firmagrupperinger snarere end til et mødested for hele branchen. Således domineres messen af foretagender som Märklin/Trix/LGB, Roco/Fleischmann, RivaRossi/Arnold/Jouef/Hornby, Liliput/Bachmann, Viessmann/kibri samt Piko og Brawa, mens de små og mindre firmaer et efter et forsvinder fra messen. År-

sagerne er mange, men igen er det økonomien, der vejer tungest – for det er ikke billigt at have en stand på messen, der skal laves brochurer i tusindvis, og tilmed skal standen bemandede i en uges tid.

Det kan også være trættende at stå på messen de mange dage. Således oplevede jeg mere end ét sted, at personalet nærmest gabende rakte mig pressematerialet, hvis de da ikke blot affærdigede mig med et 'ingen materialer' og vendte sig om for at sludre med kollegerne. Ikke noget godt signal at sende. Retfærdigvis skal det dog siges, at de allerfleste firmaer og deres repræsentanter er imødekommande



Nyt begynderanlæg med dansk tillempet materiel fra Märklin.



Mälmbanelokomotivet Dm3 fra Märklin – en kolos af en maskine. Foto Suzanne Henriksen.



LGB-bane i havemiljø – et uvant indslag på messen.

og med glæde fortæller om deres nyheder – om det så er for 117. gang!

Det følgende er blot et beskedent udpluk af nyhederne, og vi vil vanen tro i de kommende numre tage enkelte ting under nærmere bedømmelse, efterhånden som de udsendes. Hos Märklin, som er og bliver branchens 'lokomotiv', var stemningen afventende, for firmaet stod endnu en

gang over for en uvis fremtid: Märklin var atter til salg – denne gang var det Simba-Dickie, Tysklands største legetøjsfirma, der stod som køber. Simba-gruppen ejer i forvejen Siku, Schuco og Majorette – blandt andre. Målet er, at Märklin skal tilbage i børneværelset og i legetøjsbutikkerne – det kan alle være glade for, da modeltog dermed atter bliver mere udbredt.



Den schweiziske krokodille – en klassiker. Foto fra Märklin-prospekt 2013.



El 12 fra NSB – her et katalognbillede fra Märklin.

Et sølle udbytte – og dog

Märklin har ikke ret meget til det danske marked – et begyndersæt med nogle fantasivogne samt to liggevogne med måne og stjerner. Det er hurtigt overstået, og det undrer, at Märklin ikke har benyttet muligheden for at udstyre startsettet med et par korrekte DSB-vogne, når firmaet nu har f.eks. E- og Kbs-vogne på hylderne. Damplokomotivet, DSB GD 608, kan såmænd nok accepteres som et begynderlokomotiv, men ved at have valgt nogle andre (korrekte) vogne ville Märklin formodentlig have sikret sig større afsætning blandt samlerne. Til gengæld kan såvel svenskere som nordmænd glæde sig over nogle fantastiske modeller – Dm3 og El 12, de

legendariske maskiner fra Malmabanen Kiruna-Narvik. Det ene er tredelt, det andet todelt, og begge er nærmest lavet af massivt metal – alene vægten må være formidabel. Dertil kommer nye, flotte treakslede malmvogne i to femvognssæt – og minsandten får nordmændene også El 10 i to varianter, mens svenskerne får Ue igen (der er tale om små, trekoblede rangerlokomotiver). De to nordiske markeder må være uhyre interessante for Märklin, ser det ud til. Af øvrige nyheder vil jeg nøjes med at nævne dobbeltsættet med den schweiziske krokodille, Märklin-specialiteten over dem alle – her i komplet nykonstruktion. Og generelt for alle nye Märklin-produkter gælder nu en 5 års produktgaranti.

Leg med nye dimensioner

På det digitale område har Märklin fået udviklet mfx-dekoderne, således at man nu kan køre lokomotiverne præcis som i virkeligheden. Det betyder, at man f.eks. skal sørge for, at et damplokomotiv er forsynet med vand, kul, sand, der skal være blus under kedlen,

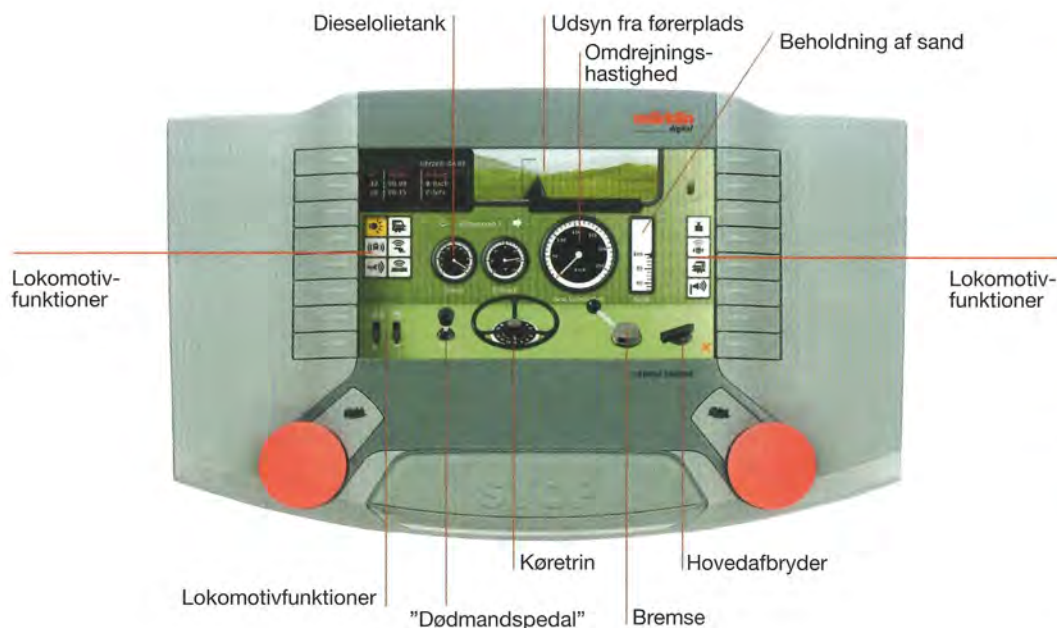


My World-togene kan skilles ad og samles vilkårligt, som den unge kvinde fra Märklin viser. Foto Spor og baner.

og kedeltrykket skal være i orden, før man kan køre. Under kørslen skal man naturligvis holde øje med instrumenterne for at undgå, at maskinen går i stå (det

sker dog ikke helt, men toget kører blot videre med snegelefar, indtil forrådene igen er fyldt op).

Ved ellokomotiver skal man f.eks. være opmærksom på, om pantografen er oppe, om der er sand nok



Märklin mfx-styrepult med de vigtigste knapper anført.



Märklin mfx forskellige kørepulte.

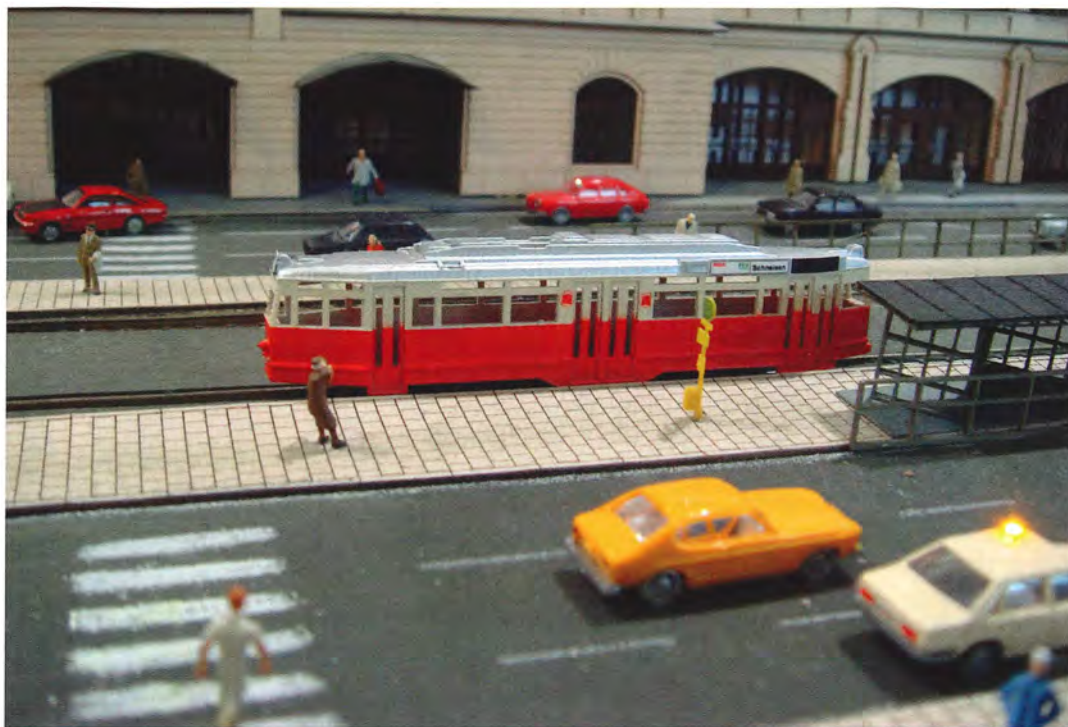
til stigningskørsel, og ved diesellokomotiver skal man sikre sig, at der er brændolie nok på tanken – alt sammen i den virtuelle verden. For begge disse maskingrupper gælder tillige, at man skal huske at betjene Sifa-knappen (dødmanspedalen) jævnligt, ellers går lokomotivet i stå. Man kan indstille forskellige sværhedsgrader, således at man langsomt kan opøve sig i at betjene lokomotiverne forbilledligt.

Men man skal jo begynde et sted, så derfor tænker Märklin også meget på de helt små – børnene. My World-konceptet fra sidste år med fjernstyrede batteritog er blevet videreudviklet med nye modeller og legemuligheder, så systemet synes at være slået an. Nyhederne er lokomotiver med udskiftelige overdele, flere vogne at skifte imellem og vogne i samlesæt, hvor alle dele klipses sammen – og hvor de kan anvendes i flæng mellem hinanden. Det

er godt tænkt, og forhåbentlig bringer det mange nye ind i modeljernbaneverdenen. Der er andre nyheder i det knapt 200 sider store katalog, Her vil vi slutte med en foromtale af de nye

formsignaler med lysdioder, der skal komme på markedet til efteråret. De styres af servomotorer og er beregnet til digitale systemer. Til spor N-segmentet Minitrix kan de nye, store byhuse og

banegården Dammtor fra Hamborg nævnes – det er flotte, laserskårne kartonmodeller. ■



Gadescene fra Hamborg Dammtor skala 1:160. Sporvognen er en Hamborg V6-type.



Minitrix planlægger storbymiljø fra Hamborg.



Hamborg Dammtor i model fra Minitrix – selv i lille skala en stor hal.

Fra Norge til Irland

*Tekst Flemming Søeborg
Fotos Suzanne Henriksen*

Det er som om, at krisen ikke er nået til Norge, for på hver Nürnberg-messe står Finn Moe fra Norsk Modell Jernbane og er lige så glad som året før. Modellerne fra NMJ er da også meget beundrede overalt, forståeligt nok – det er supermodeller.

Som altid er det svært at fremhæve den ene model frem for den anden, men et af de absolutte højdepunkter var NSB type 29/39, en femkoblet maskine, som var Norges stærkeste damplokomotiv, beregnet til togene på Malmabanen. Lokomotiverne blev med tiden ombygget med en forløber og fik kedlen flyttet frem for at få et lavere akseltryk, så de kunne bruges på andre strækninger. De blev udrangeret i 1963, hvor de norske 'My'er, Di3, overtog trafikken.



▲ NSB type 29-39 - endnu et lokomotiv i særklasse fra NMJ.

▼ NSB Type 39 166. Arkiv NMJ.

Modellen er meget markant med farvemæssigt afsat gangtøj i de norske farver, og der er et væld af detaljer på lokomotivet. Også den anden nyhed, ellokomotivet El 11, kan bryste sig af gennemført finish. El 11 hører til de klassiske, afrundede lokomotivtyper med en harmonisk formgivning og mange forskellige bemalinger og dekorationer. Forbilledet blev bygget fra 1951 og frem. El 11 var i øvrigt identisk med det schweiziske Re 4/4, blot med en anden vognkasse. Om typen med de fire frontvinduer eller den med de to er smukkest, er svært at sige, for begge lokomotiver har noget over sig. Min favoritmodel er udgaven med frontgitter, sneplov, vingehjul og gult 'lyn' hen ad siderne. Og så er to-vognssættet BM 69 omsider kommet – disse togsæt blev sat i drift i 1970, og 43 år efter kører de stadig, så det kan da kaldes en succes.

▼ To varianter af El 11 - her endnu i umalet og færdig form.



Finn Moe fremviser den nye stationsbygning.

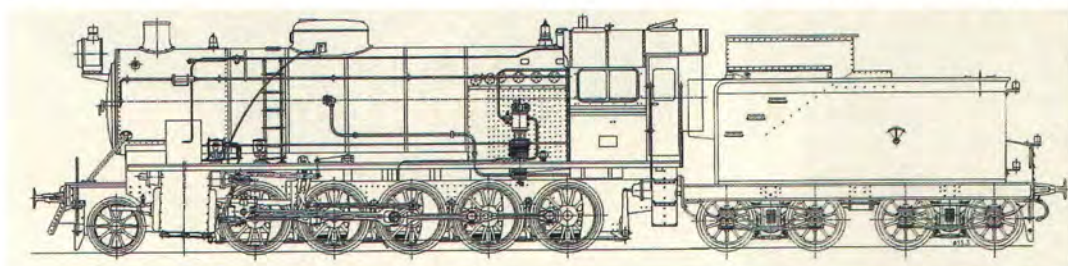


▲ El 11 set fra siden - en fin maskine.



▲ Den ene del af BM 69-motorvognssættet.

El 17 er et af de moderne ellokomotiver med et udseende, man lige skal vænne sig til. ►





KBPS-tømmervognen fra SJ.

Vogne og andet godt

Blandt de mange nye vognmodeller, som NMJ kan diske op med, er en række toakslede containervogne fra Linjepost, bring, Tullpost, Green Cargo, en kæpskinnevogn til tømmer fra SJ (litra KBPS), margarine- og ASG-vogne (fra SJ). Og så lancerer Finn Moe en ny gren inden for området – færdigbyggede modelhuse af resin med enestående detaljering og færdig bemaling. De to første bygninger er naturligt nok jernbanerelaterede – stationen Hell (som er verdenskendt pga. navnet!) og et halvrelief-pakhus af træ fra A/S Østlandske Stenexport. Pak-



Østlandske Stenexport – så kan det ikke blive mere realistisk.



huset er nedslidt, rampone-ret og forfaldent – og alene hullerne i taget gør modellen til et fantastisk blikfang på ethvert anlæg eller diorama. Med tiden skal der komme bygninger nok til en hel lille by, så der er noget at se frem til.

CIE – Welcome to Ireland

CIE står for Córas Iompair Éireann, Det Irske Transport Selskab. Det er normalt ikke nogle baner, man hører ret meget til, i hvert fald ikke her. En af grundene er, at irske jernbaner er bredsporede, hvorfor togene normalt ikke kommer uden for republikken Eire. På det



Hell station – her i to bemalingsvarianter med uhørt detaljering.



modelmæssige område har Irland også været forsømt, men de tider er forbi nu. Padraig Murphy, en lun irer, har nemlig i sit firma Murphy Railway Models MRM påbegyndt produktionen af køreklare, irske modeller i 00. Umiddelbart skulle bredsporet volde problemer i modelomsætning, men Padraig Murphy har grebet problemet an på den måde, at lokomotiver og vogne er bygget til at køre på almindelige H0-skiner, men bogiesiderne er anbragt så

langt ude, at der er plads til at skifte de normalsporede aksler ud med bredsporede, således at man kan køre på korrekte, bredere spor. Sortimentet omfatter diesellokomotiver og vogne fra 1950'erne og frem, og det må være dejligt for de lokale modeljernbanebyggere at kunne få færdige modeller. De irske modeller var udstillet sammen med NMJ's nordiske. Interesserede kan se videre på hjemmesiden www.murphyrailwaymodels.com.



Et udvalg af modeller fra Murphy Railway Models.

På sporet af 2012 – en nyttig håndbog

Af Steen Pagh

Hvert år, når den aktuelle årbog 'På sporet af 20.' udkommer, sætter jeg mig i husets bedste stol, næsten med et skilt med teksten "Vil ikke forstyrres" og læser bogen igennem. Selvom jeg beskæftiger mit ret meget med tog og jernbaner, er det svært at få det fulde overblik over, hvad der sker eller er sket på banerne herhjemme.

Her kommer årbogen som kaldet. Den opsummerer, hvad der er sket af stort og småt i årets løb. Det er de færreste af os, der har mulighed for konstant at rejse rundt og se på banefornyelser, indvielser, omlægninger i trafikken – eller blot have mere end en anelse af, hvad der findes af operatører, materiel på sporene og andet af

interesse. Selvom standardiseringen og ensretningen har været massiv ved de danske jernbaner, således at der groft sagt kun kører togsæt overalt, er der stadigvæk en mangfoldighed af brogede tog at se – det kræver blot en mere målrettet indsats at opleve dem i dag.

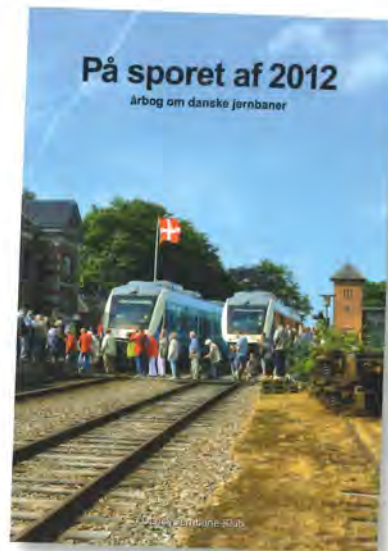
Årbogen kommer hele vejen rundt – såvel geografisk som materiel- og operatørmæssigt. I bogen får man genoplevet mange hændelser og begivenheder, men man får endnu flere 'aha-oplevelser' ved påmindelsen om alt det, man ikke rigtigt vidste, havde fundet sted.

Mange gode sider

Det er svært at fremhæve et billede frem for et andet – alle har nok deres personlige favoritter, og jeg vil ikke

fremhæve et enkelt – dertil er der for mange gode billeder. Til gengæld vil jeg gerne fremhæve artiklen om S-togrevisoren Thomas O. Christiansens arbejde – det er alt for sjældent, at menneskene bag jernbanedriften kommer til orde og viser, hvordan hverdagen tager sig ud for dem.

Tankevækkende er også visionerne om fremtidens jernbane, som de blev formuleret af transportminister Henrik Dam Kristensen ved en tale på Den danske Banekonference i Tivoli Congress Center. Her sagde han bl.a., at det er helt afgørende at få udviklet jernbanens kapacitet – noget, vist ingen kan være uenig i. Mere konkret drejede det sig om elektrificeringen, Femern-forbindelsen, ERT-



MS-signalsystemet og den fremtidige fornyelse af nettet. Med i overvejelserne er f.eks. også fuldautomatiske S-tog i København. Det fungerer med førerløse tog på den ret enkle mini-metro, men om det også kan fungere på et så komplekst system som S-banen, er vel et åbent spørgsmål. ■

Jan Forslund: *På sporet af 2012 Årbog om danske jernbaner*. Jan Forslund og Dansk Jernbane-Klub, 2012. 80 sider, hæftet, talrige illustrationer. Pris ca. kr. 220,-.

**Et abonnement på Spor og baner
er en god gaveidé
– kontakt birgit@turn.dk
eller tlf. 61 42 66 21
for at høre nærmere**



Tid & Sted

20.-21. april:

Åbent hus i Herning Model Jernbane Klub.
Veterantogskørsel m.m. www.hmjk.dk

26. april:

Sporvejsmuseet åbner.
www.sporvejsmuseet.dk

25.-28. april:

Thomas-dage på Danmarks Jernbanemuseum.
www.jernbanemuseum.dk

10.-11. maj:

Åbent hus i Randers Remise.
www.jernbanemuseum.dk

18.-20. maj:

Græsted Damptræf. www.veterantraef.dk

19.-20. maj:

Veterantog til Fruens Bøge.
www.jernbanemuseet.dk

Historien om CRM-vognene



MO med CRS-styrevogn forlader Rungsted Kyst en dag i 1967.
Foto Vagn Holstein.

Tekst og fotos Vagn Holstein

Jeg har altid været meget begejstret for CR-vognene, såvel de uombyggede med åbne endeperroner (oprindeligt litra FF) som de ombyggede styrevogne CRS og mellemvogne CRM. Det er sidstnævnte CRM, som Hobbyte har sendt et enkelt

nummer af på markedet. Det er derfor en særlig glæde at kunne anmelde denne fine model.

FF-vognene blev leveret fra 1928 som nærtrafikvogne til Københavns omegn, en klar forbedring af den blandede vognpark med rystevogne og gamle toakslede kupévogne, som trafikerede

bl.a. Kystbanen og Nordbanen indtil da. De nye vogne var både mere komfortable og hurtigere at stige ind og ud af med deres midterindgang i tillæg til de to åbne endeperroner, og så var de udstyret med fjedrende lædersofaer!

Der ud over var der taget højde for den kommende

anvendelse af motortrækraft. Vognene var fra starten bl.a. udstyret med trykluftbremser, og fra 1934 var en del også udstyret med egenvarme, kombineret med dampvarme. FF-vognene var nogle af de første vogne udstyret med rullelejer, hvilket gjorde dem særdeles letløbende, sikkert et hen-



▲ Det specielle midterparti.
Arkiv VH.

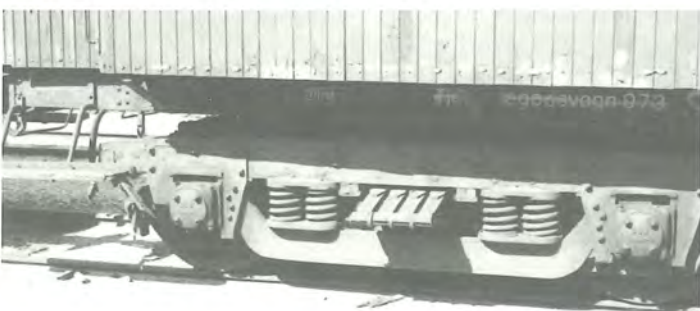


Gavl på en CR. Arkiv VH. ►



▲ Proportioner og farve er ramt godt med fine under-vognsdetaljer.

◀ ▼ Nærbillede af bogie med fjedre m.v. Arkiv VH.



Snart er det forbi. En CR-vogns levnedssforløb lakker mod enden. Arkiv VH.



CRM-vognen virker formfuldendt og gennemarbejdet.

syn til datidens svage motortrækraft. Derfor var de fra starten udstyret med en særlig udgave af den kendte 2,5 m træbogie.

Der blev bygget i alt 79 vogne. Efter Anden Verdenskrig blev de fleste ombygget med lukkede endeperroner, og i 1950'erne blev nogle også ombygget til styrevogne. Kun ganske få blev aldrig ombygget. To af disse med åbne endeperroner er som de eneste bevaret for eftertiden. Omkring 1966 var de fleste udrangeret, dog fik CRS 3602 nogle ekstra år ind i 1970'erne, idet den blev anvendt til forsøg med styrevogn til My/Mx. En del af undervognene fik et langt liv som skinnetransportvogne, så man kan hævde, at typen har holdt i tre epoker! Det er i øvrigt interessant, at vognene blev leveret både fra Triangel og fra Scandia.

Den nye model

Modellen fra hobby trade viser typen som Crm med lukkede endeperroner i vinrød bemaling, hvilket er korrekt for revisionstidspunktet 1954. Vognene var oprindeligt leveret i lakeret teaktræ. Detaljerigdommen er overvældende, og detaljerne er flot udført.

Hvor skal jeg begynde og hvor ende, når vognen er så fin som den er? Vognen overholder alle hovedmål, tagkanten flugter dog ikke med en Heljan Mo. Detaljeringen er fremragende med dobbelte overgangsplader og fine dørhåndtag, dog savner jeg det karkteristiske

håndtag på den højre skydedør, men læg mærke til de fine håndlister, som leder op til døren. Undervognen er fuld af detaljer, bl.a. er de karakteristiske trin op til midterdøren flot lavet med gennembrudt bund, den kraftige armering er vellykket, kakkelloven til egenopvarmning er flot, ligeledes dynamoen selv om den vender forkert, og der er rester af vakuumbremsen og varmerør.

Mange detaljer og lidt skønhedsfejl

På den ene gavl er der monteret et fint håndbremse-træk, men der er også monteret et rør op til taget, som kun burde sidde på en vogn med styreledning, men det lader sig fjerne. Indvendigt er der fuld indretning malet i korrekte farver, måske gulvet kunne være mørkere, men det er nemt klaret. Man kan nyde interiøret gennem de klare vinduer, og taget er udstyret med alle de korrekte detaljer, bl.a. en fin skorsten. Taget rager korrekt lidt længere ud over gavlen, end man umiddelbart skulle tro. Det er nemt at afmontere, så der kan sættes passagerer i vognen, men det har en tendens til at gabe lidt i det ene hjørne. Det kan vognkassen også have i enderne, da der ikke noget, der holder undervognen oppe på plads her. Endeperronerne er påsatte, hvilket forenkler fremstillingen af en CRS. Desværre gør kortkoblings-kulissens udformning, at vi ikke skal forvente en

CR med åbne endeperroner, men kommer tid, kommer råd.

CRM-vognen er forsynet med meget fine påskrifter og litreringer, som går helt ind i brædderillerne. Som det kan ses på billederne, er selv de mindste påskrifter som hjemsted og skiltet med vandpåfyldning til toilettet på plads, det er ubegribelig småt.

Lidt teknik

Vognen vejer 123 gram og løber utroligt let ligesom forbilledet. Kortkoblings-skakten sidder i korrekt højde og fungerer stabilt. Trinene i enderne er rimeligt solide og afskåret, så bogierne kan dreje forbi. 36 cm kurveradier er ikke noget problem, men det kan være svært at montere Märklin-hjul i bogierne.

For toskinnekørere er der



Omfattende detaljering på vognbunden.

mulighed for at etablere strømoftag, idet de isolerede hjulsæt forsyner hver side af bogiernes metallejer. Det er et princip oprindeligt lanceret på CL-vognene med tanke på vognbelysning, men der er aldrig kommet noget belysningsarmatur, og jeg har heller ikke fundet noget fra andre fabrikater, som nemt lader sig anvende.

Helt i bagatelklassen, så stemmer vognens nummer ikke med nummeret



Fin detalje – gennembrudte trin.



Det komplicerede midter-indgangsparti rundt om midterdørene er konstrueret på glimrende vis.



Nærbillede af CRS-styrevogn i Rungsted, 1967. Bemærk, at tagkanten flugter. Arkiv VH.



CRM-vognen og Heljans Mo er ikke helt enige om højden.



Som det ses, skal farven på vægge og gulv justeres en smule. CR 12250, Randers 2009. Foto Flemming Søeborg.

på æsken, men 3651, som vognen hedder, er et korrekt nummer, som vi kan bringe et billede af fra 1965. Medens vi er ved æsken, så er "logofarven" ændret til en vinrød, og æskens størrelse er passende til at give god beskyttelse uden at fylde for meget i skabet.

Hvad med resten af klanen?

Hobby trades CRM-vogn er en meget vellykket model, meget tæt på perfekt. Det eneste væsentlige, jeg har at indvende, er at bogierne ikke er korrekte – og dog, som man kan se på billedet af 3611, har i hvert fald

én vogn omkring 1960 kørt på denne type bogier. Den korrekte bogie kan fås som hvidtmetal-byggesæt hos Kim Møller, Tikøb Modeler, oprindelig udviklet af undertegnede. Den adskiller sig fra den "almindelige" 2,5 m træbogie ved at have karakteristiske, anderledes akselkasser og akselgafler. Det er ærgerligt, at hobby trade har sparet her.

hobby trade nåede kun at sende denne ene vogn på markedet, inden der blev indgivet konkursbegæring med Ebert & Ebert. Om – og hvornår – de andre varianter

kommer, er det endnu alt for tidligt at tænke på.

CR/CRM optrådte ofte flere sammen, selv om der også findes masser af herlige billeder af små persontog med en enkelt CR(M/s) sammen med en eller flere CP-/CM-/CL-vogne og med et meget forskelligartet udvalg af trækraft: S, D, P, C, Mo, Mt m.fl. er alle til rådighed for tidstypiske oprangeringer på modeljernbanen. Nu er en begyndelse gjort med den flotte CRM-model. ■

hobby trade CRM 3651. Art. nr. 61101. Pris ca. kr. 475,-.



Nærbillede af bogie og gavl.



Det stilfulde indre i CR 12250 Randers 2009. Foto Flemming Søeborg.



CRS- Mo under udkørsel fra Rungsted Kyst 1967. Arkiv VH.



Det store, åbne passagerrum bør befolkes med passagerer.



Et rigtig blandet tog i Svendborg 1960 CRS-ATM-CR-Mo 1800. HGC 1960.



Forbilledet for modellen, CR 3651 i Viborg 1965. Foto Kurland.

Kraftcentral fra Auhagen i H0

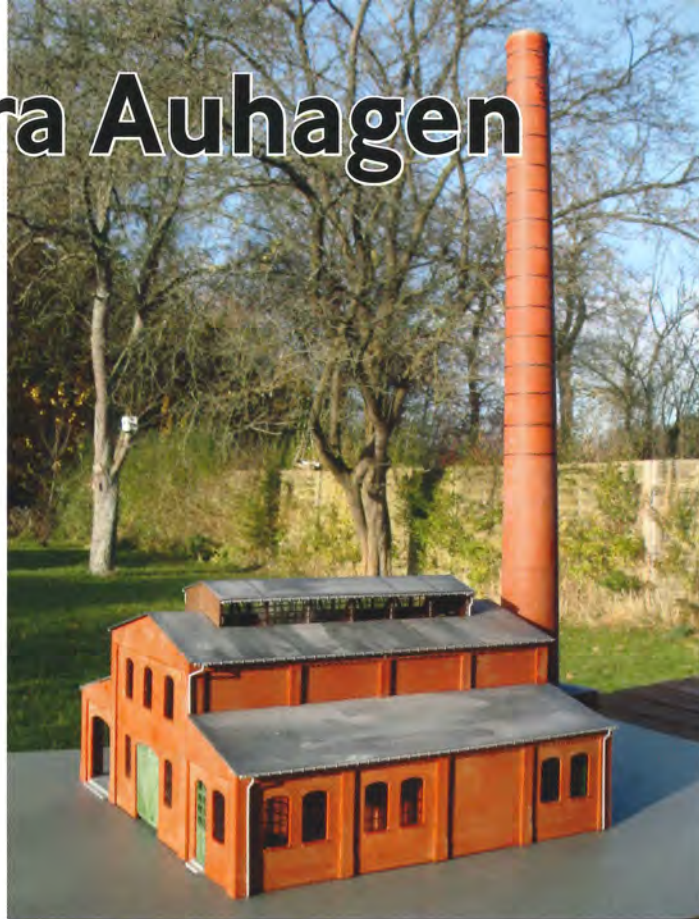
*Tekst og fotos
Flemming Søeborg*

Auhagen har udsendt en stor, ældre kraftcentral med tilhørende skorsten. Kraftcentralen passer godt til mange af Auhagens øvrige industri- og jernbanebygninger – det er 'klassisk industristil' med røde mursten, risalitter (svagt fremspringende murpartier), ovenlys og støbejernsvinduer. Skorstenen på 38 cm er udstyret med jernringe og trin – hele vejen op!

Dog manglede nogle dele i sættet – delene #2, som

tilmed skulle bruges til alle mure. Jeg sendte en mail til Auhagen om det, og en uge senere lå delene i postkassen – flot service! Byggeriet af selve hovedbygningen er ligetil, da den er baseret på et modulsystem. Da der er ekstra vinduer og murdele, kan man i en vis grad variere bygningen lidt. Hvis man undlader at fastlime taget, kan man senere indrette bygningen med dampkedler, rør, tanke, apparatskabe, kontorer, og hvad man ellers synes hører til.

Skorstenen er nok den mest besværlige del af byggesættet, idet der skal monteres hen ved 100 små trin samt ti sikkerhedsbøjler – foruden et større antal jernringe. Kraftcentralen har en mangfoldighed af ekstra dele – ud over mur- og vinduesdele er der vedlagt en lille smalsporsbane med en tipvogn (sporvidde 6,5 mm), og der er en rørforbindelse til en nabobygning med ekstra rør. Man kan faktisk også anvende støbejernets runde 'arme' til forlængelser af rørene, da de har samme diameter. Der er tilmed vedlagt en væghængt



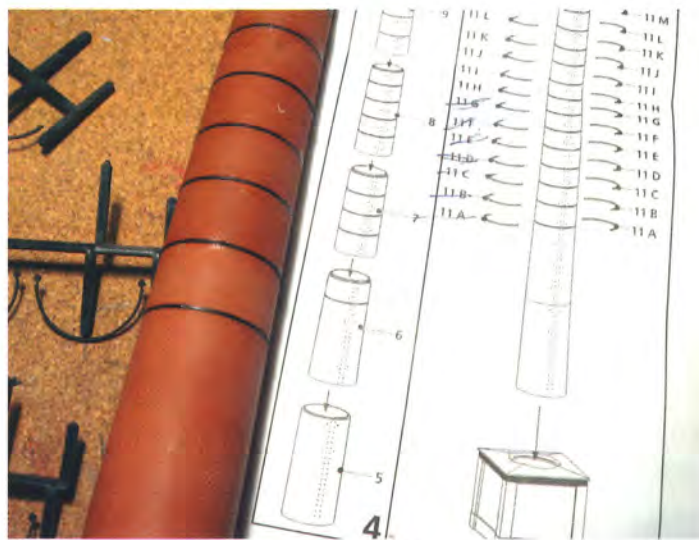
Kraftcentralen – en markant bygning i samfundet.

kran, som kan bruges andre steder, så Auhagen har atter en gang overgået sig selv! ■

Auhagen nr. 11431. Kraftcentral. Mål 215 x 205 x 120 mm. Skorstenssokkel 58 x 58 x 54 mm. Pris ca. kr. 450,-.



Murdele, der passer eksakt sammen, er en selvfølge hos Auhagen.



Skorstenen kræver stor tålmodighed.



Prøveopstilling af de enkelte elementer.



Fin detalje – lille tipvognsbane vedlagt.



Den lille, ekstra kran samles på denne måde.

Byg en BU-udflugtsvogn

Tekst og fotos
Flemming Søeborg

Inspirationen til denne ombygning stammer fra ModelBaneBanden i sidste nummer af Spor og baner, den lille klub af unge modeljernbanebyggere i Nordsjælland. De havde på deres anlæg en næsten færdig model af BU-udflugtsvognen. Jeg spurgte dem om, hvordan de havde lavet den.

Den består af to Heljan-vogne, der er skilt ad og samlet på ny – en Av og en CA-vogn – vognkassen fra den første, tag og bogier fra den anden. Det er måske lidt dyrt at ofre to hele vogne for at få én, der tilmed ikke er 100 % korrekt, men da BU-vognene nok ikke ligger forrest i bunken af nyskabelser, er det en brugbar vej til at få lavet en af disse

markante vogne. De største forskelle på modellen og forbilledet er, at modellen ikke har nittede vognsider og synlig undervogn, at ventilatorerne er forkerte samt at indretningen ikke passer. Nogle vil bemærke det som et faux-pas, mens andre ikke vil se det, når musikken spiller (i udflugtsvognen).

I gang

Av-vognen skilles ad 'i atomer'. Pas på ved trinene – de knækker nemt, og sørg for, at diverse småting fra harmonikaerne og koblingsfjedrene ikke bliver væk. Overdelen skal males i cremehvid farve (RAL 1015). Jeg kontaktede Mikkel Møller Nielsen (info@mm-modeller.dk), der straks var med på idéen og malede overdelen creme på den øverste del. I mellemtiden fik jeg over-



BU 3702 på Danmarks Jernbanemuseum den 17. juli 2001.

talt Jørgen Røn fra Skilteskoven til at lave påskrifter til vognen – der skulle stå 'UDFLUGTSVOGN' (fire stk.) samt 'DSB BU 3701'. De øvrige påskrifter på Heljan-vognkassen har jeg ladet blive, som de er, men de kan naturligvis også erstattes. Jørgen Røn har lavet dem, så de er på arket.

Den oprindelige litrering (Avl 245) fjernede jeg med sprit på en vatpind – pas på, lidt af den vinrøde farve kan også gå af – mens 1. classesymbolet nærmest er brændt fast på vognsiden. Éttallet blev skrabet af med en skalpel. På gavlenden fortsatte den gule markering

rundt om hjørnet, så den blev også skrabet af, og nogle 'helligdage' blev bagefter pletmalet med Humbrol nr. 73. Herefter klippede jeg påskrifterne ud (vådtranspers) og monterede dem nogenlunde ens i hver ende med litreringen BU 3701 midt på vognsiden. Da påskrifterne efter et døgn var godt tørre, lakerede jeg vognen med klar lak, så den ser højglanspoleret ud – det kan godt passe til en så iøjnefaldende vogn, der sjældent bruges.

Restarbejder

Nogle vil nok standse med arbejdet her og samle vognen, men der er nogle ting,



BU-udflugtsvogn på basis af Av-vogn, set hos ModelBaneBanden.



Den markante påskrift gør en kolossal forskel.



AVL til BU. Foto Flemming Søeborg.



En af udflugtsvognene i Odense ved 'Åbent Hus', august 2000.



Her er en af udflugtsvognene i Svendborg 2001. Foto Flemming Søeborg.



Den færdige vogn i fuld figur.

Jeg synes man bør ændre. På taget fjernede jeg alle ventilatorer og erstattede dem med flade Wendler-sugere (seks i alt). Det er lidt forskelligt, hvad der sidder på taget på de bevarede vogne, men på billederne af BU 3702 kunne jeg kun se seks ventilatorer i alt, to ved toiletterne og fire fordelt ujævnt hen ad taget. De sidder cirka over hvert andet store vindue (se fotos). På bogierne skal dynamoen med konsol fjernes, ellers kan den ikke gå fri af trinene (bogierne sidder modsat monteret på Av og CA-typerne fra Heljan). Dampvarmeledningen, som er ret karakteristisk, vil jeg på et tidspunkt flytte fra CA-vognen.

Indretningen med kupéer er forkeret, idet udflugtsvognene havde et stort rum med løse borde og stole, bardisk samt et par personalerum (til bl.a. gramfon, mikrofonanlæg, toilet m.v.). Disse faciliteter har jeg ikke haft tid til at indbygge, men min agt er at finde stole, borde m.v. og indsætte i vognen, lige som jeg skal have fabrikeret en bar og lavet lidt dekorationer til væggene (se billeder i den seneste Jernba-

nehistorisk Årbog '13). Jeg har taget højde for det, idet jeg skar indretningen i tre dele – i den ene ende (den tidligere 1. klasse) er en enkelt kupé samt toilettet bevaret, mens kun toiletdelen i den anden ende er monteret. Midtergulvet lavede jeg af en strimmel plast fra et byggesæt (30 x 150 mm). Husk, at disse bunddele skal anbringes før vinduerne, og skillevæggene skal først i efter vinduerne er monteret. Taget sidder derfor løst, hvilket man kan se på billederne – når indretningen en gang er færdig, bliver taget limet fast. Muligvis kan man bruge noget af indretningen fra en CAR-vogn, men jeg havde ikke nogen på lager.

Det er en relativt nem ombygning til en helt anderledes vogntype på modeljernbanen, og egentlig mangler vel kun et højttalermodul, der udsender festmusik og løftet stemning, når vognen ruller af sted i et særtog, bestående f.eks. af nogle Av-, CC- og CL-vogne, trukket af My eller E/PR.

Baggrund

BU-vognene stammer i øvrigt fra ombyggede AU-vogne

ne fra 1932; der var i alt fem stykker. To AU-vogne blev i 1964 ombygget til udflugtsvogne BU 2101/02 (omlitteret i 1965 til BU 3700/01, fra 1967 litra BU 700/01, fra 1969 Buh). De sidste tre AU-vogne blev efterfølgende ombygget 1965-66. Af disse fem udflugtsvogne eksisterer i dag hele fire, dog i forskellig stand. De er populære i veteranantogene, da der her er mulighed for at nyde lidt mad og drikke undervejs – og få sig en snak med ligesindede medrejsende. ■



Nærbillede af vognen. Taget er endnu ikke fastmonteret a.h.t. indretningen.



Tagdetaljerne – desværre er der spor efter de originale ventilatorer.



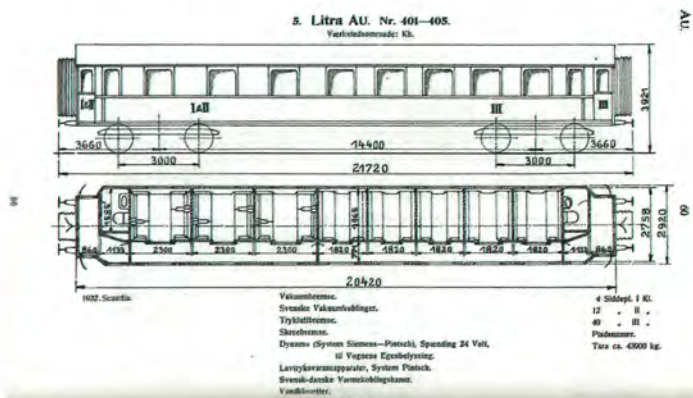
Som det kan fornemmes, er der en kupé bevaret i den ene ende af vognen.



BU 3701 Udflugtsvogn.



Jubilæumstoget på Svendborbanen mellem Årslev og Højby, 2001. Foto Flemming Søeborg.



AU-vogn fra 1930'erne. Skitse fra Driftsmaterielfortegnelsen.

Dobbelt tovognssæt fra Roco



Overskriften er ikke forkert, for det er et dobbelt tovognssæt, Roco har udsendt. Det består af to TF-vogne, læsset med to Mercedes-lastvogne. TF-vognene var åbne, lavsidede godsvogne, der blev brugt til mange godsarter, herunder tørv, sphagnum, halm, tømmer, juletræer, men også skur- og flyttevogne, biler, busser og meget andet. Her er det transport af to nye Mercedes-lastvogne, der er tale om.

Det er et typisk epoke III-sæt. TF-vognene har været der før – for en halv snes år siden udsendte Roco to vogne i samme udførelse (nr. 8008 og 8113), dengang læsset med træstammer, hvilket affødte berettiget kritik: Træstammerne var nemlig stablet på en måde, der aldrig havde kunnet lade sig gøre i praksis. Samtidig påpegede kritikere, at TF-vognene ikke var korrekte, hvilket var rigtigt nok – de var

▲ *Et interessant sæt med to TF-vogne, læsset med to Mercedes-lastvogne.*

kortere end de skulle være, hvilket skyldtes, at grundmodellen var tysk. De danske vogne havde ni sidestøtter, de tyske blot otte.

Flot last

Modellerne er forsynet med talrige påskrifter, der er korrekte til de RIV-mærkede vogne. Finishen er perfekt som altid ved Roco's modeller, og når man tager udgangsmaterialet i betragtning, må vognene betegnes som vellykkede. De bærer numrene 8023 og 8029. Bræddegulvet har dog en besynderlig, okkergul nuance, som hverken ligner træ

eller noget andet. Sidestøtterne har påtrykket 'DSB Danmark' og kan placeres i holderne langs siderne. Husk at fæstne dem med en dråbe lim, da de ellers nemt forsvinder.

Lastvognene er en ældre type, L 4500 fra 1952, som godt nok ikke var så almindelig herhjemme – i 1950'erne var det mere Leyland, Bedford, Commer, Volvo og Scania-Vabis, der stod på lastvognene, mens Mercedes var eksotisk – og sikkert også dyrere. I modsætning til katalog- og internetbillederne, der viser to lastvogne uden lad, er



Fine påskrifter på vognen.



Påskrifterne er placeret lidt afvigende fra forbilledet.

disse med fastmonteret lad, hvor bagsmækken endda kan klappes ned. Bilerne er røde/brungule, og det er faktisk godt lavet – for DSB Museumstog kørte for nogle år siden veteran tog fra Randers med en Tf-vogn, læsset med en lastvogn i næsten disse farver. Såvel lastvogne

som godsvognene har en masse løsdele vedlagt, således at man kan dekorere sættet fuldstændigt korrekt (med kæder, kiler, bildetaljer m.m.). ■

Roco art. nr. 67035. Pris ca. kr. 550,-.



Også støtterne har DSB-markering.



Tf 8008 i Vordingborg juni 1964. Foto Jens Bruun-Petersen.



Talrige løsdele til sættet.



Flyttebil på Tf-godsvogn Randers 2009. Foto Flemming Søeborg.

Nyt fra bilfronten i flere størrelser



Tre skønheder – på hver sin måde.

Så er der atter nye, nordiske modeller til vejene. Fra eksperten i Aalborg, John R. Olsen, er der kommet en variant af det velkendte VW-rugbrød som Falck-Zonen sygetransport. Det er den sort/hvide 'sambabus'-udgave med vinduer i taggrundingen – luksusudgaven af minibussen. Også denne har fint, påtrykt skrift i guld på side- og bagdøre, og på fronten er Falck-bo-mærket påtrykt.

Desuden er der kommet endnu en ny postbil, denne gang en nyere type – en Mercedes L 406 D. Disse kørte navnlig i 1980- og 90'erne.

En svensk variant er Volvo Duett-varevognen fra Esso. Den er hvid/blå/rød og har farvestrålende påskrift, tillige med den morsomme Esso-dråbemand. Esso-manden var en dansk opfindelse, der gik sin sejrsgang over hele verden, så meget at man i Brasilien syntes, at det var synd for Esso-manden, at han skulle være alene, hvorfor han fik en tegnet veninde, Esso-dråbepigen, på en scooter. Desværre er både han og Esso forsvundet fra det danske marked for mange år siden.

Tredje nyhed på vognmarkedet er Peugeot 403 cabriolet, også fra Brekina. Før

i tiden var cabrioletter ikke så almindelige her i landet, hvilket ikke er så underligt, når man tænker på det typiske, danske sommervejr. Når denne Peugeot kan have en vis interesse, skyldes det, at det var inspektør Columbos vogn. For dem, der ikke kender denne fjernsynsserie, kan det kort fortælles, at inspektør Columbo (spillet af Peter Falk) var en antihelt i 1970'ernes mange kriminalserier – en langsomme, irriterende og lettere sjusket opdager, der altid kørte rundt i et vrang af en Peugeot 403 cabriolet – til stor undren for de øvrige medvirkende i serien. Modellen er

flot udstyret med lædersæder, solskærme, instrumentbræt og krom – en værdig afløser for den gamle, bed-



Nærbillede af den smukt udførte dekoration på postbilen.



VW T1b som Falck-Zonen sygetransporter.



Mercedes L 406 D - på et tidspunkt i 1970'erne en ganske almindelig bil i bybilledet.



Man kan godt fornemme, at der er 30 års afstand mellem disse to modeller af Peugeot 403.

gede model fra Praliné, som hidtil har været ene om en model af Peugeot 403.

Også nye modeller i spor 0/str. 1:43,5

Det er atter Skandinavisk Modeltrafik, der står for disse typiske, nordiske modeller. Den ene er den klassiske 'avantgarde-bil' SAAB 96, som var meget populær også i Danmark. SAAB 96 vakte opsigt på grund af det aerodynamiske karosseri, men SAAB var jo lige så kendt for jetfly, så der var en naturlig årsag til formgivningen. Farven er elegant mørkeblå, selvom de fleste SAAB 96 var røde eller hvide.

Den anden nyhed er den blå/gule Volvo Duett ASG-varevogn. ASG, der står for Aktiebolaget Svenska Godsbilcentraler, er

dog også kendt herhjemme, idet ASG-lastbiler igennem mange år har kørt gods til og fra Danmark. ASG blev grundlagt i 1935, selskabet blev i 1959 overtaget af Statens Järnvägar (SJ), men det blev i 1999 overtaget af Danzas, der selv blev opslugt af Deutsche Bahn AG. Volvo-modellen har korrekt, svensk nummerplade med den datidige typografi. I øvrigt var systemet dengang i Sverige således, at man kunne købe løse nummerplader, tal og bogstaver i supermarkederne – det var før EDB-alderen!

Den sidste nyhed er VW T3 som Tuborg-bil, komplet med paraply og rød/hvid bemaling. Den er ligeledes i skala 1:43,5, men den kan måske inspirere nogle til også at lave den i H0? ■



Tuborgbil.

Fornemt interiør til sommerturen på Strandvejen. ►



▼ De to nordiske 'brødre'.



Husk at forny dit abonnement!

Er du i tvivl om, hvor langt det løber, så ring til 61 42 66 21 eller skriv til birgit@turn.dk og få oplyst perioden.

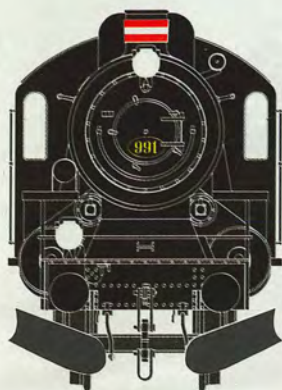
Husk ved indbetaling ALTID at angive korrekt navn, adresse og ønsket abonnementsperiode.

Udeblevne blade, kontakt birgit@turn.dk

ALT TIL MODELBANEN - FRA EGEN TEGNESTUE OG FABRIK
NYE DSB LITRA E MASKINER PÅ VEJ - MED LYD!



FORVENTET ANDEN KVARTAL 2013



45431

DSB Litra E 991 - DC (m. lyd)

kr. 3.695,-

45432

DSB Litra E 991 - AC (m. lyd)

kr. 3.695,-

Forudbestil allerede nu hos din lokale forhandler!

FORVENTET ANDEN KVARTAL 2013

45441

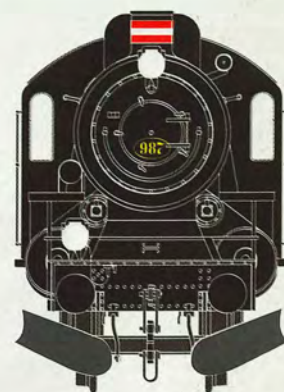
DSB Litra E 987 - DC

kr. 3.195,-

45442

DSB Litra E 987 - AC

kr. 3.195,-



WWW.HELJAN.DK
FIND OS OGSÅ PÅ FACEBOOK!

SE VORES STORE UDVALG ONLINE
OG HOS DIN LOKALE FORHANDLER



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