

SPOR OG BANER

Danmarks største modeljernbanemagasin

Nr. 9 • Årgang 2013

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



**Besøg på
Märklin-bane**



**Tur til Hadsund
med HGC**



**Historien bag
Trip Trap**

BK 20.06.2013 - 21.08.2013
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



NYE MY MODELLER FRA märklín
Fra Sverige TMY 9505 og Nordjyske Jernbaner M 17,
begge med MFX lyddekoder og digitalkobling.



F 2010 nyhed epoke III CRM/
CRS personvogne, 3 mellem-
vogne, 2 med styreledning
og 2 styrevogne, se de flotte
vogne hos FELDERBANEN.



SLÅ TIL NU!

hobby trade

CM vogne vinrød

Litra 2131, 2148, 2160, 2173.

Før 398,00 **NU PR. STK. 298,00**



VED KØB AF 1 AF HVER = 4 STK. I ALT
TOTAL 1.000,-
SPAR YDERLIGERE 200,-

NYHED

märklín specialvogn:
leveres september 2013,
Blå DSB Gulf tankvogn
epoke IV

HELJAN

DSB bus, 5 varenr.
fra 399,00 kr.
Lev. 3. kv.

Aldrig 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.

**Alle
CRM/CRS-
vogne
på lager**



TAASTRUP Togkælder

Kuldysen 14-16 · Tlf. 21 64 52 96

www.spor23.dk

Pr. 1.juni ændrede åbningstider i butikken:

Mandag-tirsdag 13.00-17.30 · Onsdag lukket · Torsdag 13.00-19.00
Fredag 12.00-16.00 · Lørdag 10.00-14.00 · Søndag Lukket

MODELBANE EUROPA



Europæisk anlæg med 70 tog
Dansk anlæg nu med 15 tog
Kør-selv baner + startknapper
For modelbanefolk og familier

Sommer 29/6-11/8:

Åbent tirsdag-søndag kl. 10-17

Se mere på www.modelbaneuropa.dk eller ring
Østergade 9 · Hadsten (v. stationen) · Tlf. 86 91 58 22



Foto Suzanne Henriksen.

I løbet af foråret kom det til en afklaring mht. efterfølgeren til hobby trade/Ebert & Ebert ApS: F 2010 ved Claus Riber har nu overtaget produktion/distribution af F-maskinen og CRM/CRS-vognene. Det betyder, at F 2010 vil fortsætte modelproduktionen, om end i mere behersket omfang. Vi ønsker firmaet lykke til. Også et andet modeljernbanefirma blev reddet på målstregen, nemlig det haderkronede, tyske Gützold, der efter tilførelsen af nye investorer fik afværget en

truende konkurs. Gützold er især kendt for meget flotte modeller af damplokomotiver.

Ellers har vinteren og foråret været præget af talrige udstillinger, messer og arrangementer. Spor og baner har deltaget på flere af dem, og det har været en dejlig oplevelse at møde nuværende og kommende læsere og få ros og kritik. Fortsæt gerne med henvendelserne – og jeg kan kun gentage opfordringen fra tidligere numre: Send gerne artikler om modeljernbaner (f.eks.

med konkrete byggeprojekter) ind til bladet. Navnlig på det digitale/tekniske område savner vi ekspertise og folk, der kan skrive om disse emner.

Ud i det blå

Som det fremgår af indholdsfortegnelsen, indeholder denne udgave et par artikler om en 'privatbane' til søs og fiskekuttere ud over artiklerne om modeljernbaner og nyheder. Disse artikler forener flere grene af modeljernbanehobbyen: Det er jo ikke kun tog og det, der kører på skinner, der hører til hobbyen, også færger, havne og andre maritime ting hører (eller hørte) snævert sammen med jernbanen. Forholdene ved de rigtige jernbaner kan hele tiden give nye inspirationer. Besøget af Orient-Ekspressen har nok givet mange lyst til også at køre med den slags tog i model, uden at man dog behøver at oprangere tog med 15 luksusvogne.

Atter rumsterer det med politiske ønsker om udlicitering af jernbanedriften. Det er et område, hvor man skal tænke sig meget grundigt om. Sporene fra udliciterin-

gen på Vestkystbanen i Sverige for ti år siden skræmmer. Her gik det første firma konkurs, efterfølgende måtte SJ atter overtage driften i en periode, og sidst, jeg var på de kanter, var der tre operatører med hver deres billetssystem – uden noget billetsamarbejde. Ikke godt for passagererne. Det er vist blevet bedre nu. En omfattende udlicitering herhjemme kan medføre, at det overordnede jernbanenet med mange, gennemgående tog og sammenhæng i driften helt forsvinder, og billetsamarbejdet ophører. Komforten på de allerede udliciterede, danske baner er heller ikke optimal med discountagtige letbanetog ('Lint'), så der er al mulig grund til at fraråde udliciteringen. Billigt er ikke altid bedst.

Nok om det, sommeren står for døren, på masser af veteranjernbaner er der kørsel med flotte tog, så det er om at komme ud og opleve dem – og få kulrøg i øjne og næsebor! God fornøjelse ønsker

Flemming Søeborg
Redaktør og udgiver

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

SPOR OG BANER

Danmarks største modeljernbanemagasin

Nr. 9, 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.

Annonsekonsulent:

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.
Løssalgspris 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.

Vedr. fornyelse af abonnement kan man se priser og
betalingsformer på hjemmesiden www.sporogbaner.dk.

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

Spor og baner er layoutet og trykt i 2.000 eksemplarer hos
Grafisk Hus A/S, Løgstør.

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

Forsidebilledet:

En af forårets nyheder ruller frem – Mz 1407 i topform fra
Roco. Foto Spor og baner.

Små forsidebilleder:

Foto Spor og baner, HGC og Anders Riis

Indholdsfortegnelse

Leder	3
Den Svævende Bane	6
Tur til Hadsund	12
Vejle Dampbåde – en privatbane til søs	16
Trip-Trap modelhusene – hus i H0 med indbygget hygge ...	20
Nyt værk om svenske privatbanelokomotiver	23
De andre(s) nyheder	24
Byg en spindel.....	27
Komsammen i Køge	30
Rudme station.....	33
Skønne, skandinaviske skabninger	36
Treenigheden på skinner	38
Blålyset på banen.....	40
Ny udgave af en tysk klassiker – WR4ü-35.....	42
Mz 1407 i ny mundering	44
Dejlige dage i Herning	46
My i skala Z.....	48
Ta' med ud og fisk.....	49
Nyheder fra Heljan	52
Store sager fra Märklin	54
Hbis i N.....	55
Glæde over Thomas-toget	56
Hallo hallo – her er banerne!.....	58

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



Finurlig detalje

Ind imellem opdager man detaljer ved et tilfælde. Det gælder i dette tilfælde, hvor jeg kiggede en Roco-tankvogn nærmere efter. Jeg opdagede, at seddelholderen ikke kun var gennembrudt, men at den tilmed var tredimensional – og aftagelig. Således kan man faktisk udsty-

re vognen med vognsedler før kørslen og fjerne dem igen, når vognen har nået sit bestemmelsessted. Det vil man nok ikke gøre i praksis, men det viser, hvor detaljeret selv industrimateriel efterhånden er blevet.

For at give det er realistisk skær kan man anbringe en lille papirlap inde

bag gitteret. På andre vogne, hvor seddelholderen blot er faststøbt, kan et par strøg med en hvid rettepen illudere vognsedlen, for selvfølgelig skal Preiser-personalet på jorden vide, hvor godsvognene skal hen! ■



BEDFORD CA postbil i H0

Tre numre – 385, 1204 og 1208.

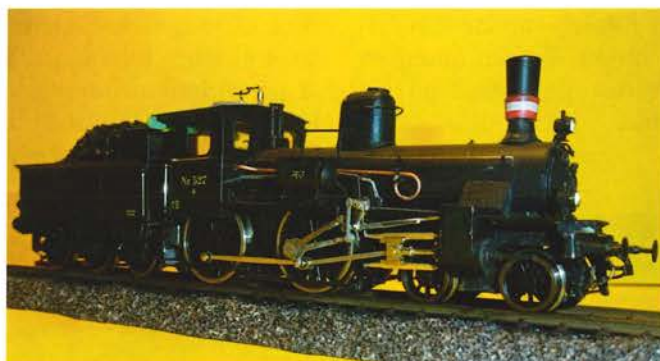
PRIS PR. STK. KR. **375,-**
(plus porto)

Eksklusivt for

FRISPORET

www.frisporet.dk
E-mail: frisporet@frisporet.dk

Håndlavede småserier som f.eks. DSB litra K

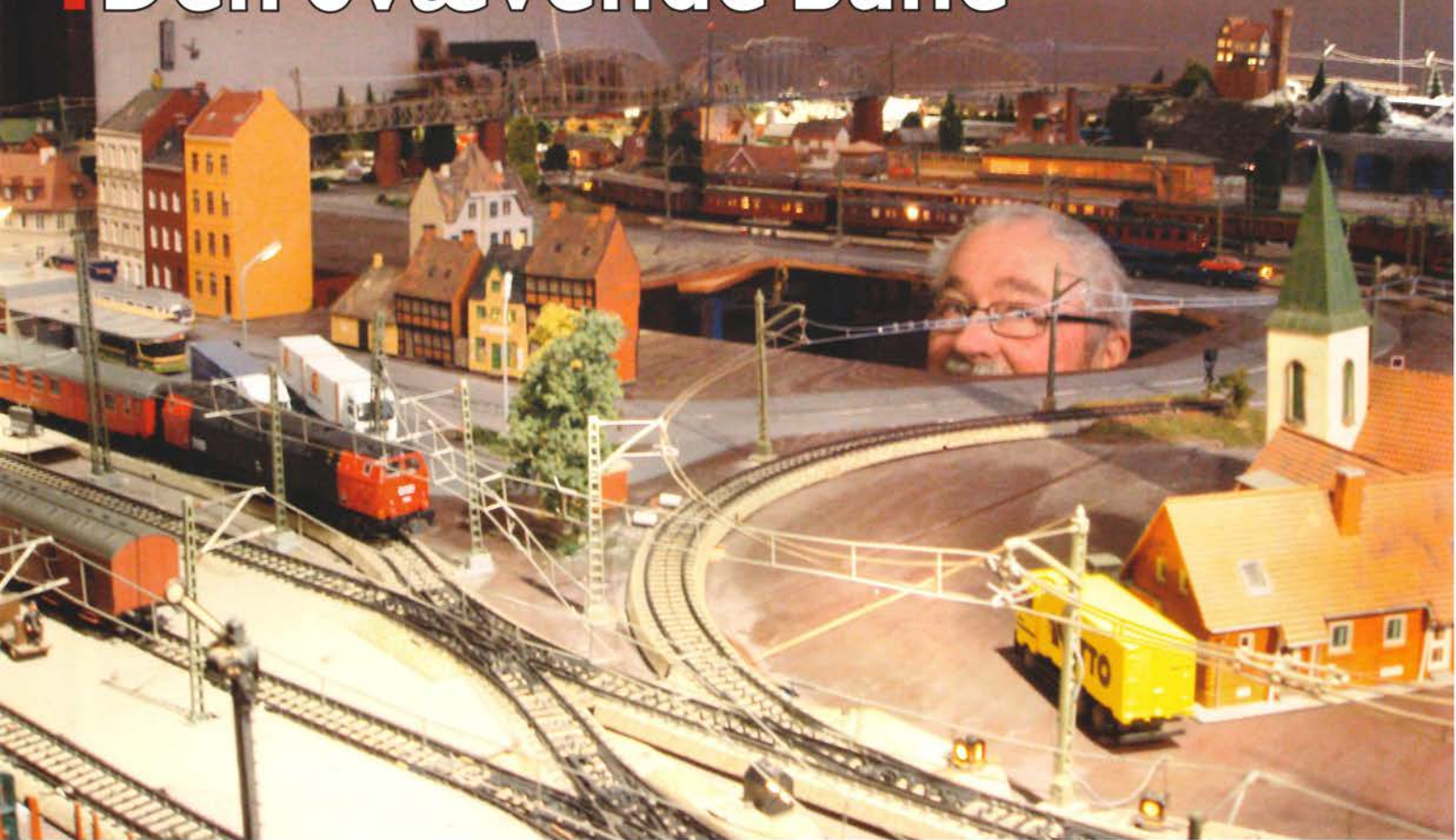


Skovgårdsvej 5 · 8310 Tranbjerg J
Fax 86 29 99 34 · Mob. 40 54 34 09 · f.lekbo@mail.dk
Åbningstider: Man. 15.30-19 · Tors. 15.30-18 · Lør. 10.30-13
eller efter aftale på telefon 40 54 34 09

Se flere på www.felixteam.dk

Vi fører: Ade · Hobby trade · Heljan · Rivarossi · NMJ · Epoke
Evergreen Model Scene · Tillig Heki · Witzel · Woodland · ESU · Lenz
Peco · Roco · Fleischmann · Kombimodell og Weinert · LS Models
HK Modeller · REE · Elotrack · Dekas · Viesmann · Cobalt m.fl.
Mange byggedele · Egen produktion af Felix modeller

Den Svævende Bane



*Tekst og fotos
Flemming Søeborg*

Mange har problemer med pladsforholdene – drømmenes modeljernbane kan fylde meget. Preben Sørensen har løst problemet på sin måde.

Op under loftet

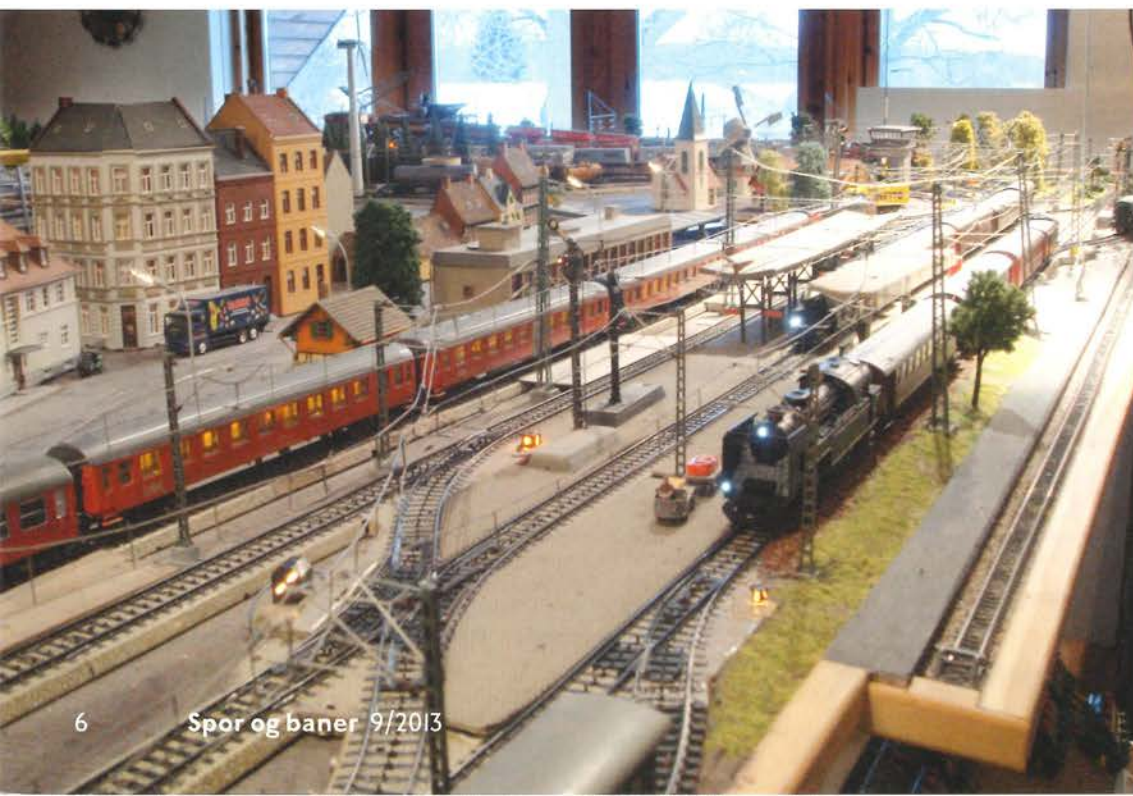
Pladen til anlægget er stor – 15 m² – men da banen kan hæves med et elektrisk spil op under loftet, betyder det ikke så meget. Rammen er lavet af store firkantprofiler af aluminium med traverser, bygget af et professionelt firma, og når pladen er sænket,

▲ *Preben kigger op fra mandehullet i midten af banen – en praktisk foranstaltning.*

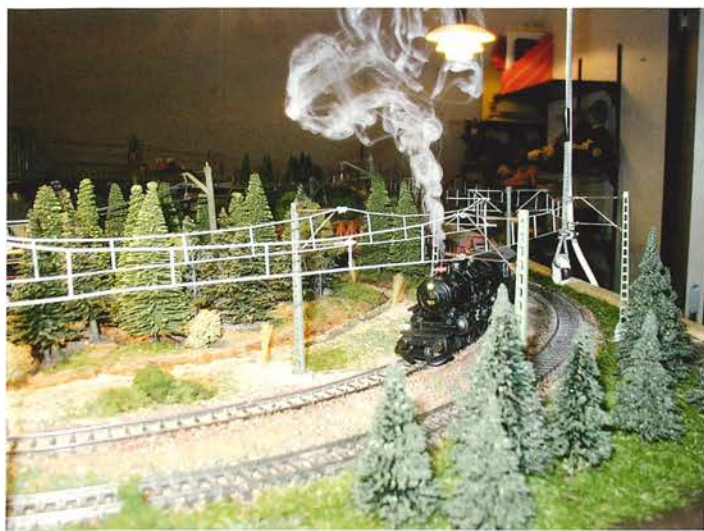
understøttes den af nogle ben. Spillet kan i øvrigt løfte 800 kg, så selvom modelbanen er bygget på plader af vandfast finér og dermed er ret tung, er der ingen risiko

for, at den ikke kan hæves.

På anlægget kører et bredt udsnit af modeller – mest danske fra diverse producenter, men der er også svenske DA-modeller, klassiske tyske Märklin-modeller så som E 94 og VT 95 (skinnebussen) samt østrigske lokomotiver. – Jeg har sågar Heljans E-maskine i drift – den kører godt, selvom jeg både har M- og K-skiner på anlægget. Jeg har dog monteret ekstra fjedre på bogien, for ellers afsporer den. Den svenske DA-maskine med overdel af træ fra Märklin kører til gengæld ikke særlig godt. Det er lidt ærgerligt, da det ellers er et flot lokomotiv. – De bedste maskiner er Mx'erne, så jeg var meget



Der er god plads til lange tog på banegården



Heljans E-maskine damper lystigt gennem skoven. Foto Preben Sørensen.



S- og E-maskinerne kører godt på anlægget



Det rygende damplokomotiv – klassikeren BR 44 fra Märklin kører stadig på Prebens anlæg.



MA-lyntoget tager sig godt ud, også under køretråden.

glad for at vinde en af dem.
– Hobby trades S-maskine kører også relativt godt her på anlægget, tilføjer Preben.

Ikke alt materiellet er oppe på anlægget, for Preben har nemlig monteret et par opstillingsspor, godt sikret af plexiglas, under pladen. Selvom stigningen fra disse spor op til overfladen er meget stejl, klarer togene det fint. På selve anlægget er der dobbeltspor hele vejen rundt, kombineret med flere vigespor, en sportrekant og et større remiseanlæg – samt en smalsporet bane

med Zillertal-materiel. – Jeg kunne ikke stå for disse Liliput-modeller, hvor især det nye styrevognstog kører suverænt trods størrelsen, siger Preben. Endvidere er der køretråd over de fleste spor – især masterne med udliggere var en større udfordring, bedyrer Preben.

– Har du altid haft modeljernbane?

– Jeg fik de første Märklin-tog, da jeg var 7-8 år, fortæller Preben. Dengang byggede jeg en større bane hos mine forældre, og jeg var begejstret, da jeg omsi-



Rangerbanegården med mange spor.



Stordrift på Preben Sørensens anlæg.

der som konfirmand fik et af de store lokomotiver, BR 44 (Jumbo). Med tiden byggede jeg forskellige anlæg, men på et tidspunkt blev det hele pakket ned igen.

– Savnede du ikke togene?

– Jo, men jeg havde travlt med arbejde som elektriker og havde eget firma.

– Hvornår fandt du så togene frem igen?

– Det var i 2005, hvor jeg blev inspireret til at gå i gang med togene igen – og så gik det hurtigt med at bygge an-

lægget. Jeg kan godt lide at udnytte de mange muligheder, der er for at skabe liv og bevægelse på en modeljernbane.

Diverse effekter

– Nu skal du bare se. Preben tænder en kontakt, hvorefter det begynder at rumle hene ved kuldepotet. Her tømmes en kulvogn for kul, der derefter føres op ad et endeløst bånd og læsses ned i en tragt, hvorefter nye kulvogne kan fyldes. – Læg mærke



Toget venter på afgang - røgen svæver stille op fra skorstenen.



Det pynter med lys i frontlygterne på CLS-styrevognen.



CLS-styrevognen er forsynet med automatisk lysskift.

til, fortæller Preben yderligere, at vognen ikke løber ned fra rampen, trods den store stigning. Jeg kigger på vognene, og de holder faktisk stille, trods hældningen.

– Hvordan kan det lade sig gøre?

– Jeg har bygget en afkoblingsskinne om, således at den kan holde vognene fast på stigningen. Og se nu her! Preben fylder et par dråber i skorstenen på et lille damplokomotiv, der straks kvitterer ved at sende røgskyer af sted i korte, hastige 'puf'. – Jeg har med besvær boret skorstenen ud og monteret røgudvikler i den lille model tillige med, at jeg har monteret lysdioder i lanternerne – det var ret møjsommeligt arbejde.

– Virkningen er overbevisende.

– Tak. Jeg har sat lysdioder i flere af de små Märklin-lo-

komotiver, og det pynter. Jeg har også monteret front- og slutlys i CLS-vognen fra hobby trade, så det skifter med kørselsretningen. I det hele taget prøver jeg at få lys i alle vogne lidt efter lidt, for det ser godt ud, når togene er helt oplyste. Selv de gamle Lima-B-vogne har jeg sat lys i. Her måtte jeg dog finde andre bogier og koblingsholdere, da de ikke kunne holde til at blive skubbet - koblingerne filtrerede sig sammen. Jeg mangler dog stadig at få lys i BNS-styrevognen.

Mange forskellige muligheder

– Hvordan kører du på anlægget?

– Det hele er digitalt med bl.a. Intellibox, men de gamle Märklin- og HSV-transformatorer bliver brugt til lys m.v., og den brune ledning er koblet fælles på alle



Smalspor og normalspor side om side – hypermoderne Zillertal-styrevognstog.



Linje 5 har sin egen strækning gennem byen.



En enlig cyklist ruller gennem den stille stationsby.

transformerne. Mine gamle kontaktpulte er også i brug, samtidig med at jeg kan styre sporskifterne digitalt. Jeg har efterhånden digitaliseret alle lokomotiver, og også den gamle kæmpe BR 44 er digital – med damplyd og røg. Ellokomotiverne tager strømmen fra køretråden som i virkeligheden. Strækningerne er inddelt i flere sektioner, og der er signalafhængighed – et tog kan ikke køre ind i en sektion, førend det forankørende har forladt den. Jeg lader flere af maskinerne køre i forspand – bl.a. de to Mo'er fra Heljan og Hamp-Li passer fint sammen. Desværre er de gamle M-skiner ikke helt pålidelige mht. strømforsyningen, så jeg skal have bygget anlægget om til kun at have K-skiner. Samtidig bliver sporforløbet ændret lidt ved den store banegård,

så jeg får plads til længere stammer.

Rundt i kanten af banen kører der en smalsporsbane (Liliput-modeller fra Zillertal). Den forsynes fra den gamle HSV-transformer, hvor der er bygget DC-strømforsyning til.

– Jeg er dog langt fra færdig med opbygningen – f.eks. mangler jeg mere styring af mine Faller-biler. Min baneoverskæring virker, bilerne stopper, når bommene går ned, og toget kommer. På samme måde skal jeg have bygget et fungerende lyskryds. Jeg har monteret stoplygter på en af lastbilerne – lidt af et pillarbejde, men det ser godt ud. Desværre kan jeg ikke finde et passende, lille batteri til den kørende model af VW 1200, så denne lille bil holder stille for tiden.

Den lille køreprøve

Lidt efter finder Preben en moderne brandbil og en fjernstyring frem. – Nu skal du bare se! Brandbilen begynder at udsende alarmsignaler, de blå blinklys blinker, for- og baglygter tændes, og til sidst blinker de orange afviserlys – hvorefter brandbilen begynder at køre. Preben styrer bilen behændigt rundt på vejene mellem andre biler, cykler og sporvogne – det virker fortryllende. – Prøv selv!, siger Preben og stikker mig fjernbetjeningen, den er nem at bruge. – Her er frem/bak, her er højre/venstre, og så er det bare om at styre køretøjet. Jeg prøver, og det første stykke vej går det godt – det er mest ligeud med bløde kurver, og den snævre passage mellem sporgvognen og stationen går også godt. Først hvor jeg skal

dreje bilen til højre op over en baneoverskæring, går det galt, og efter at have været en tur ovre i venstre vejbane ender brandbilen nede på skinnerne – godt, at der ikke kom et tog i dette øjeblik! Jeg overlader betjeningen af brandbilen til Preben igen og nøjes med at betragte denne miniatureverden – hvor de mange detaljer først går op for én lidt efter lidt.

Der er en mand, der hugger brænde, der er cyklist med lys på cyklen, der er en flot Volvo Amazon med lys i lygterne – og der er også en mand med fjernbetjening og en helikopter med roterende blade. Forbavsende i H0. Rørende for en gammel modelbygger som mig er det at se de næsten antikke Faller-byggesæt af den runde café med tankstation (B 213) eller den store, moder-



Schauinsland – en af Fallers mange pragtbygninger, men sjælden i dag.



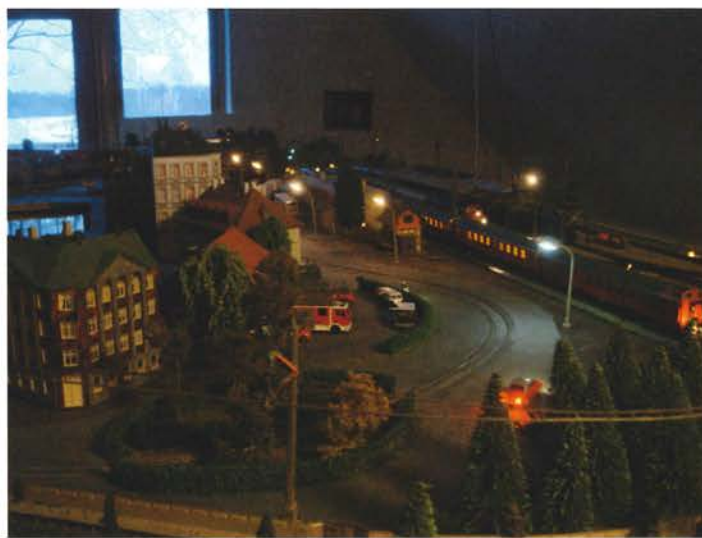
Mand med fjernstyret helikopter – også muligt på H0-baner.



I et hjørne af skoven er der en lille tømmerplads.



Preben fylder vand i dammen til vandmøllerne.



Stilheden sænker sig over byen – kun ved banegården er der stadig lys og aktivitet.

ne station "Schauinsland" – en uopnåelig drøm for mange af os, der var unge i 1960'erne. Her står stationen som anlæggets centrale midterpunkt. Lige over for den er en landingsbane for mindre fly – Preben og hans kone har andel i et fly og flyver tit rundt i landet. På et af flyene snurrer propellen – der er snart afgang. Derudover er der en ridderborg, en landsby, et savværk og tømmerlager, og som et særligt raffinement har Preben ombygget et transformator-tårn fra hobby trade til at fungere rigtigt. Inde i tårnet er der en sikring, og fra tår-

net fører ledninger ud, hvor der er ophængt gadelamper.

Vand og bevægelse

– Hvilke planer har du for banen?

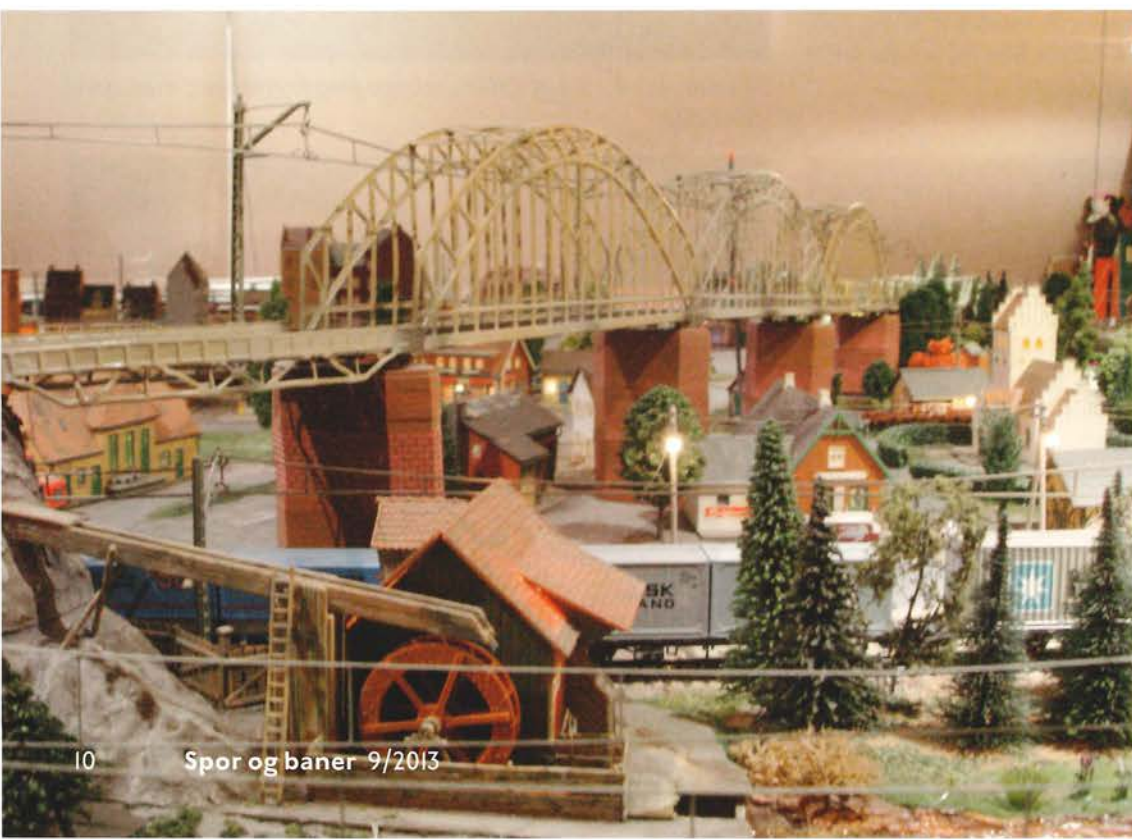
– Jeg er langt fra færdig, som du kan se. Sporvejslinjen, som kører her i forgrunden, skal udvides – jeg har fået fat i et af Tikøbs scrapvogns-byggesæt, så der skal være et vigespor samt en remise til vognene. Byområdet skal bebygges yderligere, og jeg vil også gerne have et Tivoli et af stederne. Men nu skal jeg vise dig en sjov effekt.

Preben bukker sig ned og

henter en stor sprøjte. – Jeg har en bæk med rindende vand og to fungerende vandmøller. Efter påfyldning af vand i dammen begynder hjulet på den klassiske Faller-vandmølle at dreje rundt – det er en typisk 'overfalds-vandmølle', hvor vandet løber nedad i en rende af træ og driver hjulet rundt. Længere nede ad bækken står den lille Heljan-vandmølle, hvor hjulet også drejer rundt – det drives af en elektromotor. Vandet flyder dog ganske rigtigt af sig selv. – Det var lidt problematisk at anlægge bækken, fortæller han, for jeg

måtte beregne faldet nøje, således at vandet virkelig flød ned til dammen. Siderne er beklædt med vandtæt materiale, for at vandet ikke skal skade omgivelserne.

– En anden plan, jeg har, er at bygge et planetarium her på anlægget. Jeg har tegningerne fra Tycho Brahe-planetariet, så jeg ved, hvordan det skal laves. Stjernerne skal projiceres op på loftet, så det bliver meget fascinerende at se på. Jeg er med i en gruppe modelbanefolk, der på skift mødes hos hinanden, så jeg prøver altid på at have en eller anden overraskelse parat. ■



▲ Preben Sørensen ved banen.

◀ Vandmøllen i forgrunden har frit roterende møllehjul. Tværs over anlægget kører toget på de store buebroer.

Preben fik den store Märklin-maskine BR 44 i konfirmationsgave i begyndelsen af 1960'erne, et drømmelokomotiv for de fleste jævnaldrende. Modsat sine venner begyndte han ikke at køre med lokomotivet med det samme, men spurtede i stedet op på sit værelse for at skille lokomotivet ad. Han ville se, hvordan det var konstrueret.



Det rygende damplokomotiv - BR 44 - var en klassiker i datidens Märklin-kataloger.

- Sjovt nok lykkedes det mig at samle det igen, så det kørte uden problemer. Jeg lavede siden hen mange specielle ting på min modeljernbane - f.eks. havde jeg en bane i et loftsværelse, hvor jeg monterede plexiglasrør i loftet, der blev belyst bagfra. Det så ud som en stjernehimmel. Jeg måtte dog opgive denne bane, da jeg fik hold i ryggen af de snævre forhold - jeg måtte stå krumbøjet, når jeg skulle køre med togene, der næsten var helt nede ved gulvet.



Prebens gamle bane, der gav hold i ryggen. Foto Arkiv PS.

- *Hvad har du ellers lavet?*
- Jeg er udlært elektriker og har haft egen virksomhed igennem mange år. Der har jeg haft mange spændende opgaver.

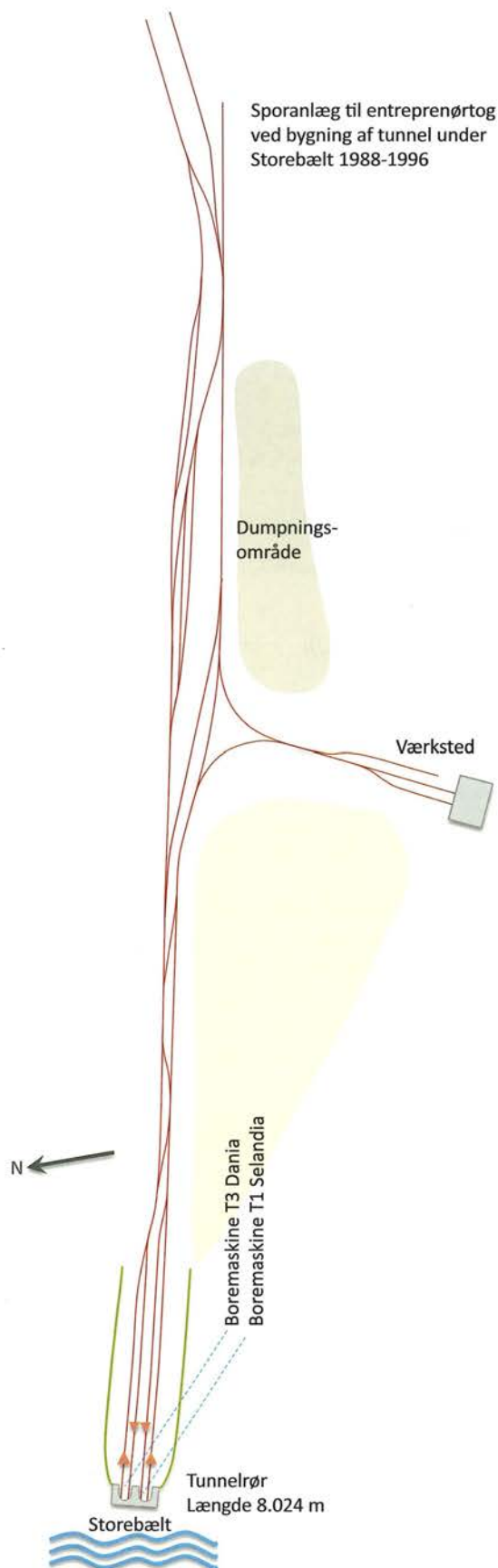
- *Afhvilken art?*

- Igennem flere år udviklede jeg styringer til kraner og entreprenørmateriel, og jeg har arbejdet meget for vindmøllefabrikken Vestas. Derudover har jeg lavet betjeningsanlæg til passagerramperne til Bornholmerfærgen, betjeningsanlæggene til færgekopper på Stryn- og Rørvigfærgerne og andre af den slags paneler. Det mest spændende var at lave sporplanen og kabelføringen til den smalsporede jernbane, der blev brugt ved udgravningen af Storebæltstunnelen. Jeg har stadigvæk sporplanen.

Preben henter et foldet ark, og vi kigger på det ret omfattende spornet, der fandtes på Korsørsiden af Bæltet. - Det var et fantastisk arbejde, fortæller han. Når de små tog kom ud af tunnelen, kørte de op på en rampe for at tømme. Det skete ikke vogn for vogn - hele stammen blev i stedet spændt fast, og så tippede hele toget på én gang - det gik hurtigt. - Jeg har i øvrigt også arbejdet meget i Tivoli, både med belsningen og med springvandene - og nogle af effekterne har jeg

brugt herhjemme i haven (f.eks. glastrørene med lys og luftbobler i). Hele huset er selvforsynende med el via solpaneler - alle lamper er udskiftet med 12-voltslamper, og under

carporten har jeg nedgravet en 2.000 liters vandtank (til solvarmeanlæg), der er isoleret, således at vi har billigt, varmt vand året rundt.



Tur til Hadsund



*Tekst og fotos
Hans Gerner Christiansen*

I 1961 besøgte jeg Mariager-banen, hvor jeg på hjemvejen gjorde et ophold i Randers, hvor jeg var så heldig at få billeder af hele to D-maskiner med tog. Der var også tid til at gå hen til privatbanens lokalstation, som lå et stykke fra DSB-stationen. Det var Randers-Hadsund-Jernbane (RHJ), hvis værksteder også lå der, lettere indeklemmt mellem di-

verse fabriksbygninger. Da det ikke var meget tid, inden mit tog afgik mod syd, besluttede jeg at vende tilbage senere og kigge nærmere på RHJ.

Det blev dog først året efter, jeg kom af sted, nemlig den 15. juni 1962. Jeg tog fra Odense med det sædvanlige iltog 5, som afgik kl. 8.46. I Aarhus var der ophold fra kl. 11.16 til kl. 11.30, da My-en skulle løbe omkring toget. Jeg opdagede, at der inde i mørket under perron-

▲ To Kielervogne i motorvognsremisen på Randers lokalstation. Yderst til højre bag HD-vognen kan man lige skimte rangertraktoren uden nummer og diesellokomotivet DL 41.

taget holdt et lille tog ved Odder-banens perron, og det var ikke et skinnebustog, men et "rigtigt" tog. Det var trukket af HHJ's "Marcipanbrød" M 3 og bestod af en toakslet personvogn og en pakvogn. Afgangstidspunktet var det samme, som tog 5 havde, men jeg var vel ikke så heldig, at de to tog kørte

samtidigt? Jo, det var jeg, og jeg nåede at få tre billeder, da de to tog holdt samme fart. Desværre var lyset lidt forkert, så billederne blev derefter, men det var en sjov oplevelse, og jeg besluttede, at det tog ville jeg med ved lejlighed.

Tog 5 ankom til Randers kl. 12.22, og da der ikke var



En af RHJ's originale Kielervogne trækker af sted med HD-vognen inde fra værkstedet.



Stopbommen på RHJ's lokalstation med de to gamle, hule skinner fra banens start.

noget spændende at se på DSB-banegården, gik jeg med det samme af sted til RHJ's lokalstation. På vejen så jeg en splinterny S-togs motorvogn, der lige var kommet inde fra Scandia. Det var den gamle, kantede model, og den var selvfølgelig vinrød.

Jeg var kun lige kommet til lokalstationen, da der rullede et skinnebustog ind fra Hadsund. Der kørte temmelig mange tog på RHJ, især på hverdage, hvor der kørte ni tog samt et par, som kun kørte visse dage. Så mange tog var jeg ikke vant til på de fynske privatbaner. Jeg gik ud til remiserne og værkstedet. Inde i motorvognsremisen holdt to af Kielervogne af samme model som de hjemlige, hvor de havde litra MH. Udenfor dampremisen holdt DL 41, en såkaldt "Rulleskøjte", og ved siden af den en rangertraktor uden nummer. Den var bygget af Frichs i 1949 og havde mekanisk transmission. Ligesom året før holdt der et damplokomotiv på et af sporene til drejeskiven. Selvom det så pænt ud, var det næppe køreklart.

Jeg gik tilbage mod stationen, og nu kom en af Kielervogne ud af remisen og blev koblet til en DSB HD, der stod inde ved værkstedet. Det lille tog kørte hen til lokalstationen, og jeg begyndte at tro, at det var det tog, jeg skulle til Hadsund med kl. 14.00. Jeg blev dog skuffet, for toget kørte ind på et sidespor og afventede et tog fra DSB-stationen. Formentlig skulle man op til DSB med HD-en, og Kielervognen skulle så køre et senere tog.

Specielle forhold på RHJ

På stationen fik jeg pludselig øje på noget spændende på en stopbom, og det gik helt tilbage til banens start i 1883. Da man ikke havde høje tanker om RHJ's trafik, skulle den bygges så let og spinkel som muligt, nær-

mest en dampsporvej. Scandia byggede to dampvogne, som var en personvogn med et lille damplokomotiv i den ene ende, og for at man også kunne spare på sporet, havde det en ganske særlig konstruktion. Svellerne var langsgående og holdt sammen af jernstænger, og skinnerne var såkaldte broskinner, der nærmest lignede et omvendt U. I mit album fra min tur har jeg kaldt skinnerne for bukskinner, men hvor jeg havde det fra, har jeg ikke kunnet finde ud af. På den nævnte stopbom sad



Lige før Hadsund skulle mit tog ud på fællesbroen over Mariager fjord.



Hadsund station, hvor mit tog ses til venstre. Det medbragte ikke så få passagerer, og i bivognen var der en del rejsegods, som gav anledning til aktivitet. I baggrunden ses RHJ's remise.



Jeg gik lidt op ad en vej for at få et billede med lidt afstand. RHJ-skinnebussen til højre er ved at rangere udenom bivognen, så den er klar til at returnere til Randers. Foran RHJ's remise holder AHB ML 3202. Bemærk scooteren til venstre. Dengang var det ikke moderne at køre med styrthjælm.

sandelig to stykker af den meget specielle skinne, hvilket forhåbentlig fremgår tydeligt af det billede, jeg tog.

Det varede ikke længe, før trafikken på RHJ steg kraftigt, så man måtte opgive

både dampvogne og de specielle skinner. Banen kom til at ligne alle andre privatbaner, hvilket selvfølgelig kun var en fordel.

Jeg gik ind og købte en enkeltbillet til Aalborg for kr.

9,05, og det varede heller ikke længe, før en skinnebus med bivogn rullede ind. Det var mit tog til Hadsund. Det viste sig, at RHJ havde en bugtet linjeføring med mange stigninger og fald, men ellers gik gennem en smuk og frodig egn.

Kort før Hadsund skulle RHJ krydse Mariager fjord på en gammel svingbro, hvorpå der var en smal vej med jernbanespor midt i. Når det kom et tog, gik der bomme ned i hver ende, så bilerne blev holdt ude, idet toget fyldte det hele. Straks efter broen gik banen til højre i en skrap kurve, og så var man på Hadsund Nord.

Interessant materiel i Hadsund

Jeg ankom kl. 15.00 og havde så 25 minutter til at studere stationen, som var fælles med Aalborg-Hadsund-Jernbane (AHJ), der var en af Aalborg-banerne. Jeg gik først hen til RHJ's remise, som lå i den sydlige ende af stationen. Foran remisen stod et af de firantede Frichs-lokomotiver AHB Ml 3202, som egentlig tilhørte Hvalpsundbanen, men det tog man ikke så nøje. Det rullende materiel på Aalborg Privatbaner blev anvendt i flæng. Lokomotivet lignede andre baners tilsvarende lokomotiver med tre drivakslar og en løber i

hver ende, men aksellejerne var anderledes, idet det var de store Isothermos-lejer, der var anvendt. Det gav lokomotivet et specielt udseende.

Jeg gik så ud i den nordlige del af stationen, hvor der lå en lille, enkeltsporet remise, som tilhørte Aalborg-banerne. Ved pakhuset var oprangeret et godstog, som bortset fra en DSB HJ-vogn kun indeholdt privatbanevogne. Flere af dem var tidligere rejsegodsvogne, der var degraderet til godsvogne, og flere af dem havde en bogie i den ene ende og en fast aksel i den anden. Samme slags undervogn havde togførervognen, som hed FFJ (Fjerritslev-Frederikshavn-Jernbane) Cb 1, men grunden til bogien var, at vognen, som var bygget i 1913, havde været udstyret med en stor togopvarmningskedel og hed dengang Cv 107. Bogien havde en akselafstand på kun 1750 mm og var noget af det spinkleste, jeg nogensinde havde set.

Medens jeg stod og studerede sære vogne, kom diesellokomotivet kørende og blev koblet til godstoget. Da jeg kom tilbage til stationsbygningen, kunne jeg se, at der var ankommet et skinnebustog fra Aalborg, og det kørte ikke videre til Randers, som de fleste tog ellers gjorde. Mærkeligt nok



Et nærbillede af AHB Ml 3202 med de kraftige aksellejer. Læg mærke til hvor velholdt lokomotivet er.



I godstoget til Aalborg var der en del ejendommelige vogne. Her er en tidligere rejsegodsvogn blevet til en godsvogn AHB QE 2335. Den har bibeholdt bogien i den ene ende, hvor der var beregnet til mest rejsegods.



AHJ EB 75 var stadig rejsegodsvogn, men var tilsyneladende fyldt med fiskekasser. Den var bygget 1916 af Scandia og var også med bogie i den ene ende.



Togførervognen FFJ Cb 1 var fantastisk velholdt og havde et mærkeligt dobbeltvindue, hvor varmekedlen havde været. Bygget af Scandia 1913 og stadig med lakeret teakbeklædning og rammevinduer.

vendte man skinnebusmotorvognen på drejeskiven, og da motoren kom fremad, var det ikke for, at føreren kunne være fri for motorlarmen.

Kl. 15.25 afgik mit tog nordpå, og efter en fin tur ankom jeg til Aalborg kl.

16.50. Undervejs havde mit tog krydset med en Triangel-motorvogn med to vogne på, så alle tog var ikke skinnebustog.

Hjemturen foregik med lyntoget "Vendsyssel", som gik fra Aalborg kl. 17.33, og som kunne benyttes uden

pladsbillet ved rejser udelukkende i Jylland. Imidlertid måtte jeg skifte tog i Aarhus, for "Vendsyssel" standsede ikke i Danmarks tredjestørste by, Odense. Heldigvis gik der et iltog videre, så jeg var i Odense kl. 21.54 efter en fin tur, hvor jeg havde set

mange særprægede køretøjer, så jeg besluttede, at jeg igen ville til Aalborg snarest. Jeg var meget imponeret af, hvor velholdt det rullende materiel var på Aalborg Privatbaner. Det ville jeg gerne have nogle flere billeder af.

På et tidspunkt var der travlhed på stationen i Hadsund. Til venstre holder et skinnebustog fra Aalborgbanerne, hvilket man kan se af den mørke streg under vinduerne, og til højre er der tog til Randers med RHJ-skinnebustog, som har lys stribe under vinduerne. Til højre ses drejeskiven. Bilerne til venstre er henholdsvis en Volvo 544 nærmest og længere væk en Opel Rekord P1.



**TEAM
RC KONGEN**

SIDSTE CHANCE!



5100 CM 2051 BERLINERBOGIE 525,-

5101 CMM 2404 BERLINERBOGIE 525,-



5103 CM 2090 TRÆBOGIE 525,-

5102 CM 2084 TRÆBOGIE 525,-

5104 CM 2099 TRÆBOGIE 525,-

Få tilbage på lager!

HELJANs populære CM-vogne er næsten udsolgte, så skynd dig hvis du vil nå at have et eksemplar!

Bestil online på www.rckongen.dk eller besøg os i Søndersø, lige ved siden af Heljan!

HVAD ER DIGITAL

DIGITAL-KURSUS

D. 31. august 2013 kommer HELJAN's digital ekspert Tommy Lass og fortæller om hvad digital er. Du vil den dag bla. kunne få en forklaring på:

- Hvad er digital?
- Hvad kræver det at køre digital?
- Hvad skal jeg bruge?
- Hvordan skal jeg gøre?
- Hvordan ændrer jeg min adresse i lokomotivet?



Der kan max deltage 10 personer, så køb din plads nu på RC Kongens hjemmeside!

Prisen for at deltage i digital kursus lørdag d. 31/8 fra kl. 10:00 til 12:00 er KUN 100,- kr.

ÅBNINGSTIDER I SØNDERSØ: MAN: 12.00 - 17.30 TIR: LUKKET ONS: 12.00 - 17.30 TOR: LUKKET FRE: 12.00 - 17.30 LØR: 10.00 - 13.00

Besøg os også online på www.rckongen.dk eller på Facebook

Vejle Dampbåde – en privatbane til søs

Af Vigand Rasmussen

En ide fødes

I årene op til 1868 gik smedens søn fra Andkær, Ole Nielsen, sammen med engelske baneingeniører for at finde det bedste forløb for jernbanen ind til Vejle gennem den vildsomme Munkebjerg Skov. Nielsen fik da den ide at søge bevilling til et traktørsted øverst oppe i skoven. Ideen blev næret af, at der ude på den smukke Vejle Fjord var en tiltagende lystsejlad, hvor små sejlbåde som Chr. Hvidtfeldts 'Dora' sejlede folk til Munkebjerg og Tirsbæk.

Den trafik ville Ole Nielsen have del i, og sammen med en række agtværdige borgere i Vejle fik man bygget et lille dampskib, 'Delfin', i Göteborg. Damperen havde plads til 50 passagerer, og den blev sat i drift den 16. maj 1880. Det blev en succes, da det var pinse, og passagererne strømmede til. 1. pinsedag blev der udført 32 ture mellem Vejle og Munkebjerg med over 1.000 glade lystsejlsende. Hver voksen betalte 20 øre for en tur/retur til Munkebjerg, hvilket var meget billigere end pri-



Hovedet til en fartplan fra 1920. Fra venstre ses 'Veile', 'Skjold', 'Carl Hansen', 'Munkebjerg' og 'Falken.' Der er tale om genbrug, da 'Hvidbjerg' ikke er med, og flere af de viste skibe er solgt inden 1920. (Arkiv: VR).

sen for en tur med sejlbådene. 'Delfin' havde ingen kondensator, hvorfor damperen lød ligesom et damplokomotiv, og den tøffede rundt på Vejle Fjord i næsten 30 år.

Selskabet ekspanderer

Året efter premieren blev flåden udvidet med 'Falken', som havde plads til 75 passagerer. I 1894 omdannedes selskabet til et aktieselskab med navnet 'Aktieselskabet Veile Dampbaade', og selskabets formål var at sejle med passagerer, fragt og post samt bugserings- og bjærgningsarbejde. Samme år fik man bygget et dampskib i Oslo. Det fik plads til 240

passagerer og hed 'Munkebjerg'.

Oprindeligt sejlede man kun på Munkebjerg. Senere kom Tirsbæk til, og i 1894 udvidede man sejladsen med to nye anløbssteder: Fakkegrav og Rosenvold. Antallet af skibene blev også forøget, da man i 1898 købte 'Skjold', og otte år efter kom 'Carl Hansen' til. Det var også et bjærgningsskib og blev brugt til bugsering. I 1910 kom 'Carl Hansen' slæbende med fregatten 'Jylland', som var på en turne med eksempler på dansk arbejde. 'Carl Hansen' var opkaldt efter en af selskabets stiftere, som var død i 1904,

hvor sønnen Frederik overtog faderens plads i bestyrelse og som ekspeditør efter at have været med fra 1902.

I 1909 blev selskabets første skib, 'Delfin' solgt til bådarten i Lyngby, hvor den blev omdøbt til 'Furesøen.' Erstatningen kom året efter i form af nybygningen 'Veile', som havde plads til 140 passagerer. Men man manglede stadig et skib, der virkelig kunne tage fra, og det kom i 1914, hvor en funklende ny 'Hvidbjerg' ankom fra Frederikshavns Værft. Det var en hel lille passagerdamper, der kunne rumme 400 passagerer plus lidt flere. I hvert fald var den allerede i sæso-



'Falken', 'Hvidbjerg', 'Veile' og 'Munkebjerg' ved Munkebjerg anløbsbro ca. 1915. (Vejle Stadsarkiv).



Skibsreder Frederik Hansen om bord på 'Falken' efter en vellykket jagt. (Vejle Stadsarkiv).

nen 1914 i Fredericia for at sejle soldater på udflugt til Kolding. Der blev stuvet 486 soldater om bord!

Herefter begyndte man at indskrænke flåden, idet 'Skjold', 'Carl Hansen' og 'Falken' blev solgt i henholdsvis 1916, 1917 og 1918.

Post og gods

I 1906 fik Frederik Hansen den ide, at man skulle søge om koncession på postbefordring mellem Vejlefjord Sanatorium og Vejle. Det skulle ske to gange dagligt, også søn- og helligdage, og den årlige betaling var 2.000 kr. Det var 435 kr. billigere end den eksisterende ordning med postvogn over Daugaard Station. Generaldirektoratet var med på besparelsen, og den nye befordring til søs skulle indledes med det samme, og det skete omkring 1. oktober 1906. I 1913 foreslog ejeren af Fakkegrav Badehotel, at Vejle Dampbåde også overtog postbesørgelsen her, da det

ville være meget hurtigere end via Daugaard Station. Også her skulle fjordbådene klare to gange post dagligt, og postvæsenet havde ret til at anbringe en postkasse på den postbefordrende båd. Staten skulle også stille med en lukket vogn til postkørslen mellem anløbsbroen og Vejle Posthus, men det var Vejle Dampbåde, som skulle sørge for befordringen op gennem Havnegade. Den 1. juni 1929 blev den søværts postbefordring indstillet, og posten fra de to destinationer gik igen over Daugaard Station.

Selskabet havde også godsfrimærker, bl.a. med en fin tegning af 'Carl Hansen', og godsarten kunne være mange forskellige ting, lige fra almindelige pakker til sække med cement. Selv kvæg sejlede man med i en periode.

Sejladsen

I selskabets storhedstid, hvor man havde seks skibe til rådighed, var antallet af anløbspladser langs fjorden



'Carl Hansen' kommer slæbende med fregatten 'Jylland' i 1910. Bag fregatten ses 'Munkebjerg.' (Vejle Stadsarkiv).



'Munkebjerg' og 'Hvidbjerg' i Vejle havn under en af krigens isvintré. (Vejle Stadsarkiv).

Concert paa Munkebjerg

Isstiftkomende Søndag fra Kl. 4—7.
D. Nielsen.

Fartplan for Dampbaaden „DELFIN”.

Søndag:

Vejle—Munkebjerg.

Fra Vejle: Kl. 7, 8, 9, og 10 Form. samt Kl. 2 Efterm. og derefter hver Time indtil Kl. 8 Aften.

Fra Munkebjerg: Kl. 7 $\frac{1}{2}$, 8 $\frac{1}{2}$, 9 $\frac{1}{2}$ og 10 $\frac{1}{2}$ Form. samt Kl. 2 $\frac{1}{2}$ Eftm. og derefter hver Time indtil Kl. 8 $\frac{1}{2}$ Aften.

Hver Søndag

(Mandag og Torsdag undt.):

Fra Vejle Kl. 8 Morgen til Munkebjerg og Retour.

" " Kl. 10 Form. til Tirsbæk over Munkebjerg og Retour.

" " Kl. 2 Efterm. til Munkebjerg og Retour.

" " Kl. 3 Efterm. til Munkebjerg og Retour.

" " Kl. 4 Eftm. til Tirsbæk over Munkebjerg og Retour.

" " Kl. 7 Efterm. til Munkebjerg og Retour.

" " Kl. 8 til Tirsbæk over Munkebjerg og Retour.

Extratour:

Fra Vejle Onsdag Middag Kl. 12 og fra Munkebjerg Efterm. Kl. 6 $\frac{1}{2}$.

Mandag og Torsdag

slaaer Baaden til Udleie til Lystsejlsads for en Priis af 25 Kr. i 10 Timer og 2 Kr. for hver Time derover. Bestillinger ang. Baadens Udleie modtages af **Carl Hansen**.

Den første fartplan for fjordbåden 'Delfin.' (Arkiv: VR).



Vejle Havn under krigen. Fra venstre ses 'Hvidbjerg', 'Munkebjerg' og DFDS rutebåden S/S Koldinghus. (Vejle Stadsarkiv).

Fartplan for Vejle Dampbaade.

Gyldig fra 6. August til 15. Septbr. 1914, begge Dage inkl.

»Falken« — »Vejle« — »Munkebjerg« — »Skjold«
»Carl Hansen« — »Hvidbjerg«.

Tur	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Fra Vejle	6,15	6,40	7,30	11,00	2,10	2,15	3,30	5,15	7,00
" Brøndsoede	—	—	—	11,20	2,30	—	3,50	5,35	—
" Munkebjerg	—	7,05	—	11,30	2,40	2,40	4,00	5,45	—
" Tirabæk	6,45	—	—	11,40	2,50	—	4,10	6,00	7,30
" Ulbæk	—	—	8,10	—	—	—	—	—	—
" Frydenlund	—	—	8,15	—	—	—	—	—	—
" Askebjerg	—	—	—	—	—	3,00	—	—	—
" Brønjung	—	—	—	—	—	3,20	—	—	—
" Sanatoriet	—	7,50	—	—	—	3,40	—	—	—
" Fakkegrav	—	—	—	—	—	3,50	—	—	—
" Rosenvold	—	8,10	—	—	—	4,05	—	—	—
Fra Rosenvold	—	8,10	—	—	—	4,15	—	—	—
" Fakkegrav	—	8,20	—	—	—	5,10	—	—	—
" Sanatoriet	—	8,30	—	—	—	5,20	—	—	—
" Brønjung	—	8,50	—	—	—	5,40	—	—	—
" Askebjerg	—	9,05	—	—	—	5,55	—	—	—
" Tirabæk	6,45	—	—	11,40	2,50	—	4,10	6,20	7,30
" Munkebjerg	7,00	9,25	8,30	11,50	3,00	6,15	4,25	6,30	7,45
" Brøndsoede	7,10	—	8,40	12,00	—	—	4,35	6,40	8,00
I Vejle	7,30	9,50	9,00	12,20	3,25	6,40	4,55	7,00	8,20

Frederik Hansen,
Vejle.

8892

Den første fartplan efter 'Hvidbjerg's ankomst til Vejle Dampbaade. (Vejle Stadsarkiv).

ganske stort. I sommerfartplanen for 1915 var der 12 anløbssteder med Hvidbjerg som det yderste på sydsiden af fjorden og Rosenvold som

endestation på nordsiden af samme. I denne periode forsøgte man sig også med ture helt til Fredericia og Strib. Det var S/S 'Skjold', der var

på langfart. I vinteren 1914-15 var der kun to daglige ture, som jo var et resultat af postbesørgelsen, mens der i højsæsonen kunne være op til 19 daglige afgang. I takt med den øgede konkurrence fra andre befordringsmidler faldt antallet af anløbssteder og afgang. I sommeren 1963 sejledes kun mellem Vejle og Munkebjerg med op til fem daglige afgang.

Selskabets skibe kunne 'udlejes til kortere eller længere Lystture til meget rimelige priser,' som Frederik Hansen reklamerede med i 1911. Indtil man solgte 'Falken', blev den ofte brugt til jagtture, hvor byens borgere dampede ud på fjorden og skød på alt, hvad der rørte sig af fugle, og det var fuldstændig ligegyldigt, om kræet kunne spises eller ej.

I 1905 var både 'Falken' og 'Skjold' med i en jagt på en stakkels finhval, som havde forvildet sig ind i fjorden. Den vejlensiske hvalfangerflåde blev bevæbnet med ivrige jægere, der skød som vilde mod det stakkels dyr, dog uden at kuglerne syntes

at gøre så meget skade på dyret, at det døde. Efter flere dages dyrplageri fik man endelig taget livet af hvalen, der dog sank til bunds for næsen af jægerne, der ellers havde suppleret riflerne med hjemmelavede harpuner.

I 1935 var det en mere fredelig sejlads, som fjordbådene lagde skib til. Vejle byråd ville ankomme standsmæssigt til indvielsen af Lillebæltsbroen, hvorfor man tog af sted på 'Munkebjerg'. Så slap man jo også for trafikmylderet til lands. Man havde også sat 'Hvidbjerg' på en tur til Fredericia for vejleneserne, men da det blæste friskt, var der ikke mange, som havde lyst til at komme ud på det store vand. Man kunne jo blive søsyg.

Kommunalt selskab

I 1932 var selskabet i alvorlige økonomiske vanskeligheder, hvorfor Vejle Havn og Vejle Kommune overtog selskabet og fortsatte driften som hidtil. Fra 1932 til 1938 havde Vejle Dampbaade konkurrence fra 'Mira-bådene', der fik eneret på ruten Hvidbjerg-Vejle, men i 1938 indstillede det nye selskab driften. Anden Verdenskrig gav dampbådene vanskeligheder bl.a. som følge af kulforsyningerne. I 1942 solgte man 'Vejle' til Bogø, hvor den fik navnet 'Guldborgsund'.

Efter krigen blev konkurrencen fra bilerne mere og mere følelig. Samtidig var 'Hvidbjerg', der ellers havde fået en dieselmotor i 1954, ved at være slidt. Især tog arbejdet som isbryder hårdt på skibet, og i 1964 blev selskabets flagskib sendt til Søby som delvis betaling for en ny bugserbåd og is-



Glade rejsende myldrer om bord på fjordbåden ved anløbsbroen for enden af Havnegade i Vejle. Ca. midten af 1950'erne. (Vejle Stadsarkiv).

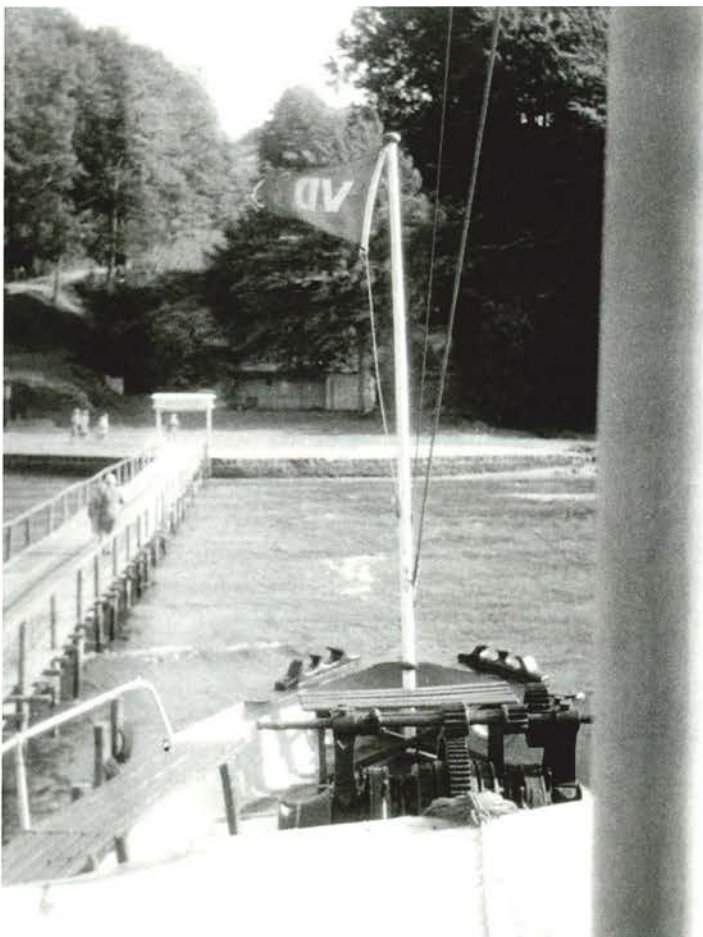
bryder. Den blev bygget på Søby Stålskibsværft og fik 'Hvidbjerg's motor. Efter nogle vidtløftige planer om salg til Iran blev 'Hvidbjerg' i 1968 bugseret til Masnedø og hugget op.

Tilbage var så 'Munkebjerg', som med sejlads en del af sommersæsonen 1965 afsluttede selskabets æra som et dagligt syn på Vej-

le Fjord. 'Munkebjerg' blev solgt til en privatmand og skulle nu befinde sig i Göteborg. Bugserbåden 'Jeppe Jensen', som var det nye skib fra 1964, blev overtaget af Vejle Havn, som den har tjent trofast helt frem til i år, hvor afløseren dukker op til efteråret, og dermed er det endegyldigt slut med Vejle Dampbåde. ■



'Hvidbjerg' ved Munkebjerg i midten af 1950'erne. (Foto: K.S. Knudsen/arkiv: VR)



Anløbsbroen ved Munkebjerg set fra 'Hvidbjerg'. (Arkiv: VR)



'Hvidbjerg' anløber Tirsbæk i 1941. (Arkiv: VR).

FARTPLAN FOR VEJLE DAMPBAADE

Gyldig fra 30. juni 1963.

Mandag, tirsdag, torsdag og fredag:

Fra VEJLE	Fra MUNKEBJERG
9 ¹⁵	9 ⁴⁵
10 ⁴⁵	11 ¹⁵
13 ³⁰	14 ⁰⁰
14 ³⁵	16 ²⁰
17 ⁰⁰	17 ³⁰

Onsdag, lørdag og søndag:

Fra VEJLE	Fra MUNKEBJERG
9 ¹⁵	9 ⁴⁵
10 ⁴⁵	11 ¹⁵
14 ⁰⁰	16 ²⁰
17 ⁰⁰	17 ³⁰

Sæsonkort (strengt personligt): Voksne kr. 35,00
Børn kr. 17,50

Billetpriser — enkelttur: Voksne kr. 1,00
Børn kr. 0,50

EKSTRATUR hver søndag:

Fra Vejle kl. 19,00 Fra Munkebjerg kl. 20,00

RUNDTUR på den smukke Vejle fjord
hver onsdag, lørdag og søndag:

Fra Vejle 14,00, fra Munkebjerg 14,25.

**Munkebjerg-Andkær hage-
Fakkegrav-Munkebjerg.**

Kr. 4,00 fra Vejle, fra Munkebjerg kr. 3,00, børn halv pris. Sæsonkort gyldige.

For eventuelle forsinkelser påtages intet ansvar.

Enhver forandring i fartplanen forbeholdes uden notice.

Vejle, den 29. juni 1963.

F. H. LAUENBORG CHRISTENSEN's EFTF.

Telefon (0581) 11*

En af de sidste fartplaner, nemlig fra 1963. (Arkiv: VR).

Trip-Trap modelhusene – huse i H0 med indbygget hygge

Tekst og fotos: Anders Riis

Hvad er det, der får os til at gå ind i modeltogs-hobben? Ja, det er der nok lige så mange svar på, som der er udøvere af vor fælles hobby. Nogle fokuserer på kørsel, andre på landskab, endnu andre på superdetaljerede modeller, og en del er fascineret af elektronikkens muligheder.

Alligevel tror jeg, der er en fællesnævner for de fleste af os – og måske er netop den fællesnævner også svaret på, hvordan diskussioner rundt om i småskalaverdenen kan blive så engagerede, at man næsten mærker modeltogs-bordene ryste og bæve, som var der et 1:87 jordskælv undervejs.

Jeg er sikker på, at de fleste af os blandt andet finder hobbyen fascinerende, fordi

vi her kan "lege Gud i vores egen verden" – genskabe noget, der forlængst er forsvundet i virkeligheden, bestemme (mest banalt) hvornår togene skal køre, men også hvorhen, hvor hurtigt, hvilke tog og i hvilke omgivelser. Vi vil gerne modellere en verden, ikke nødvendigvis som den er/var, men som vi ønsker, at den skulle være.

Nøjagtigt det ønske lå også bag skabelsen af den serie H0-modeller, der i godt to årtier har været kendt som Trip Trap modelhuse.

I dag har laserskårne modelbyggesæt i småserier til dels opfyldt behovet for en mere naturtro mur- og tagoverflade til modelbanens bygninger, end hvad de traditionelle plastbyggesæt kunne byde på. Men for godt 20 år siden, omkring 1990, var det



Sprøjtehuset fra Mariager var en af Bent Malthas oprindelige modeller fra Hushjørnet, som Trip Trap tog ind i sit oprindelige sortiment som model nr. 18. Men i modsætning til de øvrige modeller fremstillede Trip Trap aldrig noget nyt oplag af Sprøjtehuset, som derfor formentlig i dag er langt den sjældneste af alle Trip Trap modellerne. Her vist som veterangarage sammen med en Nyboder-halvmodel.

TRIP TRAP MODELHUSE



▲ En af de første brochurer for Trip Trap modelhuse. Brochuren var som husene en miniature – kun 74 gange 105 mm.

noget af en sensation at se en masseproduceret H0-model med pudsede vægge og rødt tegltag, der faktisk lignede pudsede vægge og rødt tegltag. Den slags var normalt forbeholdt scratchbyggeren og tusindkunstneren, der kunne udrette mirakler med træ, pap, maling og pensel.

De 16 første modeller

Og dér stod de så, de første 16 Trip Trap modelhuse – lige fra de små modeller af baggårdslokumet, vaskehuset og bådskuret med den udrangerede jolle som tag, over dejlige Skagens- og købstads-småhuse og til komplicerede og store modeller af karakteristiske og landskendte ældre etagehuse som Weiss' stue i Ribe og Nyhavn nr. 9 i København.

Alle har de én og samme fællesnævner: De repræsenterer hyggen, og selv om livet i et tre-fags Hjelmerstald hus ikke altid har været lutter lagkage for en Aalborg-familie med måske seks eller otte

børn, er dét i dag historie. De lavstammede og -loftede huse i Aalborg, Skagen og resten af landet har nu i mange år været drømmen om *det gode liv* for mange mennesker.

Idemanden bag modelhusene er arkitekt m.a.a. Bent Maltha. Han har livet igennem stræbt efter at slå streger, der kan skabe smukke og gode rammer om det gode liv, og han har både i akvarel, model og i sit arbejde i 1:1 været fascineret af den klassiske byggestil her i landet. Det har betydet, at han nu i over 25 år har illustreret Service Sparekassernes fælles årskalender med sine akvareller og en kort følgetekst hvert år.

I 1980'erne syslede han med huse i lille skala som pynt og hilsen – i form af i papir udskårne husfacader bl. a. fra Middelhavslandene, og i det små var han også begyndt med massive støbte modeller af smukke danske huse, markedsført under fællesnavnet Hushjørnet.

TRIP TRAP MODEL HUSE

TRIP TRAP model huse er skabt af designeren, arkitekt m.a.a. Bent Maltha efter egne minituse opmålinger af smukke, eksisterende huse fra forskellige egne af Danmark. Modelhusene bemales i forskellige, egnsbestemte farver, og er enkeltvis oplagte gaveideer, som pynter i ethvert reolsystem eller vindueskarm – eller som samleobjekt, hvor man kan skabe sin egen lilleput-by. Serien er pt. planlagt til at omfatte ca. 100 huse. Den unikke gaveide: Benyt bestillingslisten bagerst og få tilsendt flere huse.



OBS! En række af modelhusene (markeret med * i bestillingslisten) er – som i virkeligheden – individuelt malet i forskellige farver, og kan afvige i bemaling fra de her viste. TRIP TRAP kan ikke påtvinge sig at levere huse i specifikke farver på postordre. Ønskes bestemte bemalinger af husene, henviser vi til udvalget hos vore forhandlere og udslagssteder.



Nr. 6 4-fags skipperhus, Helsingør



Det pæne og store "Skipperhus" – dette opmålt i Helsingør – kendes fra de fleste danske købstæder, hvor det med sine typiske 2 stokværk og 4 fag vidner om Danmarks tradition som succesrig sø- og handelsnation. H: 13 cm · B: 9,5 cm · L: 7,5 cm 0,40 kg Bestillingsnr. 350060 Pris kr. 175,-

En af de første brochurer for Trip Trap modelhuse. Brochuren var som husene en miniature – kun 74 gange 105 mm.

Mødtes på Formland

Disse artikler havde han for knap 25 år siden med på Formland-messe i Herning, og her mødte han firmaet Trip Traps daværende ejer Ib Møller. Møller var på udkik efter en serie karakteristiske og gedigne gaveartikler til sit voksende sortiment, der supplerede Trip Traps primære varer – eksklusive trægulve og -varer. Ib Møller så en god og udtømmelig serie gaveartikler i Bent Malthas huse, som han gennem sine kontakter kunne få sat i serieproduktion i Fjernøsten.

Det var grundlaget for serien af Trip Trap modelhuse, og i en af de første brochurer fra Trip Trap – som helt i tråd med modelhus-ideen havde

ladet brochuren optrykke i et miniformat på bare 74 x 105 mm – fortæller virksomheden om planerne:

"Trip Trap model huse er skabt af designeren, arkitekt m. a. a. Bent Maltha efter egne minituse opmålinger af smukke, eksisterende huse fra forskellige egne af Danmark. Modelhusene bemales i forskellige, egnsbestemte farver, og er enkeltvis oplagte gaveideer, som pynter i ethvert reolsystem eller vindueskarm – eller som samlerobjekt, hvor man kan skabe sin egen lilleput-by. Serien er p.t. planlagt til at omfatte ca. 100 huse."

Alle modellerne blev bygget op hjemme i Bent Malthas arbejdsværelse i Mariager i



Trip Trap Miniaturer omfattede i 1998 modelhuse i skala 1:87 og skala 1:150 plus et par andre skalaer, kirker, fyrtårne, halvmodeller og Nyhavnsfriser. Men noget af det mest interessante for modeljernbanefolket er i forgrunden: De dejlige og typisk danske byhuse på tre, fire og fem fag, vaskehuset i baggården og den murede transformatorstation. Sidstnævnte produceres stadig – og endda til lavere pris end oprindeligt.



Naturligvis er arkitektens egen bopæl også omsat i model. Her ses den, bleget af sol i vindueskarmen – et fint eksempel på en ældre dansk købstadsbygning.

"optisk nøjagtig" H0-skala, således at husenes hovedmål holdt skala 1:87, men bl. a. tagstenene på tegltagene er større end skala – netop fordi det hos de fleste skaber en mere virkelighedstro opfattelse af modellen.

Prototyper i pap og træ

Bent Maltha byggede lette og hule prototyper til husene i materialer som træ, pap og forskelligt andet, og de blev så sendt til Fjernøsten for produktion af støbeforme. Typisk blev en model i Trip Trap-serien støbt i oplag á 1.000 styk.

Modelserien fra Bent Malthas hånd voksede hurtigt, og midt i 1990'erne satsede Trip Trap på at udvide husmodellerne til at omfatte såvel Skandinavien som Nord-europa. Maltha fremstillede en serie på en lille snes norske modeller, og også en række tyske huse i H0 blev det til.

I mellemtiden var rækken af danske H0-modeller vokset til godt 50, men nu tog udviklingen en anden drejning: Mens Bent Maltha lagde vægt på at lave smukke huse, som han fandt interessante ud fra en arkitektonisk og æstetisk synsvinkel, ville Ib Møller gerne have flere modeller med oplagt souvenir-værdi. Til dels var de to synspunkter forenelige – blandt andet med Det Hvide Fyr i Skagen, husene fra Bryggen i Bergen og den danske redningsstation fra Vestkysten.

Uenighed om skala

På et andet punkt var arkitekt og fabrikant dog definitivt uenige: En række af de større huse var i sagens natur for store til at kunne rummes i en gaveæske i håndtasken til en reception eller en værtindegave, og derfor ønskede Ib Møller, at en del af modellerne blev lavet i en anden og



Gulkalkede huse i Skagens-stil og Det Hvide Fyr var på Trip Trap's H0-husliste.



Bent Malthas tre Trip Trap modeller af Bryggen i Bergen. Tre huse af Norges kulturarv, som aldrig har været serieproduceret flottere i model.



Og sådan ser de rigtige forbilleder i Bergen ud...

mindre skala end 1:87 - mens Bent Maltha fandt det vigtigt, at man havde den samme og helt eksakte skala på alle husene, så deres korrekte størrelsesforhold kunne sammenlignes direkte.

Da Ib Møller derefter satte gang i produktion af modeller i efterhånden adskillige andre skalaer end 1:87 - blandt andet 1:125, 1:150, 1:200 og 1:300, valgte Bent Maltha at trække sig ud af samarbejdet, som ellers havde frembragt en lang række modeller, der kunne være interessante for modeljernbanefolket.

Satsningen på 1:87 modeller til det norske og tyske marked slog fejl trods modeller af meget høj klasse. Til gengæld fortsatte Trip Trap og Ib Møller, der på et tids-

punkt skilte gaveartiklerne ud i sin virksomhed Rikki Tikki og solgte trævaredele med Trip Trap-navnet, med produktion af danske husmodeller med andre designere og skalaer. Til dels som bestillingsopgaver som f.eks. for Randers, der gerne ville have sit gamle rådhus i model som receptions gave.

Restlagre

Rikki Tikki er nu på andre hænder, og selv om en række modelhuse stadig i 2013 kan findes i firmaets katalog, er der tale om salg af restlagre, om end man ikke vil afvise, at nye husmodeller kan fremstilles på bestilling.

I dag kan af det oprindelige 1:87 sortiment fra Bent Malthas hånd kun købes et enkelt

lysthus fra Den Gamle By i Århus, badehuset fra Løkken og et jysk transformatorårn.

Efter bruddet med Trip Trap/Rikki Tikki fortsatte Bent Maltha i øvrigt med at få produceret yderligere en håndfuld modelhuse i 1:87 for egen regning. Restlageret af en af disse modeller, den gamle Latinskole fra Skælskør, sælges nu i øvrigt gennem Rikki Tikki.

Men ellers må vi nok regne med, at modelhusene fra Bent Malthas hånd - med Vrads Station som et af de største og for modeljernbanefolket mest interessante i skala 1:87 - er en afsluttet historie. Husene er i dag relativt eftertragtede blandt samlere, hvilket betyder, at et fejlfrit hus med emballage handles kun lidt under nypris.

Støbte modeller fra NMJ og Jeco?

Bortset fra, at husenes massive indre forhindrede ethvert tiltag i retning af indvendig belysning, pynter de på et dansk anlæg, og er derfor også efterspurgt blandt mange danske modeljernbanefolk. Og det, selv om Trip Trap aldrig gjorde en helhjeret indsats for at markedsføre dem til modelbanen.

Nyligt er såvel svenske Jeco som norske NMJ begyndt at markedsføre H0-husmodeller (f.eks. svenske Almunge Station og norske Hell station), produceret i resin på næsten samme måde som Trip Trap's, så måske dages det alligevel for de støbte modeller - snart 25 år efter, at Bent Maltha indledte produktionen? ■



Skive Gamle Rådhus er en af de større H0-bygninger fra Bent Malthas og Trip Trap's produktion.



Efter at Bent Maltha brød med Trip Trap, fik han bl.a. fremstillet denne model af Hjulmagerens Hus i Middelfart. Huset ligger lige ved cafeteriet Karoline på Brovejen med jernbanen nede bagved.

Nyt værk om svenske privatbanelokomotiver

Af Flemming Søeborg

Det er Lars Olov Karlsson (LOK), der atter har udsendt en bog – denne gang om de normalsporede, svenske privatbane-damplokomotiver. Der var mange, omkring 1.100 stykker, så bogen er første bind af to om dette emne. Nogle baner havde bare et par lokomotiver, mens andre som Bergslagens Järnvägar havde over 130 stykker. Ret påfaldende er de mange, britisk byggede lokomotiver med indvendig styring, hvor danske jernbaner i alt overvejende grad anvendte tyske maskiner med udvendig styring. Der var dog også tyske lokomotiver i Sverige, bl.a. nogle T3-tenderlokomotiver.

Bogen gennemgår bane efter bane i alfabetisk rækkefølge med oplistning af lokomotiver, fulgt af talrige billeder og forklaring om lokomotivernes navne. En sådan oplistning kan blive lidt 'tør', men LOK krydrer ind imellem de mange data med muntre kommentarer, som når det om en Sentinel-dampvogn hedder: Personalet kaldte vognen for 'En gang om Ugen' eller 'Hver 8. Dag' (efter et kendt ugeblad).

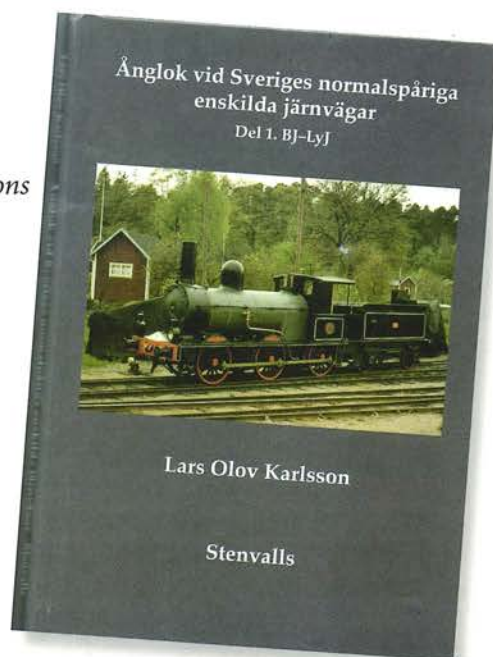
Den var øjensynligt ikke videre driftssikker.

Med jævne mellemrum forklarer LOK mere specifikke emner så som de særlige Fairlie-lokomotiver, der med det samme giver anledning til det retoriske spørgsmål: Skal et Fairlie-lokomotiv tælles som to eller fire – ikke noget helt enkelt spørgsmål, da nogle af dem faktisk blev delt i to på et tidspunkt. Ellers skal man regne med seks lokomotiver – to før og fire efter ombygningen? Et andet opslag forklarer principperne bag overhedning, lige som også dampsporgvogne og lokomotiler behandles. Sveriges første grafitti-angreb, som skete allerede i 1952 på et lokomotiv fra Göteborg-Särö Järnväg, beskrives også i ord og billeder.

Brogede skæbner

Gennemgangen viser, at ganske mange lokomotiver ændrede karakter ret voldsomt i løbet af deres eksistens: Nogle blev ombygget fra tenderlokomotiver til lokomotiver med tender, for andre gik det den modsatte vej, og et enkelt blev endda ombygget så radikalt, at det endte med at blive et motorlokomotiv (kun hjul

Forsiden på
Lars Olov Karlssons
seneste bog.



og rammer blev genanvendt) Nogle begyndte deres livsbane ved SJ, blev så handlet mellem forskellige privatbaner for så til sidst atter at havne hos SJ – men nu med ny identitet (litrering). Skæbnens veje er uransagelige.

Det sidste damplokomotiv i planmæssig drift, JMJ 6, kørte så sent som i 1977, hvorefter det blev museumslokomotiv. Også den svenske R3-maskine, nr. 975 fra 1908, som måtte overføres til DSB for at SJ kunne hjemføre DSB E 964/SJ F 1200 i 1963, om-

tales kort, og bagest i bogen er der omfattende lister over fabrikker, maskiner, bevarede lokomotiver og andet. Det eneste, jeg mangler i en bog af denne type, er et kort, der viser, hvor de uendeligt mange private jernbaner har ligget i Sverige. Måske det kommer i næste bind? ■

Lars Olov Karlsson: *Ånglok vid Sveriges normalspåriga enskilda järnvägar. Del 1. Bj-Ly.* Stenvalls 2012. 275 sider, stift bind. Pris ca. kr. 250,-.



GDJ-dampvogn ved leveringen i 1924. Her er det dog kun førerkabinen, der er udskipet og står på kajen.



GSJ Nr. 1 efter grafitti-angrebet. Banens ledelse var ikke stolt over situationen. Foto LOKs.

De andre(s) nyheder

Brawa har for alvor fået øjnene op for det danske marked, så i år vil der komme hele tre nyheder - en sort Gribskovbane-godsvogn af G 10-klanen, en grå D.D.S.F.-tankvogn og den fireakslede Shell-tankvogn (identisk med Pikos for et par år siden). Vi præsenterer dem, når de dukker op

i årets løb - der var endnu ikke nogle håndmodeller af dem på Nürnberg-messen. Andre, markante nyheder fra det stadigt voksende firma er Breuer-klædeskabet (i spor 0) og en mængde nye, tyske godsvogne også til spor 0 - det er helt tydeligt en størrelse, der er i vækst (se også Lenz' program).



Breuer-klædeskabet fra SBB i spor 0 - nok også interessant for danske modeljernbanevenner.



DDSF-tankvognen fra Brawa følger smukt i sporene fra de sidste års nyheder.



Den fireakslede Shell-tankvogn var nok en ener ved DSB, men det bliver en supermodel fra Brawa.



Gribskovbanen GDS var en af flere privatbaner, der havde G 10-vogne. Vi kan nok vente flere varianter i de kommende år.



DB AG's nye todækkertog Twinvexx kommer fra Brawa. Det er også en hybridmodel til to- og treledersystemerne.

I H0 er det moderne Twinvexx-togsæt fra DB AG under udvikling, og Gravita-lokomotivet sendes ud i flere bemalinger - såvel i H0 som i N. En anden formnyhed er Oppeln-godsvognen - så at sige forbilledet for vore HD-vogne. De kommer i udgaver fra DRG, DR, DB og ÖBB i første omgang. Den typiske UIC-kølevogn Standard 1 kommer i flere, farvestrålende udgaver - STEF, MIGROS, Chiquita m.fl. Disse kølevogne var igennem flere årtier fast bestanddel i internationale godstog.

Nogle ordentlige brød

Piko barsler med store nyheder - her er V 200-lokomotivet nok det mest attraktive for mange. Modellen er helt nyudviklet, og prisen (i Tyskland) ligger

under 750 kr. - for en model med separat monterede detaljer, korrekte hjulskiver, PluX 22/16-grænseflade, NEM-kortkoblingsskakt, to svinghjul og træk på alle aksler. Modellen vil komme i epoke III- og IV-udgave, den første med det attraktive navnetræk 'Deutsche Bundesbahn' hen langs siderne. Det østtyske kæmpelokomotiv BR 130 'Ludmilla' er en anden nyhed, der ligeledes kommer i år - til samme pris og i samme udstyr, med træk på alle seks aksler. Også den moderne variant BR 231 kommer i samme hug. De lange UIC-personvogne type X, som er omtalt i et par tidligere numre af bladet, bliver udsendt i den creme/oceanblå bemaling - denne farvesætning blev kritiseret meget i samtiden, men med årene har mange



Oppeln-godsvognene var meget udbredte over hele Europa; her er en østtysk udgave.



Brawas Gravita-lokomotiv kommer som N- og H0-modeller.



V220 022-8 og endnu en BR 220 i Århus den 26.08.1981. Foto Asger Christiansen.



Ikke en BR 231, men 232 foran passagertog i Wernigerode, august 1999. Foto Flemming Søeborg.



De lange UIC-vogne i oceanblå-beige farver prægede de tyske skinner i epoke IV. Illustration fra Piko.



SGNS-vognen fra Piko – et rent multitalent. Illustration fra Piko.



Tillig nye H0-model af DSB PER med bremseplatform.



DSB litra IKL, TT-nyhed fra Tillig.

vænnet sig til den, og nu er der endda nogle, der savner den.

Når det gælder moderne trækraft, især ellokomo-

tiver, er markedet nærmest uoverskueligt, hvad bema-linger og design angår. Piko har derfor lavet en liste med over 60 nye operatører i nyhedskataloget, lige fra ACTS til WLE, således at man kan holde sig orienteret. Piko laver tilsyneladende modeller af alle 60 selskabers lokomotiver... En passende model til disse nye maskiner er bærevognen Sgnss, der er en meget fleksibel vogntype. Ud over at have beslag til alle mulige veksellad og containere er vogntypen forsynet med holdere til sidestøtter (kævetransport), og typen kan også anvendes til transport af biler – en ren universalsvogn.

Tillig i samarbejde med Lenz

Tillig var på dette års messe flyttet fra en markant hjørneposition ind i en mere anonym sidegang, men firmaet behøver ikke at skam-

LH01:

LED-display: Fire karakterer 14 segmenter

Betjeningselementer: Multifunktionel drejeknap til enkel, intuitiv betjening

L – valg af lokomotiv
F – valg af funktion
S – tænd/skift
M – systemmenu
E – start

Tryk foroven:

- Skift sporskifter
- Skift signaler

Tryk til venstre:

- Tænd for funktioner
- Konfigurer funktioner

Drej knappen:

- Hastighedsstyring
- Valg af funktion
- Vælg værdier

Tryk på midten:

- Ændring af køreretning
- Nødstop
- Bekræft valg

Tryk til højre:

- Vælg lokomotiv

Tryk nedad:

- Systemmenu

me sig over deres modeller. I al korthed skal blot de danske nyheder omtales, nemlig PER-vognen (i H0) og MY 1125 samt IKL i TT. Mon ikke det endnu ret lille TT-marked herhjemme vil tage pænt imod dem? Til- lig har et samarbejde med Lenz om digitalstyring, og der kommer en ny, hånd- holdt regulator LH 01 med meget enkel betjening. Der er ingen trykknapper eller tastatur, blot en drejeknap, med hvilken alle funktioner kan vælges, styres og ændres. Displayet viser kun fire karakterer, og her ville man nok foretrække lidt flere, da man ofte har brug for længere lokomotivnavne. Regulatoren er beregnet til Lenz-systemet XpressNet.

Ægte universalmaskine

ESU, der mest er kendt for digital-elektronik, har i de senere år lavet nogle bemærkelsesværdige lokomotiver med mange funktioner. I år vil ESU udsende V 60/ BR 260 m.v. i H0 med alle mulige lyd- og lysfunktioner. Endvidere vil modellen kunne udsende udstødningsrøg, der vil lyde hvin i kurverne fra hjulene, og modellerne bliver forsynet med digital til- og afkobling

(i stil med Lenz' system i H0): Efter tryk på F7 bakker lokomotivet lidt hen mod vognstammen for at lette trykket på koblingen, hvorefter koblingskroge bliver sænket. Herefter rykker lokomotivet frem, til det er fri af vognstammen, hvorefter koblingskroge atter hæves, og maskinen kan køre videre til næste opgave. Modellen er en slags hybrid-model, idet den er konstrueret til kørsel på såvel to- som trelederspor – det er kun slæbeskoen, der skal skiftes ved systemveksel. Modellen er også forsynet med akkumulator, således at strømløse, tilsmudsede hjertestykker m.v. ikke standser maskinen. Et eksempel på fremragende produktudvikling og fremadrettet markedsfilosofi, som vi glæder os til at stifte nærmere bekendtskab med.

En anden nyhed hos ESU er lokomotivet Class 66, som også kan ses her i landet med lange godstræk – ikke just en skønhedsåbenbaring, men alligevel et lokomotiv, man lægger mærke til. Også de velkendte tyske standardlokomotiver BR 215 og 218 kommer fra ESU med alle lyde og andre funktioner. ■



SNCB Reeks 8040 – en af flere varianter fra ESU.



BR 364 under rangering i Hannover juni 1998. Foto Flemming Søeborg.



▲ To BR 218 med autotog mod Westerland i Niebüll 27. august 2011. Foto Flemming Søeborg.



Class 66 på vej over Fyn, maj 2012. Foto Flemming Søeborg.

Byg en spindel

Tekst og fotos Rolf Brems

En måde at opnå mere kørestrækning på sin modeljernbane, om end den ikke er så naturlig, er at køre i flere niveauer, og en god løsning for at kunne forbinde disse niveauer er at lave en spindel eller en spiral, om man vil. Jeg erkender, at en spindel kan være pladskrævende, men er man ikke nået for langt i sit modeljernbane-projekt, kan man måske finde et hjørne eller en uudnyttet del af rummet, måske i et andet rum, som jeg gjorde

det. Spindelen er en god idé, hvis den betjener flere niveauer eller skal løfte banen mere, end man kan klare med en almindelig stigning. Er det ikke dansk eller nordtysk, man kører, kan man skjule den i et bjerg.

Der er dog nogle helt grundlæggende ting, vi lige skal have på plads, inden vi griber saven.

Hvilken radius og stigning skal den have, og hvad skal frihøjden være? De tre faktorer har en væsentlig indvirkning på hinanden og på udfaldet. Spindlen kan



En spindel er en god løsning på pladsmangel.

i øvrigt også laves som en ellipse, så man får en større omkreds.

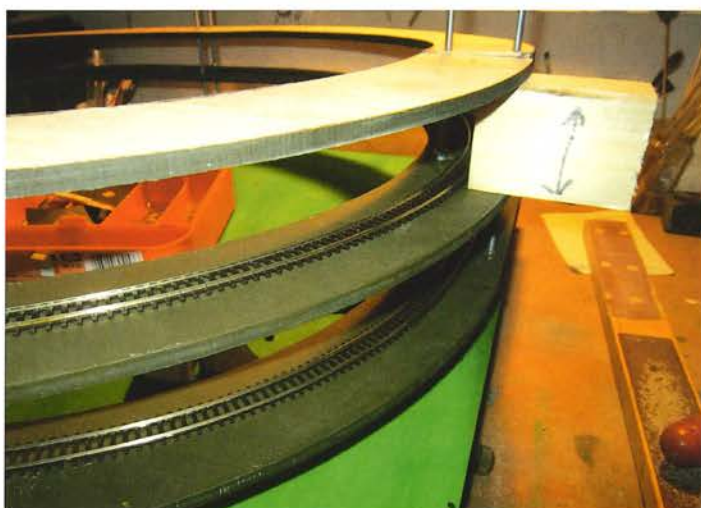
Vi finder omkredsen ved at gange radius med 6, men vi kan også hente lidt frem fra skoletiden. Tallet, der definerer forholdet mellem cirkelens omkreds og diameteren i en cirkel, kaldes π (pi). Pi er et irrationelt tal med et uendeligt antal decimaler,

men man forkorter ofte tallet π til 3,14. Man finder en cirkels omkreds ved at gange diameteren med π : $O = d \cdot \pi$.

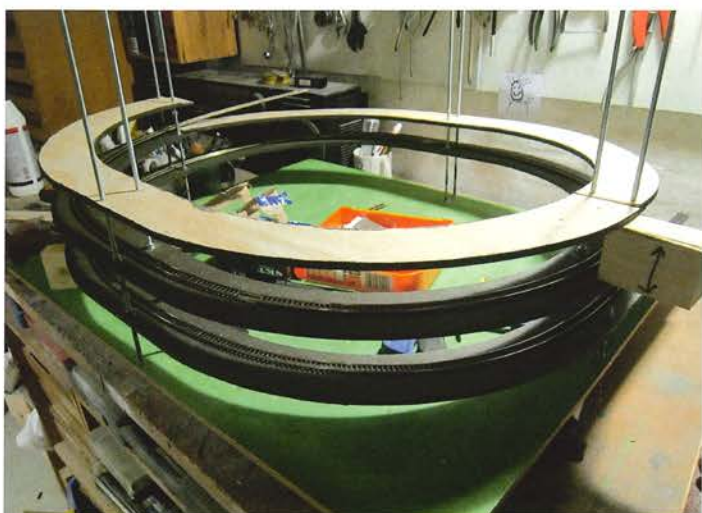
Det næste, vi skal finde ud af, er stigningen. Normalt kan man i model gå op til en 5% stigning. Problemet er, at kurver øger modstanden, og det må siges at være tilfældet i en spindel. Ynder man at køre lange tog, bør man



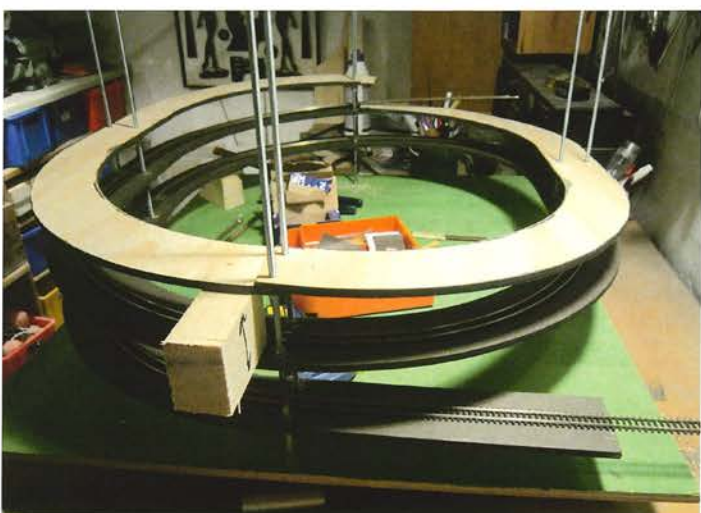
Arbejdet går i gang.



Justering af højden med måleklods.



Spindlen tager form. De første runder er lagt.



Her ses justeringen med måleklods tydeligere.



Her er et prøvetog på vej i den færdige spindel.

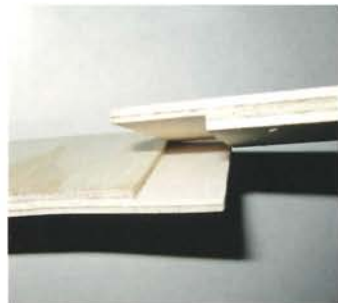
nok holde en max. stigning på 3-4% eller derunder.

Frihøjden er den tredje faktor. Kører dine tog med pantografen oppe, kræver det i H0 på en skinne uden underlag ca. 9 cm.

Den spindel, jeg har bygget til mit N-anlæg, endte med at have en omkreds i en ellipseform på 210 cm. Jeg havde først beregnet en

stigning på 3,5%, men efter en prøvekørsel på de første to runder indså jeg, at stigningen blev for stor. Når man bruger gevindstykker og møtrikker, kan man let ændre stigningen.

Da mine lokomotiver på den svenske del kører med pantografen oppe, og den maksimale højde af toget målt på en PECO skinne er



Nedfræsninger giver glatte overgangen mellem de enkelte elementer i spindlen.



Samling af underlag og hulboring.

48 mm, kunne jeg sætte stigningen ned til ca. 2,8% eller 28 mm pr. meter, det giver en frihøjde på 58 mm. Man skal lige trække underlagets tykkelse fra, i mit tilfælde 9 mm finér, så er vi nede på 49 mm.

I gang med arbejdet

Nu var jeg så privilegeret at kende en snedker, der kunne skære det ud. Han delte simpelthen omkredsen og skar det ud i to stykker, bredden blev 8 cm, da spindlen kun er enkeltsporet. Der blev lavet nedfræsninger, så samlingerne blev plane på begge sider.

Spindlen skulle løfte togene 65 cm op fra en nedre opstillingsbanegård og skabe forbindelse til en udbygning i tre niveauer, en udbygning som skulle give den svenske

bane en mere naturlig afslutning, der endte i en banegård, Karuni, med videre forløb ud til et malmbjerg.

Til at samle det hele brugte jeg 5 mm gevindstænger, som blev fastgjort i en 12 mm finérplade. Denne plade blev linet op, så den var vandret under processen.

Hullerne til gevindstængerne i underlagspladerne blev boret på én gang ud fra en skabelon, som snedkeren havde brugt til opmåling.

Nogle råd at huske på

Og så var det ellers bare at gå i gang. Det er vigtigt, at den første runde får den rigtige stigning. Der var på omkredsen fire fastgøringpunkter á to gevindstænger, så det var bare at dele omgangshøjden med fire. Efter første runde brugte jeg en



Sporet gennem hullet i væggen fører ind til en opstillingsbanegård.



Vinterlandskabet i terrariet - effektiv beskyttelse mod støv og snavs.

afstandsklods på 49 mm, som jeg brugte på hver side for at sikre, at tværsnittet ikke fik hverken over- eller underhøjde.

Da frihøjden nærmest umuliggør at lægge skinner, skal man lægge dem i takt med underlagets opbygning, altså én runde af gangen. Når man som i mit tilfælde bruger flexspor, er det vigtigt at samle skinnerne og lodde dem, FØR man bukker dem for at undgå, at de får et knæk. Jeg fandt ud af, at bukkeprocessen skulle startes i den frie ende. Det kan lyde lidt omvendt,

men det var det, der virkede bedst. Det giver i øvrigt lidt mas at få 1 m skinne klemmt ind imellem gevindstængerne.

Underlaget blev limet sammen, i den ene side valgte jeg at lade gevindstængerne gå igennem samlingerne. Skinnerne blev sømmet fast, og jeg kørte en prøvetur for hver runde.

Hele spindlen blev monteret på sin plads og bragt i water.

I den øvre ende skulle spindlen ende ud gennem et hul i væggen, der var kun en mindre justering.

Udkørslen fra opstillingsbanegården foregik også gennem et hul i væggen. Der var en strækning på 120 cm i værkstedet, inden den nåede spindlen. Jeg valgte at lave et slags tog-terrarium for at afskærme for støv og savsmuld. Det er lavet som et snelandskab.

Til slut indkapslede jeg hele spindlen i skumpap, som er nemt at skære i, og som er et meget let materiale at løfte af og på, hvis jeg skal ind og finde et havareret tog.

Det var et noget større arbejde, end jeg havde regnet med at få sådan en spindel

op at stå, specielt når man samtidig skal overholde et ind- og udkørselspunkt og når man i processen må ændre på stigningen. På hele mit N-anlæg har jeg loddet alle skinnerne sammen, men på en trækonstruktion som denne er det som før nævnt meget vigtigt, da træ arbejder og giver sig mere end nysølv.

Den har nu været i brug to måneder, og jeg har endnu ikke haft en eneste utilsigtet hændelse. ■



Vinterlandskabet set tættere på.



Her er spindlen færdig, nærmest indbygget i et skab.

Hårde betingelser

DSB udgav i 1905 bogen "Overenskomster m.m. vedrørende fremmede Baners Tilslutning til Danske Statsbaner", og selvom det meste er ret tør læsning, falder man ind imellem over nogle pudsige passager så som denne

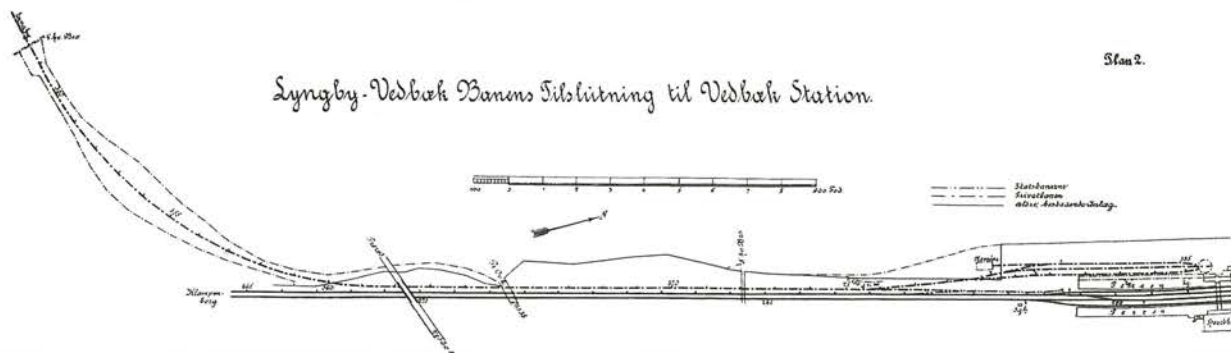
§ 12 om forholdene mellem DSB og Lyngby-Vedbæk Jernbane (den nuværende Nærumbane):

"Særligt bemærkes, at da Privatbanens Materiel vil blive udsat for Rangering sammen med Statsbanedriftens,

maa det i enhver Henseende være bygget stærkt nok til at kunne taale saadan Rangering".

Man fornemmer, hvorledes DSB's rangister har rangeret rundt med vognene med bulder og brag, og at de ofte

spinkle godsvogne fra privatbanerne ikke altid har kunnet tåle mosten. Problemet har på den anden side nok ikke været så stort for LVJ, der ikke havde mere end to åbne og to lukkede godsvogne, da bestanden var højest.



Komsammen i Køge



Tekst og fotos
Flemming Søeborg

Dansk Model Jernbane Unions arrangementer synes efterhånden at have fundet deres rette form, såvel tids- som stedmæssigt. I år var det så Køge, der var mål for udstillingen. Det var en succes med cirka 2.900 besøgende.

Det vakte særlig opmærksomhed, at der i år deltog en tysk klub med et TT-anlæg (Eisenbahnclub Leinefelde e.V.). Det bar præg af 'stram disciplin' og ordnede forhold, og det er altid imponerende at se de store, tyske damplokomotiver trække af sted med en lang stribe vogne. Fra tid til anden var der foredrag eller workshops i

▲ Små, overskuelige anlæg i børnehøjde er sikre publikumstræffere.



Remisekompleks på TT-anlægget.



Peter Schack viser her overdelen til sin Ardelt-tractor - fremstillet på 3-D-printer.



MT-overdel, ligeledes lavet med den nye teknologi.

de tilstødende lokaler, hvor interesserede kunne se og høre om specifikke emner inden for modeljernbanebygning og -teknik.

Mange besøgende var overraskede over, hvor stor modeljernbanehobbyen er – vi kommer nok ikke uden om, at mange stadig opfatter modeljernbaner som et 'nicheprodukt', uanset hvor meget, vi slår på tromme for hobbyen og uanset hvor

mange summer, der investeres i modeller og tilbehør.

Nytænkning

Der sker en masse på modeljernbanefronten i disse år – nye klubber ser dagens lys, nye byggematerialer tages i anvendelse, og velkendte producenter forsvinder, mens andre blomstrer op. En teknologi, som vel endnu kun er i sin vorden, er 3-D-teknikken, som lang-

somt er ved at vinde indpas i modelbyggeverdenen. Peter Schack, som igennem nogle år har arbejdet med denne teknik, viste nogle af sine seneste frembringelser – overdele til MT- og Ardelt-lokomotiverne i spor 0. I teorien vil enhver, der råder over et tegneprogram (og en 3-D printer), i fremtiden kunne tegne og få fremstillet sine egne modeller for en lille brøkdal af den pris, man hidtil har skullet betale.

Plastmaterialet, som mo-

dellerne laves af, er meget stabilt. Endnu mangler vi at se produkter fremstillet i store mængder, men det er formodentlig blot et spørgsmål om tid. Andre steder så man mere konventionelle modeller, lavet i resin.

Dioramaer

Ingen DMJU-udstilling uden en konkurrence – her gjaldt det en dioramakonkurrence. Der var syv deltagere med hver deres diorama. Vinderen blev atter



2.-generations S-toget er bygget af Jørgen Kissmeyer Lind, Fredensborg.



MK-FK-togsættene er sjældne at se i model. Dette er også samlet af Jørgen K. Lind.



Jørgen Bentzen kunne glæde sig over at vinde 1. præmien for sit diorama.



En original ide på Jørgen Bentzens anlæg – en P-maskine pløjer sig igennem en mindre oversvømmelse.

Jørgen Bentzen, der fortsatte i sikker stil med et bymiljø fra 1930'erne. Jørgen har tidligere vundet konkurrencen, også med et ældre bymiljø, og de enkelte dele skal efterhånden samles til et hele.

Grænsen for hans moduler går ved 1939, og det stiller nogle ganske særlige krav til arbejdet, for alle detaljer skal stemme – figurerne skal være tidsmæssigt korrekt klædt på, bilerne skal stemme med årstallet, huse, skilte o.s.v. skal passe sammen, så det er ind imellem lidt af en detektivopgave at finde de rette ting. Det nytter ikke at bruge indfarvet savsmuld, islandsmos og skumgummi-træer til landskabet, det skal

være produkter af højeste kvalitet, sat sammen med en fin sans for virkeligheden – og dén har Jørgen Bentzen.

Andenpræmien gik til Peter Scheibner, der havde indfanget havnestemningen, som den var for 50 år siden – med damperen 'S/S Martha' ved kajen, hvor en kulkran, kulvogne og kuloplager stort set var de eneste, andre elementer. Tredjepræmien gik til Frank Hestehauge for et diorama med klippeparti. Mange forhandlere havde særlige tilbud, og der var endvidere enkelte nyheder at se på standene.

Der var endvidere også aktiviteter udendørs, hvor et par ældre HT- og ÅS-bus-

ser sørgede for transporten til og fra banegården, mens ØSJK havde lokale kørsler med et par ældre Trian-

gel-motorvogne. Alt i alt et udmærket arrangement, som DMJU skal have stor ros for. ■



Frank Hestehauge står her ved sit diorama, der gav han tredjepræmien.



Peter Scheibner vandt andenpræmien for sit havnemiljø.



Nye modeller fra DF-Modeltog.



Udsnit af kulhavnen med S/S Martha.



Et par ældre busser fra ÅS og HT bragte gæster til og fra udstillingen.

Rudme station



Af Lars Viinholt-Nielsen

Ved åbningen af jernbanen Odense-Svendborg den 10. juli 1876 hed det i en til lejligheden forfattet sang: "Hver halv Mil Station, Tak sikken Prostitution." Selv om det sidste ord i dag nok forbindes med en noget anden betydning end tilsigtet i verset, er man dog klar over, at der er tale om noget særligt. Og det var en så tæt beliggenhed af stationerne da også midt i 1870'erne. Mellem de store landsbyer Ringe og Kværndrup er der 7,8 km og altså omtrent en dansk

mil (7,56 km). Derfor skulle der i henhold til princippet om den halve mil lægges en station på denne strækning. Det kom til at holde stik. Volstrup station, som inden banens åbning skiftede navn til Rudme, blev lagt 4,7 km fra Ringe og 3,1 km fra Kværndrup ved banens skæring af bivejen mellem de to små landsbyer Volstrup øst for banen og Rudme vest for banen.

Stationen fik samme udseende og sporanlæg som de øvrige fire mindre landstationer på banen: En hovedbygning med ventesal,

Sydfyenske Jernbaner.

Sydfyenskes vingehjul. Arkiv Lars Viinholt-Nielsen. ▲



▲ Rudme station med persontog omkring 1910. Arkiv HGC.

ekspeditionskontor for gods- og passagertrafik og bolig for stationsforstanderen samt en retiredebygning. Sporanlægget bestod af et omløbsspor til vognladningsgods med stikspor i begge ender. Stationen var forsynet med telegraf, og der var fra begyndelsen posthus samt offentlig telegrafstation. Medens de øvrige stationer på banen alle i tidens løb fik udvidet deres hovedbygning og sporanlæg, skete dette aldrig i Rudme. Stationen var nemlig den mindst benyttede på banen og i øvrigt en af de mindste på Syd-

fyenske Jernbaner. Oplandet var begrænset af Ringe og Kværndrup stationer og største landsby i nærheden, Herringe, kunne fra 1882 også benytte Espe station på Ringe-Fåborg banen og fra 1929 Boltinggård på samme bane.

Udbygninger

Stationens lidenhed betød dog ikke, at der ikke skete noget. Allerede i 1887 fik den et lille pakhus. I 1897 blev der installeret sporskiftesikringsanlæg system Siemens & Halske med udflyttede signaler, som betjentes



Rudme station i 1886-87. Landskabet var meget åbent ved banens anlæggelse. Foto Arkiv HGC og LVN.



Rudme med MR-tog 2001. Nu er der kommet kraftig bevoksning, og det hele virker meget idyllisk. Foto Flemming Søborg.

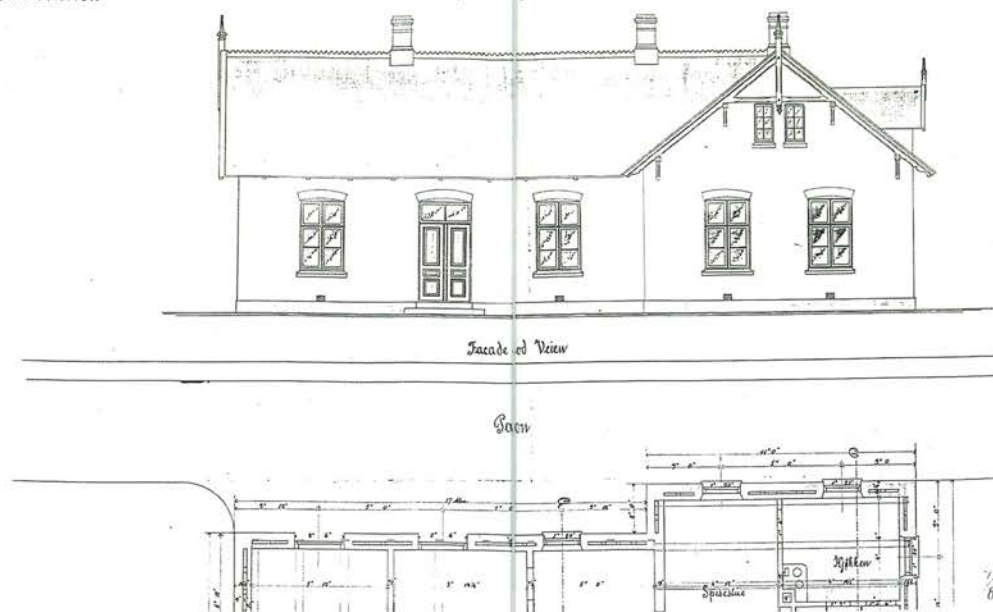


I 1999 åndede alt fred og ro på den lukkede landstation. Foto Flemming Søborg.



Rudme sporplan 1949. Ill. Arkiv Lars Viinholt-Nielsen.

Stationsbygning 1. Et 1.



Tegning til landstation på Svendborgbanen, bl.a. Rudme. Arkiv Lars Viinholt-Nielsen.

med en trækbuk, der stod på perronen i fri luft. Alle fire sporskifter kunne her efter aflåses i afhængighed af signalstillingen. Der var to arme på signalmasterne, således at der kunne vises gennemkørsel til iltogene Svendborg-Ringe-Nyborg og vv. Fundamentet til signalet i stationens norden kan stadig findes. I maj 1906 fik stationen telefon og blev offentlig telefonstation for Fyns Kommunale Telefonselskab. I 1909 opførtes en ny overdækket kvægfold, og året efter fik stationen elektrisk lys. Endelig opførte man i 1919 et nyt pakhus sammenbygget med en retiradebygning, og

de ældre bygninger kunne fjernes. Men herefter var det også slut med ændringerne i mange år. I ekspeditions-mæssig henseende fik stationen direkte indskrivning af styk- og vognladningsgods med DSB i 1897, medens man måtte vente til 1931, før man kunne udstede personbilletter til DSB og privatbanerne.

Rudme var fra begyndelsen bestyret af en stationsforstander, som havde en portør til medhjælp. Sidstnævnte blev dog hurtigt sparet væk, og medhjælpen var herefter privat ansat af stationsbestyreren, som fra banen hver måned modtog et mindre beløb i "assistan-

cepenge." Stationens indtægt og dermed stationsforstanderens lønning var beskednen, ligesom frynsegoderne:

Postekspedition, vejning samt salg af godsfrimærker og fragtbreve var små. Det var derfor ikke altid de bedste hoveder, som i tidens løb bestyrede Rudme. I 1907 skrev en forstander på en af banernes andre stationer: "Rudme er en Station, hvor ingen ret ønsker at være." I de 86 år den var betjent, var der således hele 13 bestyrere, hvoraf tre blev afskediget eller degraderet på grund af regnskabsuorden. Der var dog undtagelser, som A.L.O. Blad, der brugte forstanderstillingen i Rudme som springbræt til den absolutte topstilling som stationsforstander på Odense Sydbanegård. I 1930'erne og 1940'erne indførte Sydfynske Jernbaner den meget billigere ekspeditriceordning med ufaglærte kvinder som bestyrere på mange landstationer. Det kunne man ikke i Rudme, da stationen



Rudme station, juni 2002 - kort tid efter var stationen revet ned. Den nåede at blive lidt over 125 år. Foto Flemming Søeborg.



Kombineret pakhus og retirade i Rudme, opført i 1919, nedrevet i 1988. Foto 1987 af Lars Viinholt-Nielsen.



Udflugtstog med K 563 passerer Rudme i 2000. Foto Flemming Søeborg.

havde sikringsanlæg og var et vigtigt led i afviklingen af toggangen på den stærkt trafikerede bane.

Nedsættelse til trinbræt

DSB's overtagelse af banen 1. april 1949 ændrede for så vidt intet heri. Det efterhånden noget fortidige sikringsanlæg fandt dog ikke nåde for statsbanernes blik. Det blev fjernet i marts 1953. Planerne om et nyt, moderne elektromagnetisk sikrings- og signalanlæg blev aldrig ført ud i livet. Stationen var herefter holdested, men betjeningen med post, passagerer og gods fortsatte uforandret. I 1955 blev der sat automatiske lyssignaler i drift ved vejskæringen syd for stationen, og personalets betjening af bommene kunne ophøre. Stationen behøvede nu kun at være betjent i den almindelige forretningsåbningstid. Herfra var der ikke langt til nedsættel-

se til ubetjent trinbræt. Det skete dog først i maj 1962, da stationsmesteren gik på pension. Sidesporene blev fjernet, og der kunne ikke længere ekspederes gods af nogen art. Postbetjeningen ophørte, og billetter blev nu solgt af togpersonalet. Pakhuset fra 1919 blev fjernet i 1988. Men stationsbygningen var fortsat udlejet til en DSB-medarbejder, som vedligeholdte ventesalen, der var åben for publikum og i øvrigt ikke meget ændret siden banens åbning i 1876. Dette varede dog ikke ved. Ventesalen blev lukket i slutningen af 1990'erne, lejerne flyttede, og efter at stationen havde stået tom i nogle år, blev den revet ned i juli 2002. I 2003 blev der i forbindelse med den gennemgribende stræknings- og stationsmodernisering etableret en ny perron længere mod syd mod vejoverskæringen, ligesom der blev opsat et nyt venterum af glas. Der ind-

førtes såkaldt behovsstandsning på stationen, hvor togene kun standser, hvis der er passagerer at optage eller afsætte. Allerede i 1993 var der anbragt en billetautomat på perronen.

Der er således i dag ikke noget tilbage af det oprindelige stationsanlæg, der siden 1953 er blevet mindre

og mindre. En ting er dog forbedret i forhold til tidligere: I 1876 kørte fire tog i hver retning med standsning i Rudme. Køretiden til Odense var ca. 1 time. I 2013 kører på hverdage 19 tog i hver retning med standsning i Rudme. Køretiden til Odense er nu 21 minutter, til Svendborg 20 minutter. ■



Rudme 2004. Der er svært at genkende stationen, efter at bygningen er væk og vegetationen savet ned.. Foto Flemming Søborg.



Rudme station, juni 2002. Det lakker mod enden for stationsbygningen - nedbrydningsholdet har opsat afspærring. Få dage efter var bygningen væk. Foto Flemming Søborg.



IC3 kommer ind imellem i drift på Svendborgbanen. Her passerer Rudme vinteren 2004 - stationen er nedrevet. Foto Flemming Søborg.



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

Skønne, skandinaviske skabninger



EA med Sdggmrss-vogne, herunder talrige DSV- og Tuborg-sættevogne. Kauslunde, 23. oktober 2008. Foto Flemming Søeborg.



AAE-vogne med DSV- og Tuborg-sættevogne passerer Odense, 2009. Foto Flemming Søeborg.



Køletrailerer fra Lauritzen er en kommende nyhed fra Roco.

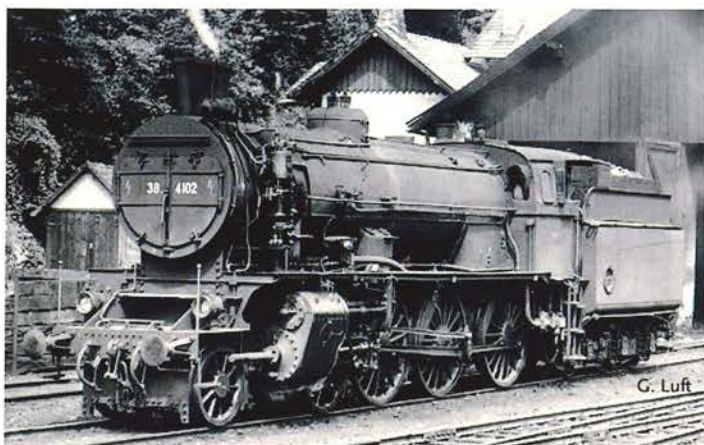
Overraskelserne til Danmark på Nürnberg-messen var måske ikke så store hos Roco. Der er planlagt en Primagaz-tankvogn og endnu en Lauritzen-kølesættevogn – tillige med et sæt med lysegrå AAE-lavgulsvogne ltrå Sdggmrss (T2000), lastet med Tuborg/Carlsberg- eller DSV-sættevogne. Det er foreløbige nyheder, og det

kan ændres, forlyder det fra Bergheim, og man skal som altid ikke tage katalogbillederne for gode varer.

Roco udvikler et nyt, stort 2'C-damplokomotiv Reihe 38 til Østrig, mens flere af de øvrige damplokomotiver får gangtøj af metal og blussende ild i fyrcassen – et godt eksempel på produktudvikling. Sverige/Nor-

ge får modeller af endnu et malmpanellokomotiv, El 12/Dm – det er det toleddede ellokomotiv, som også blev omtalt i Märklin-nyhederne i sidste nummer. Næste år vil de særlige, treakslede malmvogne følge. I år kom-

mer Roco med den specielle, schweiziske snefræser Xrotm, der blev præsenteret som prototype sidste år. Snefræseren er selvkørende, fræserhjulet drejer og kan hæves og sænkes, hele overbygningen kan vendes 180°,



Reihe 16 fra ÖBB er blandt nyhederne fra Roco. Foto fra Rocos prospekt.



En DR-godsvogn med en DR-godsvogn...



Snefræser fra SBB. Computertegning fra Roco.



En af de blåhvide IR-vogne fra Roco, som også kørte her.



Tog 2185 Nordpilen trukket af Mz 1402 ankommer til Kolding 5. juli 1995. Foto Flemming Søeborg.

der er digitale lys- og lyd-funktioner og mange detaljer af metal. Ganske pudsigt er den åbne DR-godsvogn med en åben (smalsporet) godsvogn på ladet.

De kendte, norske trævogne kommer igen, lige som de store, moderne SJ-passagervogne relanceres – og så er der naturligvis en syndflod af nylitrerede gods- og personvogne, hvoraf specielt de tyske blå/hvide Interregiovogne er interessante for det danske marked, da de blev brugt i 'Nordpilen' Århus-Hamburg (-Hannover) i 1990'erne – ikke altid med lige stor succes.

Flere former og farver fra Fleischmann

Det har hjulpet betydeligt på Fleischmann, at firmaet blev overtaget af Roco, og nu synes det gamle firma omsider at have fundet vejen frem. Det lille ellokomotiv E 60 (kaldet Strygejernet pga. formen) kommer i årets løb, lige som ICE-flagskibet BR 407 i uforkortet version.

Længden for en enhed (i H0) bliver 230 cm – eller for to sammenkoblede togsæt 460 cm – så man skal have god plads på anlægget til dette tog, der bliver udstyret med mange, digitale funktioner. Det lille 'Berg'-lokomotiv kommer i et startsæt med digitallyd, og i årets løb kommer DSB-specialvognssættet og de andre modeller, der blev omtalt i sidste nummer. Nogle af de modeller, der ikke er nævnt i katalogsiderne, er f.eks. et DSB PT/PTR-sæt i H0 ud over det med to PT-vogne, som netop er udkommet.

Til N-kørerne er der også godt nyt: Det kraftige damplokomotiv BR 55 udstyres nu med 'ild' i fyrkassen, BR 52 får digitallyd, hvilket mange af ellokomotiverne også får. ADAC, den tyske bilejerforening, har tilmed 'adopteret' et ellokomotiv, BR 111 024-6 og dekoreret det – og Fleischmann laver det til N.

Den grå/blå Desiro litra MQ kommer nu i DSB-ud-



PT-PTR-sæt fra Fleischmann – her dog kun som norsk prototype.



ADAC-lokomotivet har en opsigtsvækkende dekoration – kommer i skala 1-160 fra Fleischmann. Nürnberg februar 2013. Foto Suzanne Henriksen.



ADAC-lokomotivet er delvist sponsoreret af Roco. Foto Suzanne Henriksen.

gave med de grønne dørmarkeringer – altså i den udgave, som har kørt på Svendborgbanen og videre til Fredericia siden cirka 2003 og til nu. Der er planlagt en række vekselladvog-

ne med danske sættevogne (Tuborg, Lauritzen, DSV bl.a.) tillige med tilsvarende norske og svenske, så Norden bliver helt pænt forsynet med N-modeller i år. ■



Forbilledet for Fleischmanns spor N-nyhed, DSB Desiro i Ejby, vinter 2012. Foto Spor og baner.



En kommende nyhed i N - Tuborg-sættevogn.

Treenigheden på skinner

Tekst og fotos
Flemming Søeborg

Efter de glimrende byggesæt af OHJ C 219 og HTJ D 44 er turen nu kommet til OHJ C 220 fra KM Text. OHJ C 220 var måske knapt så spektakulær og interessant som C 219, der havde åbne endeperroner, men vognen var igennem mange år en fast bestanddel af mange OHJ- og HTJ-tog. Og det er jo grund nok til at lave en model af vognen, der i stedet for åbne endeperroner havde tre ruder i gavlen – nærmest som en motorvogn uden motor og førerrum. Vognen var bygget i 1943 og blev udrangeret i 1977. Den blev ophugget året efter.

Byggesættet er nøje gen-nemarbejdet og indeholder alle dele, bortset fra lim, ma-

ling og værktøj. Den er som byggesættene fra KM Text lige til at gå til, når blot man følger vejledningen til punkt og prikke, herunder den gennemgribende afrensning af vognkassen. En fordel ved byggesættet af C 220 er, at vognkasse og tag nu er støbt hver for sig, hvilket letter bemalingen meget. Taget kan males, uden at vognkassen skal afmaskes – eller omvendt. Endvidere kommer man ikke uforvarende til at knække tagventilatorerne ved uhensigtsmæssig håndtering af vognkassen, hvilket var tilfældet ved samlingen af C 219.

Et nemt byggesæt

Bemalingen af vognkassen har jeg foretaget med matsort grunder og højrrød, skinnende lak (RAL 3000)



Indholdet af byggesættet fra KMText.

på spraydåse. Taget er malet med sølvspray fra juledekorationer. Selve samlingen af undervognens dele er nem, og de største udfordringer ligger faktisk i at få boret

for og monteret de meget fine, ætsede dele. F.eks. skal håndbøjlerne ved gavlovergangene monteres i 0,3 mm huller – der går usvigeligt sikkert mindst ét bort tabt ved denne procedure, uanset hvor forsigtigt man borer. Til gengæld ser det flot ud, når disse småting er monteret – og det er nemmere end at montere peronlågerne, som skulle sidde på C 219. Jeg har dog indtil videre undladt håndbøjlerne ved dørene.

Trinene kræver lidt omtanke – det er umiddelbart ”ikke til at se, hvad der er opad eller nedad”*, men efter lidt konferering med billeder af forbilledet går det. Muligvis skal man enten file lidt af indersiden af de store trinholdere, for at koblingskulissen fra Symoba kan være der, eller også kan man skrælle ca. ½ mm af kulisse-bundpladen hele vejen rundt – her gælder det om at prøve sig frem, inden kulisserne limes endegyldigt fast. I øvrigt er det en god idé at raspe underlaget lidt med en glasfiberpen inden limning,



Treenigheden HTJ D 44, OHJ C 220 og 219 parat til sommertrafikken.



Vognkasse og tag færdigmalet – nu mangler blot alle detaljerne.



Fronten på C 220 – her mangler farve på belysningsdåserne.



Trinene skal bukket i facon.



Meget fine, støbte detaljer til undervognen.

således at der bliver en større, ru limflade. Jeg limede kulissen med R/C Modellers Craft Glue og garderede den bagefter med lidt flydende cyanolim – så sidder kulisserne bombesikkert fast.

Nemt – men med lidt gener

Vinduerne er det sidste, der skal monteres på vognkassen – husk, her må man til gengæld ALDRIG bruge cyanolim, for dampene kan mattere ruderne. Jeg brugte Vollmer's kanylelim, som er blandt de bedste på markedet. Dog manglede der sæder og anden indretning, som jeg biksede sammen af



Påskrifterne på vangen har en uvant, moderne typografi, helt som forbilledet.



diverse rester fra udrangerede vogne. Så kunne taget limes på plads, og vognen kunne nu indrangeres i det gennemgående tog søndag aften til København H. Husk evt. passagerer i vognen inden endelig samling.

Der resterende dog et par hindringer mere: Påsætning af litreringsen viste sig at være ret vanskelig. De vådtransfers, der fulgte med, var særdeles drilagtige – papiret skilte sig efter fugtning i to lag, mens bærefilmen knækkede flere steder. Påtrykket forsvandt delvist ved montagen, så det så ikke så

godt ud som ønsket. I følge Klaus Kongsted fra KM Text var der tale om en fabrikationsfejl, og han sendte siden et ark, hvor transfersene var i orden. Et andet problem er flangerne på hjulene, som skraber mod undersiden af vognkassen. Her må man selv finde en løsning med mellemlagsskiver eller hjul med mindre flanger, således at der bliver nok luft mellem flanger og bund – dog uden at vognkassen løftes så meget, at det går ud over helhedsindtrykket (0,3-0,4 mm må kunne gøre det). Bortset fra det er det et godt, nemt

og spændende byggesæt af et forbillede, som nok aldrig bliver lavet i større serie. Nu mangler vi bare et OHJ-Marcipanbrød eller en Frich's firkant, der er til at betale! På det sidste billede er det BR 53 fra Brawa, der giver den i rollen som OHJ Nr. 6 (med skorstensbånd fra KM Text), her endnu uden banerømmer m.v. ■

KM Text OHJ C 220. Pris ca. kr. 695,-.

** Citatet stammer fra en vise, "Opad eller nedad", med Osvald Helmuth fra 1966.*



OHJ C 220 her som færdigsamlet model. Taget er endnu ikke fastlimet.



OHJ Nr. 6 med C 220 – parat til turene op til Odsherreds sommerglæder.

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

Blålyset på banen

Tekst Flemming Søeborg;
fotos Asger Christiansen

Der var nok mange, der fik drømmende øjne, da nyheden om, at den legendariske Orient-Ekspres skulle køre gennem Danmark blev kendt. En tur med det ultimative luksustog tværs gennem Europa fra Venedig til Stockholm stod givetvis højt på ønskesedlen hos mange jernbanevenner. Det kunne lade sig gøre for nogle få – forudsat, at tegnebogen var i orden. De allerfleste af os måtte nøjes med at være tilskuere til 'spektaklet'.

Flere dage i forvejen begyndte meddelelserne at strømme ind – via e-mail,

pr. telefon eller når man mødtes rundt om. Den 9. april skulle toget ankomme til København, og det ville fortsætte til Stockholm dagen efter. Nogle dage senere skulle turen så gå den modsatte vej – til København igen den 13. og videre sydpå den 14. april. Der var altså god tid til at indrette sig på togets ankomst og finde sig de bedste fotosteder.

I lang tid blev tidspunkterne og køreplanen holdt hemmelig, men behjertede mennesker og kontakter indenfor systemet lod køreplanerne 'sive', og det lykkedes endda at få fat i selve toganmeldelsen med de eksakte minuttal angivet. Så



Orientekspresen ved ankomsten den 9. april til Padborg. Mz 1401 er spændt for og klar til at køre mod Sjælland.

var det jo bare at begive sig ud på strækningen.

Nuvel, det gjorde jeg, lige som så mange andre. I god tid den 9. april – faktisk i mere end god tid, da toget sydfra var 50 minutter forsinket – stillede jeg mig an ved Ullerslev nedlagte station med to kameraer – det ene indstillet til at filme togets passage, det andet for

at tage enkeltbilleder. Pludselig kom Mz 1401 brølen for fulde gardiner, og jeg fik travlt med at fotografere. Et par andre fotografer var lige så optagede.

På ti sekunder var det hele forbi, og jeg kunne kigge på de digitale billeder: Alle sammen slørede og ganske ubrugelige. Filmen var til gengæld udmærket, om end



Så tæt på – og alligevel så fjernt. Toget satte i gang fra Nyborg, inden jeg nåede op på perronen. Foto Flemming Søeborg.



Pullmanvogn nr. 4141 – en af de særdeles flotte vogne. Her kigger kokken ud.

Banedanmark

Trafikplanlægning 09.04.2013 - 14.04.2013
Operator: DSB onsdag 27. mar 2013 09:50 Specialarrangement
St: RFC Kh Glostrup, RFC Kh Kastrup, Kmp Pa, RFC Fa Vest, Kmp Od, RFC Ro Vest, Kmp Kh, RFC Ro Øst, RFC Fa Syd, Kmp Ro, RFC Fa Øst, DeDK Korrigeret ala

Toganmeldelse nr. 5198

Årsag: Specialarrangement
Bemærkning: Sagen: 3451
Bestiller: Laila R. Laursen, DSB
Tlf. 2468 0968
Orient Expressen
Spor 7 friholdes for trafik, dog åben for omløb af lok, i tidsrummene:
9/4: 17:56-18:44 under ophold af EP 6324.
14/4: 10:43-12:05 under ophold af EP 6333.
Ved forsinkelser opstået pga. ovenstående benyttes RDS kode 851.

Tilyses:

Tog:	EP 6324		
Kører:	Pagr - Kh	09.04.2013	
Togart:	Pagr - Kh	MZ 840	
Hast. km/t:	Pagr - Kh	100	
	Ank.	Afg.	X-Tog
Padborg Grøense	-	10:54	Pagr
Padborg	10:57	11:53	Pa
Vejbæk	(12:00)	12:08	Vk
Tinglev	-	12:15	Te
Redekro	-	12:27	Rq
Vojens	(12:42)	13:01	Oj
Sommersted	-	13:08	Set
Farris	-	13:14½	Fz
Vamdrup	-	13:18	Vm
Lunderskov	-	13:23	Lk
Kolding	-	13:33	Kd
Taulov	-	13:41	Ti
Snoghøj	-	13:45	Sno
Middelfart	-	13:49	Md
Kauslunde	-	13:53½	Ka
Narre Åby	-	13:56	Na
Elby	-	14:00	Eb
Gelsted	-	14:03½	Gd
Aarup	-	14:08	Ap
Bred	-	14:10½	Bd
Skalbjer	-	14:13	Sc
Tommerup	-	14:14½	Tp
Holmstrup	-	14:19	Hp
Odense	14:26	14:49	Od
Marslev	-	14:57	Mv
Ullerslev	-	15:03	Uv
Hjulby	-	15:07	Ju

Toganmeldelses nr. 5198

Side 1 af 4

TA 5198 - toganmeldelsen, et vigtigt papir for fotograferne.



I sovevogn nr. 3543 befandt et par velkendte passagerer sig – Bodil og Lars Viinholt Nielsen.

det er lidt kedsommeligt blot at se et tog bruse forbi. Nå, det var der ikke tid til at dvæle ved, jeg havde sat mig for, at jeg skulle se toget to steder, så jeg hastede videre til Nyborg banegård, hvor toget efter planen skulle holde 20 minutter. Da jeg drejede ind på stationspladsen, lød fløjtesignalet, toget satte i gang, og jeg nåede blot at fotografere vognene på afstand – så var det show forbi! Heldigvis havde Asger Christiansen bedre held på sin fotojagt.

En lang næse

Og hjemturen for Orient-Ekspressen? Ja, jeg havde først tænkt mig at fange det ved Nyborg igen, men belært af de triste erfaringer med forsinkelser og farten på toget, valgte jeg – sammen med en håndfuld andre entusiaster – at tage ud til landstationen Ejby på Vestfyn, hvor toget skulle holde ni minut-

ter for at blive overhalet. Jeg traskede ud til enden af peron 1, hvor en gruppe fotografer stod, og pludselig kom toget susende fra Odense. En af fotograferne nåede lige at sige: "Jamen, det standser jo ikke her!", så var det over alle bjerge, og vi stod målløse tilbage. Så det er godt, at andre så som Asger havde bedre styr på tider, fotosteder og aftaler. I øvrigt forlyder det, at toget vil blive en fast tilbagevendende tradition, og at det kommer til Danmark allerede næste sommer igen. Så interesserede kan godt begynde at spare op – turen er ikke ganske billig! ■



Barvogn 3674 – det siger vel det hele.



Restaurantvogn 4095 – hvem ville ikke gerne spise et måltid mad her.



Fra gangen i en af sovevognene.



Vild forvirring, da VSOE-ekspressen suser gennem Ejby uden stands. Foto Flemming Søeborg.



Orientekspresen passerer Taulov på hjemturen den 14. april 2013.



Tja, minderne har vi da lov at ha' – her er hele toget set fra bagenden i Padborg.

Ny udgave af en tysk klassiker – WR4ü-35

Oven på den megen virak om de blå CIWL-vogne og Orient-Ekspressen er det dejligt at se Fleischmanns nye model af den tyske pendant til de blå restaurantvogne, nemlig den røde Mitropa-vogn WR4ü-35. Betegnelsen WR4ü-35 betyder i al sin korthed "restaurantvogn, fireakslet, med lukkede overgange, fra byggeserien af 1935". Vognen, nr. 1136, er dog bygget af Wumag i 1938.

Mitropa blev grundlagt midt under Første Verdenskrig i 1916, blandt andet med beslaglagt materiel fra CIWL. Mitropa, som er et akronym for *MITte-leuROPäische Schlafwagen und Speisewagen Aktiengesellschaft*, blev nærmest enerådende i det tysk/østrigske rum, og i perioden blev især 'Rheingold'-togene kendte for luksus og komfort. Fra 1928 fik materiellet den flotte, bordeauxrøde bemaling med varmtgule påskrifter og symboler.

Selvom restaurantvognene vel ikke kom her til landet, indgik sovevognene fra Mitropa i nattogene. Det fik en brat ende ved udbruddet af Anden Verdenskrig i 1940,



En flot og vellykket model af en tysk klassiker.

og efter afslutningen på krigen i 1945 var verden ganske forandret.

To selskaber med samme mål

Mitropa levede videre, nu som en del af DDR's jernbaneforvaltning DR, mens man i den nye, vesttyske republik (BRD) etablerede Deutsche Schlafwagen und Speisewagen Gesellschaft, DSG. Overfladisk set lignede de to selskabers materiel meget hinanden, bortset fra påskrifterne. DSG besad rettighederne til Mitropa-navnet, men overlod det grandios til de østtyske myndigheder. I DDR blev

det gamle symbol med den stiliserede ørn ændret – ørnen blev 'halshugget', således

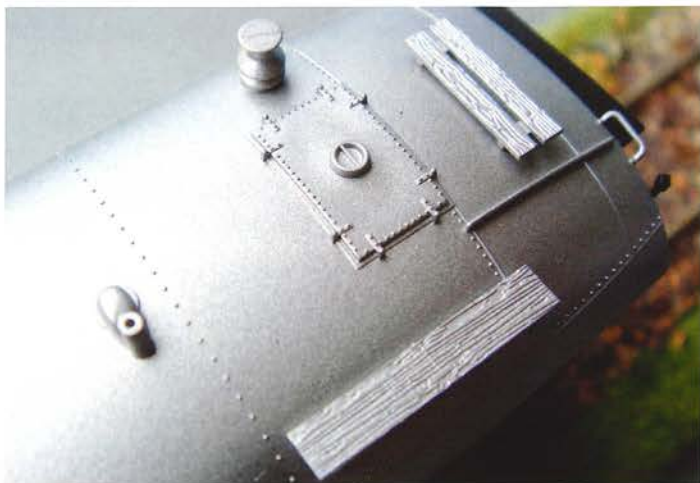
at der nu kun var et 'M', og hjulet nedenunder, der havde fire eger og dermed kun-



Undervognen er fint detaljeret.



Det markante skrifttræk og 'ørnen' stammer fra 1928.



Taget har mange detaljer – gangbrædderne skulle have været brune.



De glasklare ruder opfordrer til en detaljeret indretning.

ne minde om et hagekors, fik tilføjet et par eger mere. Ved den tyske genforening i 1990 blev Mitropa det fælles navn for serviceydelse i tog og på banegårde, men diverse fusioneringer og til- og frakøb af selskaber efter liberaliseringen på jernbaneområdet har gjort, at Mitropa nu er forsvundet fra skinnerne.

En perfekt model

Fleischmann har en lang tradition med at lave sove- og restaurantvogne. Den nye model er altså 'blot' endnu et skud på stammen – men et pragtfuldt skud. Vognen leveres fuldstændigt færdigmonteret og klar til indsættelse, og det er en nydelse at se modellen. Den er udstyret med lange Görlitz-bogier og fint modelleret undervogn med bl.a. fastmonteret stige.

Farve, form og udførelse



Indgangsparti med forkromet fodliste.

på vognkassen er fuldkommen, og jeg har aldrig oplevet nogle plasticruder, der var så glasklare, uden forvrængninger eller sløring. Ruderne virker som lavet af glas – og det giver dermed et perfekt indblik i vognens indre, som ligeledes er gengivet uhyre realistisk.

Ved alle borde er der lamper, sæderne er støbt i andre farver end bordene, og køkkenafdelingen er afskærmet med vægge. Nogle vinduer har fine jalousier (for at modvirke træk), der er spinkle, graverede håndgreb øverst på ruderne, og der er skillevægge mellem de to store kupéer. I gavlene er der vinduer og stiger, mens taget brillerer med diverse ventiler og udluftningsrør samt en mængde fine nitte-rækker. På trinenes kanter er fint sølvtryk for at antyde rustfrie lister – en særdeles fin detalje.

Påskrifterne er komplette og læsbare – f.eks. kan revisionsdatoen (1940) tydeligt ses. Det vil sige, at vognen reelt nok kun har kørt i indenrigsfart (for partispidser), da krigsforholdene betød ophøret for almindelige ferie- og fritidsrejser i Tyskland. Vognløbsskiltet viser da også Berlin-Berchtesgaden – altså to af datidens vigtigste magtcentre. Vognen er dog godkendt til kørsel i nabolandene Schweiz, Holland samt Sverige (!),



Vognløbsskiltet – en typisk rejserute for den tid.

mens Østrig mærkelig nok ikke figurerer på rasteret. Muligvis skyldes det, at de østrigske baner allerede på det tidspunkt var fuldt indlemmet i Deutsche Reichsbahn efter *Anschluss* i 1938?

Vognen har god vægt, der er INGEN småting, der skal eftermonteres. Den kan forsynes med indvendig belysning. Desværre er vognen ret svær at adskille, da taget – som man jo normalt vil fjerne for at komme til vognens indre – efter demontering blot afslører endnu en hvælving, idet vognkassen har et faststøbt, indre loft. I stedet må man møjsomme-

ligt søge at adskille bund fra vognkasse, og det har jeg ikke gjort. Hvis man monterer belysning, bør man også anbringe en del passagerer, kelnere og dekorere bordene med service. *Gesegnete Mahlzeit!* ("velbekomme!") fristes man til at sige efter turen med denne skønne vogn, der – selvom den nok ikke har kørt her, sagtens vil kunne optræde i nutidige tog som en parallel til de blå tog. ■

Fleischmann art. nr. 563303
Mitropa restaurantvogn. Pris ca. kr. 450,-.



Rasteret viser, hvilke lande, vognen er godkendt til kørsel i.

Mz 1407 i ny mundering



Tekst og fotos
Flemming Søeborg

Mz-lokomotiverne står for mange som noget af det ypperste inden for dieseltræk-kraften – da lokomotiverne blev præsenteret for offentligheden i 1967, var det da-tidens stærkeste dieselloko-motiver i Europa, og de blev genstand for beundring fra mange sider. I samtidige be-retninger kunne man læse, at "lokomotivets rullende kraftcentral udvikler en ef-fekt, der svarer til f.eks. en by som Ringkøbings maksimale forbrug af lys og kraft." Igen-nem flere årtier var disse lokomotiver med til at præ-ge billedet på DSB's stræk-ninger, men efterhånden

er mange af de resterende maskiner blevet spredt over hele kloden – hvis man tager alle fire Mz-typer under én hat.

Roco sendte for en del år siden deres udgave af Mz-lokomotivet fra første serie på markedet. Det var en udmærket afløser for de allerede dengang meget be-dagede Lima-modeller, som dog havde den fordel, at de var nærmest uopslidelige og nemme at reparere. Roco's første model var Mz 1402 i vinrød udgave, som hurtigt blev fulgt af andre varianter, herunder Mz 1401 i design-bemaling.

Nu er tiden kommet til en lidt anderledes udgave af lo-komotivet. Det er Mz 1407 i

▲ Mz 1407 færdigmonteret med diverse udstyr.

Portræt af Mz 1402 – des-værre er 'skørtet' ikke sprøj-temalet og afviger lidt i nu-ancen. ►



den oprindelige, vinrøde be-maling med 'fartstriber' og arkitekt Bondings vingehjul på fronten – men nu med sneplov, rangerhåndgreb og talrige advarselsskilte. Det vil sige i udseendet ef-ter 1981, hvor Mz 1407 fik monteret de store sneplove, men før 1984, hvor maski-nen blev designlakeret. Det er rart, når man kan tidsfæ-ste en model ret nøje, og det må være en glæde for den stigende gruppe af epoke IV-kørere, der her får en ty-pisk maskine fra den tid.

Opstrammet udgave

Overordnet set er det den samme model som de hid-tidige Mz'er fra Roco, men der er sket nogle ændringer.

Mz 1401 i det nye design fra 1972 – den første Mz havde ekstra stort 'DSB' på fronten og lysere, rød farve. ►



▲ Portrættet af Mz 1407 af-slører mærkbare forandrin-ger mht. detaljeringen – samt en mere intens glød.



Mz 1402 og 1407 – lidt forandringer er der sket med tiden.

De mest iøjnefaldende er lige nævnt, men derudover er bemalingen – såvel den vinrøde som den cremefarvede – mere 'levende' eller mættet, hvilket pynter på modellen. Trykket, især de gule litreringer, står også bedre nu med klarere farver, og også på andre måder er modellen strammet op.

Sidegitrene, som var for lyse på Mz 1402, er nu tonet i en mørkere grå farve, hvilket passer bedre til lokomotivet. Og så er de fine markeringer af gummilister ved førerhuset – blandt andet hen over taget – nu med på modellen, lige som den har fået firkantede puffere, hvilket også skete i virkeligheden (efter nogle uheld med eksning med vognpuffere). Teknisk er modellen ikke

ændret – det er den samme, bomstærke konstruktion med centerstillet motor med svinghjul, træk på seks aksler og hæfteringe på fire hjul, NM-stik til dekoder og hvidt/rødt lysskift for og bag. Den analoge udgave, som vi har afprøvet, kørte som sine forgængere, stabilt, roligt og uden problemer. Det er en gennemprøvet konstruktion, som bare er i orden. Maskinen vejer sine 518 gram, hvilket sikrer en god træk- og adhæsionskraft.

Der medfølger et par poser med en masse smådele, man selv må montere – det gælder vinduesviskere, håndbøjler på fronten, snepløve og diverse slanger – hvis man vil have en vitrinemodel. Det er nu ikke svært

at montere delene – Roco's småting har en fin pasform og nærmest glider på plads. Bemærk, at 'skørtet' skal skrues af, når man vil have snepløve monteret. Det vil være en fordel, hvis der medfulgte et par dubletter af specielt vinduesviskerne,

som nemt kan tage sig en flyvetur ud i rummet – uden et 'Auf Wiedersehen'! Men flot, der er modellen i dens nye udstyr. ■

Roco art. nr. 62717 Mz 1407.
Pris ca. kr. 1.700,-.



En direkte sammenligning af førerhuse på de to modeller viser opstramningen og moderniseringen.



Mz 1402 i 'ren' udførelse.



Den oprindelige Roco-udgave af Mz 1402...



– og her den nye variant, Mz 1407.



Mz 1407 med ekstra håndbøjler.

Dejlige dage i Herning



*Tekst og fotos
Flemming Søeborg*

Det er ikke alle modeljernbaneklubber, der kan stampe et så flot jubilæumsarrangement op, som Herning Model Jernbane Klub (HMJK) gjorde i anledning af byen Hernings 100 års jubilæum som købstad i det tidlige forår.

Arrangementet indeholdt flere elementer: Der var åbent hus i klubbens lokaler i kælderen under Banedanmarks bygninger ved læssevejen på banegården, og mange loka-

le benyttede sig af muligheden for at se, hvad medlemmerne lavede i klubben. Der var også udstillet forskelligt 1:1-materiel på sporene ved siden af bygningen. Her var der f.eks. Mx 1001, Mo 1846, et Arriva Lint-togsæt, en skinnegående kranbil, et nyere entreprenør-diesellokomotiv og nogle godsvogne at se nærmere på - tillige med en herlig, lille skinnebil, ejet af Hans Henrik Larsen. Det mest imponerende var dog det kørende veteranotog, som klubben også havde fået arrangeret - K 563 med flot-

▲ K 563 var et populært indslag i jubilæumsarrangementet i Herning. Her spændes det for toget til Aulum.

te, vinrøde vogne samt en creme/vinrød BU-udflugtsvogn. Toget kørte gennem to dage flere ture til Aulum, og om lørdagen tog omkring 500 besøgende med toget på den ret lange tur til den søvnige stationsby. Naturligvis var der pølser, is, øl, kaffe og sodavand til de trængende, og i værkstedshallen var der en plancheudstilling med højdepunkter i Hernings jernbanehistorie.

Overraskende køretur

Skinnebilen havde sin egen, fremtrædende rolle i arrangementet. Ejeren, Hans Henrik Larsen, stillede nemlig op til kørsler med interesserede. Kørslen fandt sted på sporene langs læssevejen og altså ikke ude på hovedsporene, og forbikørsel forbi dværgsignaler blev hele tiden aftalt med FC Herning. Hans Henrik fortalte, at skinnebilen havde været hjemmehørende



Som det kan fornemmes var der ganske mange med veteranotog, der holder i Aulum.



Uanset hvilken vinkel, man betragter K-maskinen fra, er den flot som her under omløb i Aulum.



Et kig ind i Bu-vognen.

ved sporkolonnen i Esbjerg. Bilen var bygget i Struer i 1952 med undervogn fra en Ford Prefect og motor fra en Ford Popular.

Accelerationen var meget overraskende - hurtigt var vi oppe på den svimlende hastighed af 45 km/t, og bilen klarede sporskifterne

uden problemer eller rysten ved af passage af hjertestykkerne. Tilbageturen foregik i lidt mere mageligt tempo. Skinnebilen har godt nok indbygget drejeskive, så den kan vendes 180°, men det er meget tidskrævende. Hans Henrik fortalte, at selv i et så lille køretøj kunne man



Mx 1001 set fra Mo 1846. Plastic'et på pufferne skærmer mod grafitfedtet.



Skinnebilen skal startes med håndsving, som Hans Henrik Larsen viser.

for nemme standsforskellevne, som var mere udbredte for 60 år siden: Forsædet var nemlig betrukket med læder, da der ofte skulle sidde håndværkere her, som kunne have snavset tøj på. Bagsædet, som mere lignede en ældre,

velpolstret sofa, var derimod betrukket med plys, da baneingeniøren og andre chefer skulle sidde der på inspektionssturene. Skinnebilen vakte berettiget opsigt, og mange havde lyst til at prøve en tur ad de lange skinner, men den



Det indre af skinnebilen.



43 km/t er vi oppe på i skinnebilen – en formidabel fart.

måtte blive inden for det afskærmede område.

Køretøjet er i 100 % original stand, og selvom lakken her og der er slidt eller skallet af, skal den ikke omlakeres - det ville være synd at fjerne sporene af hverdagens slid. Og så

skal den lille bil i øvrigt startes med håndsving - til tider lidt besværligt, men sådan var det før selvstarternes tid. Klubmedlemmerne fortalte i øvrigt, at de ofte fik lov til at køre på udtrækssporet mod syd, der forløber parallelt

med hovedsporet til Brande. Således viste de en morsom, lille film om et kapløb mellem spånpladetoget og den lokale Køf-tractor - et kapløb, som Køf'en dog tabte, da den ikke kunne køre hurtigere end 25 km/t. Dejligt, at der trods

massive indskrænkninger og restriktioner på det danske skinnenet stadig er plads til sådanne 'løjer', naturligvis under iagttagelse af alle sikkerhedsregler. Og tillykke til HMJK for et vellykket arrangement. ■



En godt slidt maskine - Køf er efterhånden et sjældent syn.



Minder fra svundne tider - en gammel, manuel bom over sporene i Herning.

My i skala Z

Tekst og fotos Rolf Brems

For tre år siden udsendte Märklin i skala Z en dansk My i den rød/sorte bemaling. Nu er den så kommet i den rødbrune farve.

Modellen er fra epoke III og har nr. 1103. Jeg skal ikke komme ind på farvenuancer, det er altid svært at definere, men umiddelbart synes jeg, at den er ramt godt.

Modellen er, størrelsen taget i betragtning, meget detaljeret med læselige og skarpe litreringer, inklusiv fabrikspladerne. Målene for modellen passer forholdsmæssigt endog indenfor en tiendedel millimeter. Dog er pufferne noget afkortede, men det er

givetvis for at holde størrelsen på koblingen på et minimum, for i den målestok fylder koblingen meget.

Modellen vejer 28 gram og er udstyret med en fempolet motor. Den har træk på fire aksler, og hjulene er sortbrunerede.

Jeg prøvekørte den på mit 6,5 mm spor, som jeg har anlagt som en svensk metersporet bane på mit N-anlæg.

Skuffende præstation

Modellen sætter i gang ved lav spænding, men den kører ikke jævnt og går også i stå. Ved øget spænding begynder den at køre jævnt. Desværre må jeg sige, at den til sammenligning med det schwei-



My i spor Z fra Märklin miniclub.

ziske ellokomotiv BR 460 har et højere støjniveau, en mere knurrende lyd men også, at den ikke kan køre så langsomt.

Om tilkørsel kan afhjælpe problemet, skal jeg ikke kunne sige. Trækraften kunne jeg ikke vurdere, jeg havde ikke så meget at sætte på krogen.

Spor Z og danske forbilleder er ikke nogen nem cocktail, så vil man køre dansk, kommer man ikke uden om modellen, støjende eller ej. Modellen er venligst udlånt af Beto Hobby, Odense. ■

Märklin My . Art. nr. 88633. Pris ca. 1.595,- kr.



Umiddelbart er det ikke til at se, hvilken størrelse den nye My har.



Indmaden i Märklins nye spor Z-My.

Ta' med ud og fisk

Tekst og fotos
Flemming Søeborg

Hajkutteren er det folkelige navn for denne fiskekutter, der stammer fra Vejle Fjord. Det er BROKK, der står for modellen, der leveres i en kraftig papæske. Indholdet er til at overskue – skrog, styrehus, læsseluger støbt i resin, tre rundpinde af træ, vejledning med fotos og tekst – det er alt. Der er mange, fine detaljer på skroget så som plankedæk, gen-nembrudte lænsningsporte,

så vandet kan løbe fra dæket, fin træbeklædning og flot svaj agten, mens styrehusets vægge er lidt kraftige.

Skroget kræver kun lidt bearbejdning – evt. lidt friskrabning af lænsningsportene. Efter affedtning kan det herefter males i de ønskede farver – her har jeg fulgt forbilledet nogenlunde med lyseblå/græsgøn bemaling. Det er en farvesætning, man skal vænne sig til – ved Københavns Sporveje var blå/grøn den allersidste farvekombination, man



BROKK-kutteren består af ganske få dele – her en prøveopstilling.



Lyseblåt skrog er typisk for danske fiskekuttere. Den grønne farve kan man vel diskutere.



Hanstholm-kutter, Lild Strand, oktober 2004. Foto Flemming Søeborg.

valgte til linjeskiltene (linje 11), da den var ret uheldig, men der var ikke andre muligheder tilbage. Herefter malede jeg dækket med en mørkebrun nuance, og så var bunden færdig.

En del arbejde

Styrehuset blev malet hvidt indvendigt, hvorefter jeg 'superdeltjerede' det med styrehjul (bremsehjul fra Heljan HD-byggesættene), en lille betjeningspult af plast samt omskifterstang (knap-penål). Hvad den skal bruges til, aner jeg som landkrabbe ikke, men mon ikke det er til frem/bak-sejlads? I hvert fald så jeg den på et billede af et styrehus. Dernæst malede jeg siderne mørkebrune, monterede vinduesglas af acetatfolie indvendigt og placerede en skipper og en træstol i styrehuset samt et dørhåndtag udvendigt. Så

blev taget limet fast, og lan-ternerne malet i de korrekte farver grøn/rød (styrbord/højre, bagbord/venstre). Ophalersspillet lavede jeg af diverse plaststumper fra byggesæt og malede det grønt med rustpletter.

De to luger blev malet tilsvarende grøn/blå, og dele-ne limet på plads. Masten



Ophalersspillet består af diverse plaststumper og rør.



Lidt fangst blev det da til i dag.

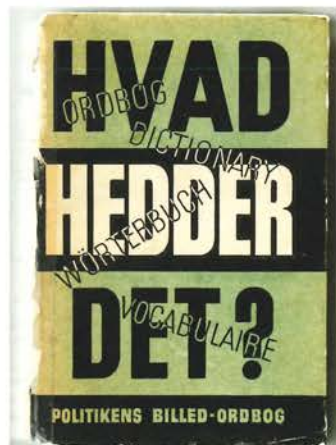
malet hvidløgnet (efter idé af Anders Riis), tovværk af jerntråd, fiskekasser med indhold – små strimler sølvpapir og grå, trekantede plaststumper (sild/makrel og flafisk) og et par redningsbælter fra Roco. Slutte- ligt kom jeg i tanker om, at nettene før i tiden blev holdt flydende med sortgrønne glaskugler, så jeg klippede hovederne af nogle nipsenåle og lagde ved nettene. Som et sidste indfald lavede jeg nogle bøjer med vimpler på



Hjemstavnsplade med num- mer.



'Suz' er navnet på kutteren.



Forsiden af billed-ordbogen.

nålene. Jeg borede 0,4 mm hul i nogle plaststumper, der lignede små propper, limede nålene fast, malede dem grå og limede små trekanter af en rød serviet på toppen – færdigt arbejde!

Havne-kendingsbogstaver og navn på kutteren har Skilteskoven leveret efter bestil- ling. For nogle havne skrives forkortelsen med første og sidste bogstav (f.eks. 'SG' for Svendborg, 'KE' for Køge), mens det for andre blot er for bogstavet ('K' for Køben- havn, 'L' for Lemvig). Num- meret og navnet er frit.

Tip: En god bog til for- klaring af alle mulige ting og genstande, ikke kun fra den maritime verden, men fra alle mulige områder og miljøer, er Politikens "Hvad hedder det?" fra 1947, der på over 600 sider forklarer

20.000 ord med tilhørende tegninger og skitser – med billedordbogens ord "fra kraveknep til en dieselmotor" – på dansk, tysk, engelsk og fransk. ■

BROKK fiskekutter. Pris ca. 295,-.

Anvendte materialer: Cyanolin, maling, nipsenå- le, sytråd, papirservietter, jerntråd, plaststumper, fi- skekasser (EpokeModeller), redningsbælter (Roco/kibri), hvidløgnet, klar folie, trans- fers fra Skilteskoven – samt en god portion fantasi.



Masser af udstyr selv på en lille kutter. Faaborg Havn marts 1988. Foto F. Søeborg.

Fiskerbaadenes Havne-Kendingsbogstaver.

Ligesom Biler har Fisker- baade Kendingsbogstaver.	København	K	Ribe	R
Aalborg	Korsør	KR	Ringkøbing	RI
Aabenraa	Lemvig	L	Rudkøbing	RU
Aarhus	Løkken	LN	Rønne	RØ
Esbjerg	Marstal	M	Skagen	S
Frederikshavn	Middelfart	MT	Svaneke	SE
Helsingør	Nakskov	N	Svendborg	SG
Hjørring Amt	Nykøbing	NF	Thisted	T
Haderslev	Nyborg	NG	Tønder	TR
	Odense	O	Varde	V



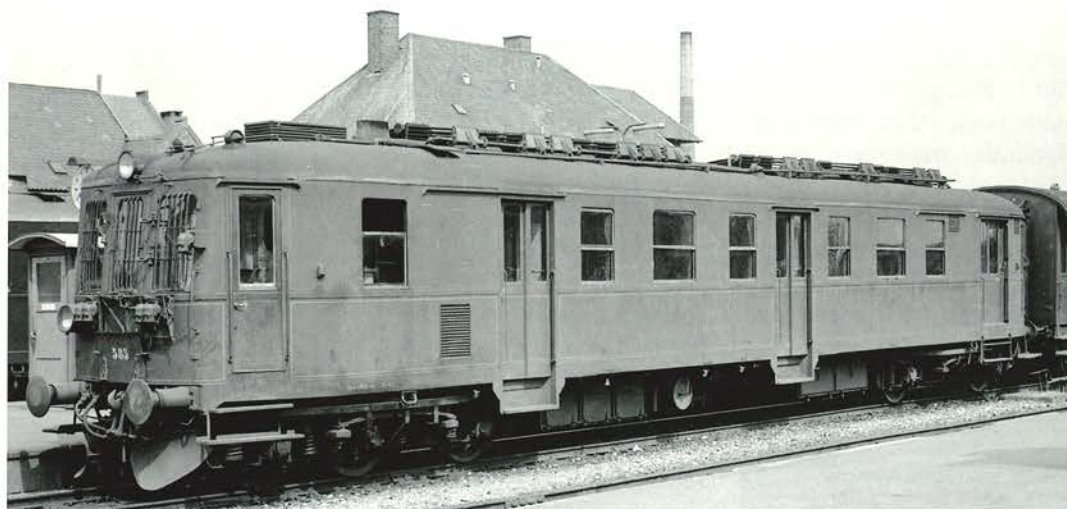
'Suz' er kommet i høj søgang. Kuglen forrest markerer, at nettet er ude.

Nyheder fra Heljan

I forårets løb bekendtgjorde Heljan, at der vil komme en omfattende serie af nye Mo-vogne – og der er ikke blot tale om nye numre af 1800-typen. Det er hele tre nye serier med hver især flere varianter. De tre serier er de femakslede, svejste vogne (serien 581-599), de fireakslede svejste vogne (serien 562-572) og de femakslede, ombyggede svejste vogne (af serien 1981-1999).

Disse forskellige typer vil komme i forskellige bemalinger og udførelser – med/uden stafferinger, med/uden frontgitre for forruderne, så hvis man vil have én af hver, skal man vist allerede nu til at spare op.

Forhåbentlig bliver grundkonstruktionen forbedret på nogle punkter, for som nævnt i sidste nummer af Spor og baner er det næsten umuligt at skille Mo-vognene ad uden at beskadige enten ledninger, bogier eller andet – og vognene skal jo adskilles, for at man kan montere en dekoder eller sætte mennesker på sæderne. Det vil også være rart, hvis der bliver mulighed for at tænde og slukke interiørbelysningen i de nye modeller. Tommy Lass fra firmaet har lovet at se nærmere på disse forhold. En anden,



Mo 585 i Herning 1959. Foto Hans True – arkiv UTJ.

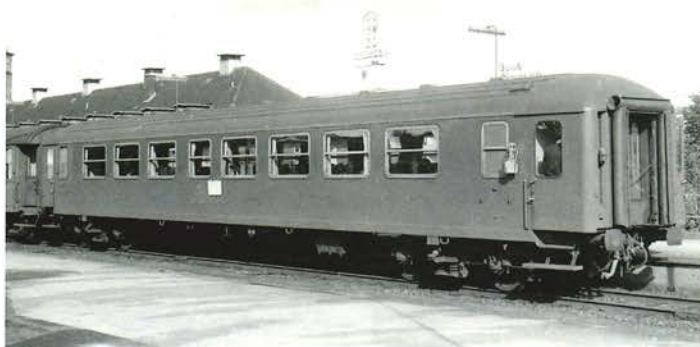
god nyhed for alle modeljernbanefolk er, at Heljan vil opbygge et reservedelslager. Det sker ikke fra den ene dag til den anden, men der er håb forude.

Nye digitalkurser

Derudover vil Heljan nu introducere kurser i digital- og dekoderteknik ved Tommy Lass, der er ekspert i dét emne. Det er en god idé, og selvom digitalteknik i dag er udbredt til mange områder, er det for mange stadigvæk et mysterium, som ikke bliver mindre uoverskueligt af de mange typer dekodere og funktioner, der efterhånden findes. Første hold begynder

den 31. august, og det er beregnet for nybegyndere eller modeljernbanefolk, der sta-

dig er lidt tøvende over for digitalteknikken. Holdet er på max. ti personer, således



BL 1324 ved perron i Fredericia 1962. Foto Arne Kirkeby – arkiv HGC.



Mo 1990 i Silkeborg 11. juni 1966. Vognen er netop ombygget og forsynet med nye vinduer uden gitre. Foto HGC.



Tåstrup station den 9. maj 1964 – DSB rutebil nr. 693. Ikke helt den samme som Heljans, men meget lignende. Også omgivelserne har ændret sig voldsomt siden da. Foto HBDS.

at alle vil kunne få mest muligt udbytte af kurset. Hurtig tilmelding er nødvendig. Prisen er 100,- pr. deltager.

Bl-vognene er endnu kun på forberedelsesstadiet, mens DSB-rutebilen skulle komme i løbet af sommeren. Der er tale om hele syv forskellige numre – det er vognene 783, 785, 790, 846, 849, 853 og 855. Rutebilerne får forskellige destinationsskilte og tilhørende nummerplader. Desuden lover Heljan, at der snart vil komme 'et par store overraskelser' med seks aksler – der er tale om motortrækraft med flere, digitale lyd- og lysfunktioner end hidtil (21-pin dekoder) – og på længere sigt arbejder Heljan med andre, meget efterspurgte projekter. Mere vil Kim Nannestad ikke ud med nu – men det er også på trækraftområdet, at der kommer nye udvik-

linger til det danske marked. *Spor og baner* vil naturligvis følge projekterne tæt.

Bil-race

RC Kongen, der har lokaler i Heljan's store fabrikskompleks, har nu udvidet med to baner til fjernstyrede biler. Den ene bane er indendørs i den ene af de hidtidige produktionshaller. Banen er ikke ret stor, men det er meningen, at den skal udvides, efterhånden som maskiner og andet udstyr fjernes fra hallen. Kim Bendixen fra RC Kongen fortæller, at den udendørs bane, der er blevet anlagt i det tidlige forår, allerede har været brugt flere gange. Banen er ca. 200 m lang (i sammenflettet form), der er bump og chikaner og en tribune, hvorfra man kan overskue det hele. Det koster 49,- kr. at leje banen for en dag, mens det koster

399,- for et årskort. Kørslen med fjernstyrede biler og modeljernbane kan næppe sammenlignes, men Kim fortæller, at der er ganske mange udøvere af hobbyen. Og så er det praktisk, at RC Kongen står parat med reservedele til bilerne, for der

går ofte ting i stykker på køretøjerne i de hårde ræs. Nyt på hylderne hos forretningen er i øvrigt Märklin- og Roco-startsæt, lige som der er et udvalg af Peco-skiner og naturligvis Heljan-ting. (inkl. udgåede modeller/rester). ■



Den udendørs bane er ret stor. Belægningen er lavet af tæpper.

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

Store sager fra Märklin

Som nævnt i sidste nummer af spor og baner gør Märklin en stor indsats for Skandinavien – Sverige og Norge – i år med nye modeller. Vi har modtaget de første prøvestøbninger af SJ Dm3-malmbanelokomotivet og de treackslede malmvogne, og det ser meget lovende ud.

Overdelene til Dm3 er støbt i en metallegering, hvilket ikke er usædvanligt. Det er vel nærmest Märklin's varemærke. Lokomotivoverdelene er forsynet med et utal af mikroskopiske nittehoveder, og alle faststøbte detaljer er skarptskårne og præcise med meget fine tolerancer. Udtrykket, hvis man må kalde det sådan, er fint, og de typiske træk fra disse klassiske, svenske lokomotiver er ramt godt. Overdelene vejer omkring 100 gram pr. stk., og med de massive undervogne vil der være tale om nogle meget vægtige lokomotiver.

Med i pakken fra Märklin var endvidere et prøveskud af malmvognen litra Mas IV. Her er selve 'tragten' også støbt af metal, igen med

masser af nitter, mens den filigrane undervogn er lavet af kunststof. Her kan man notere sig, at bremsebakkerne er støbt, således at de vil sidde korrekt i forhold til hjulenes køreflader – det er stadigvæk ikke nogen selvfølge. Vognen vejer (uden hjul, fittings, koblinger, last m.m.) 36 gram, men vægten af en alenlang vognstamme, fyldt med ægte malm, vil nok ikke volde det nye lokomotiv problemer. Vi ser frem til modellerne, som vi kun kan misunde vore svenske og norske kolleger og venner. Vognene skal komme i to sæt á seks vogne med forskellige numre, såvel i Märklin- som i Trix-udførelse, det vil sige i alt 24 forskellige numre. Det er vist ikke for tidligt at begynde at spare op!

Disse Mas-vogne stammer i øvrigt fra 1950, hvor der blev bygget ikke mindre end 1.740 eksemplarer af denne lidt antiverede vogntype. De kunne laste op til 40 tons, og nogle vogne fik i løbet af 1950'erne monteret centralkoblinger. ■



Front- og mellemdel af Dm3 samt en ny malmvogn i ædelt metal.



SJ's Dm3 er årets absolutte topnyhed fra Märklin.



De to nyheder her placeret på SJ's jubilæumsbog fra 1956.



Malmvognen har ligeledes fine nitterækker. Undervognen er af kunststof.



Over 35 cm er det nye Dm3-lokomotiv.

Hbis i N

Tekst og fotos Rolf Brems

En nyhed til spor N-folket er en model af en tysk Hbis, i epoke IV en meget almindelig og meget benyttet vogn i hele Europa, godkendt til 120 km/t.

Hbis-vognen er en del af en større familie med utallige varianter. I Danmark kan man populært kalde den for arvtageren for den 4 m kortere Hims. Hbis har en længde på 14,2 m, det svarer til 88 mm i model.

I Tyskland blev de første Hbis leveret i 1966 og siden bygget i over 8.000 eksemplarer. De sidste kørte helt op til 2009, men en del eksisterer dog endnu i privateje eller som tjeneste- eller materielvogne.

Vognen blev også bygget af Scandia i 1970 og befarede de danske spor til 2001, hvor de sidste blev udrangeret eller solgt til Railion.

Post Danmark var en flittig bruger af Hbis, som fik eget posthorn, en model som Fleischmann i N første gang sendte på markedet for 20 år siden og igen for et par år siden.*

Hbis havde todelte sideskydevægge af aluminium, som gjorde, at man hurtigt kunne af- og pålæsse palleret gods med gaffeltruck. De forskydelige sidevægge gav jo direkte adgang til den halve læsseflade på én gang.

Tre Hbis-vogne blev som de første med sideskydevægge brugt som ølvogne. Det var det fynske Albani-bryggeri, men også de Forenede Bryggerier gjorde flittigt brug af dem. I alt 27 stk. blev literet som Hbis-ø.



Hbis'en på læssevejen – en pæn og velproportioneret vogn.

Fin model

Modellen med nr. 216 401-7 er yderst detaljeret og med nogle utrolige flotte og skarpe påtryk, hvor selv de mindste bogstaver med en kraftig lup er læselige.

Undervognen er rig på detaljer, selvom jeg aldrig helt fatter, hvorfor man skal øge produktionsomkostningerne for at kunne vende en vogn på hovedet.

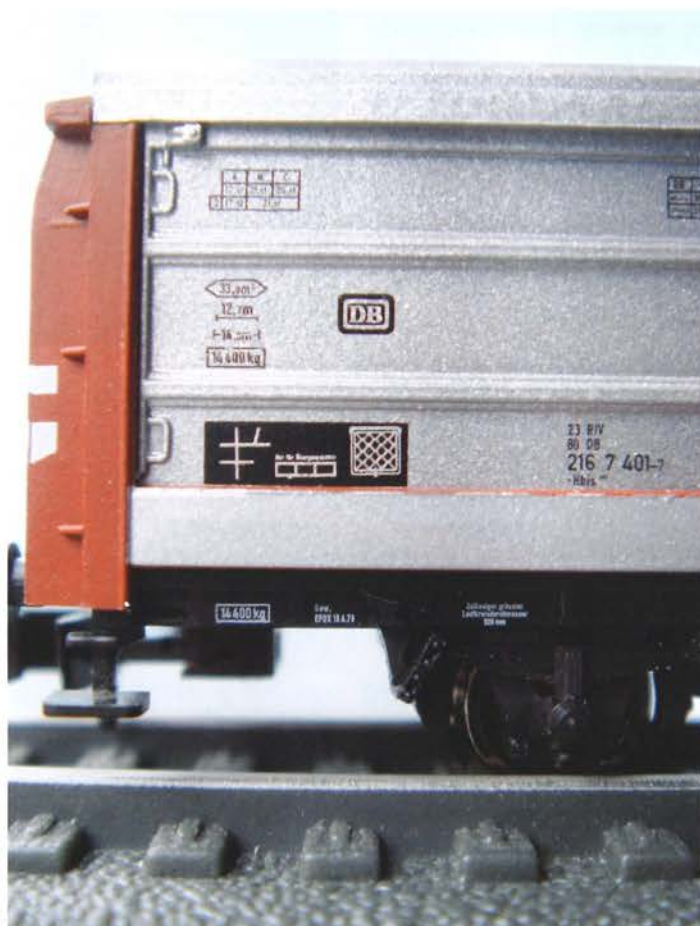
Modellen er udstyret med metalhjul og er yderst letløbende, den kobler let, vægten er på 17 gram og er måske lige i underkanten. Min erfaring med modeller, som har en lang akselafstand, er, at de giver for meget modstand i skarpe kurver med afsporing til følge, så 5-10 gram ekstra vægt vil ikke skade. Skydedørene er funktionelle.

Modellen er udstyret med NEM skakt 355 og KK-kinematik. ■

**Dengang undrede jeg mig over farven, men en DSB ansat fortalte mig at det var patinerede modeller. Oprindelig*

skulle de ligne ovenstående model, men aluminiumsiderne virkede som magneter på ruststøv, så de alle i løbet af kort tid var brune – og umulige at rengøre, fortalte han.

Fleischmann art. nr. 838505.
Pris ca. 275,-.



Påskriverne er fine og skarpe i trykket.

Glæde over Thomas-toget

Det kan godt være, at inkarnerede tog-entusiaster rynker på næsen over det lille, lyseblå fantasilokomotiv 'Thomas' og alle lokomotivets 'venner', men de over 9.000 børn og voksne, der hilste på Thomas og vennerne i St. Bededagsferien havde det stort. De mange aktiviteter dagen igennem betød, at der hele tiden var noget for gæsterne at se og opleve, og de små forestillinger blev som altid 'båret igennem' af kontrolchefen, Sir Topham Hatt, i skikkelse af Jens Dall-Petersen.

Næsten som i Walt Disneys klassiske tegnefilms-jule-show er programmet det samme fra år til år, dog altid med en ny film eller nyt indslag til sidst. I Thomas-forestillingen var et af de nye islæt Karla, K 563, der måtte optræde som stand-in for Hansigne, Hs 415, der havde forfald (den lille maskine er p.t. splittet ad i forbindelse med en hovedrevision). Karla passede dog fint i rollen, pyntet med smilende

Kontrolchefen styrede forestillingerne, og mange børn hjalp til med at fodre Thomas med kul og vand. ►

ansigt – og hvis lokomotiver kunne tale og var levende, er jeg vis på, at smilet var ægte, for det var en fornøjelse at se og køre med alle de glade mennesker. Og Karla – eller Karen, som jernbanevennerne ellers kalder den gamle

Det lyseblå Thomas-lokomotiv ankommer til museet med en stribe teaktræsbeklædte vogne. ►



DSB-rutebilen var lidt mere mellemfornøjet – måske fordi den ikke kørte på skinner.



Karla alias Karen K 563 i højt humør.



Selv minibanens lokomotiver havde det store smil fremme disse dage.

le dame – skal nok finde sig tilrette igen, også uden påklisset ansigt og nyt navn.

Åbent Hus i Randers

Hvis blot en lille brøkdal af de mange, nye jernbanevenner holder fast i interes-

sen for tog, ser fremtiden for vor hobby lys ud – og noget tyder på det, for til det store Åbent Hus-træf i Randers nogle uger senere var der også pænt rykind, om end knapt så voldsomt som tidligere. Her spillede



En sjælden vogn – spidsgavlet CM 11868 åben for inspektion.

vejret nok ind, idet det ind imellem var pibende koldt i den gamle remise. Her var der, traditionen tro, såvel boder med tog- og modeljernbaneeffekter som café, jernbaneorkester og ikke mindst drejeskiveshows og en mængde kørsler med veterantog i snart sagt alle ret-

ninger. Og så var der gensyn med mange, gamle kæmper – lokomotiver og vogne, som til dagligt er gemt af vejen i magasiner og remiser. Og den gamle dame, K 563, havde fundet sine fødder eller hjul igen og kørte uden Thomas-ansigt, så alt var som før! ■



Glade og forventningsfulde ansigter hos alle...



Det gamle Ms-lyntog fjælede sig bagest i en af hallerne.



Klædeskab Nr. 48 – med ekstra puffere monteret i den ene ende.



To yderpunkter i materiellet i Randers – Hs 373 og E 991.



Nyt og gammelt – men hvem af dem kommer først ud at køre for egen kraft? F 441 og IC4 i Randers. Foto Anders Riis.

Hallo hallo – her er banerne!



Tekst og fotos
Flemming Søeborg

Det er egentlig ganske utroligt, hvad Per Møller Nielsen kan finde på af småting til modeljernbanen – blandt de seneste nyheder er højttalere i H0 til perroner (uden hi-fi!). Denne form for højttalere var i brug indtil omkring år 2000, hvor de omsider blev afløst af de nuværende. Problemet med de gamle højttalere var, at det var svært at forstå, hvad der blev sagt i dem – ikke fordi det altid er bedre i dag, hvor

højttalermeldelser ofte bliver sendt, samtidig med at et tog kører ind på perronen, men de gamle højttalere var berygtet for at 'skratte' meget.

EpokeModellers nye højttalere har ikke det samme problem, da de – indtil videre – blot er staffage. Måske kan fremtidig teknik udvikle mikrohøjttalere til H0? Det er meget fine og vellykkede udgaver af Statsbanernes kendte typer. De små udgaver er fremstillet ved 3D-teknik og er supertynde – tyndere, end det ville kun-

▲ Stenstrup Syd en sommerdag i 2001 – helt til højre ses en af højttalerne på lygtepælen.

ne lade sig gøre ved hidtidig teknik (plasticstøbning, ætset metal). Højttalerne kommer i en æske à 20 styk – de er lige til at male sort-brune eller lysegrå og klippe på en skiltemast, lygtepæl eller på muren. Ofte sad de på de skiltestandere, der bar stationens navn, og der må godt være et pænt antal på perronen, for meddelelserne skulle jo gerne nå ud til alle ventende passagerer. En fin og særdeles typisk detalje fra banerne helt op til vor tid.

En sildig fisker

En af de andre nyheder er knapt så moderne – det er en hestekærre med en kusk. Tidligere var varebiler ikke hvermands eje, og mange klarede sig med heste- eller trækvogne, når de skulle rundt med varer. Delene til modellen er støbt i hvidmetal og bemalet ned til mindste detalje. Der er vognstænger fra kærren og hen til hesten, som ligner en gedigen, jysk bryggerhest. På kærren sidder kusken let-



Æsken med de små højttalere fra EpokeModeller.



De nye 3D-printede højttalere er meget fine.



Under perrontaget på Svendborg banegård er der en højtaler – VNJ DL 14 er i byen med et udflugtstog, august 1997.



Højtalerne kunne også hænges op på murene – lige ved hjørnet på sidebygningen. Svendborg 2001, Foto F. Søeborg.

tere sammenbøjet – livet er nok hårdt – og på ladet står et par fiskekasser med blanke sild og et net – nu skal fangsten afsættes. Måske vil han råbe 'Sild æ' gåt' ('Sild er godt'), hvis han er københavner, men måske er han bare på vej hen til fiskeauktionen med fangsten?

En fin detalje er spanden, der hænger bagest under vognen – en spand til fiskeaffald? Tømme, pisk, seletøj m.v. kan man selv fremstille og forsyne hest og kusk med – en måde at fremstille superfine kunststoftråde på er at holde en stump støbeark fra et byggesæt over et ste-



Den attraktive, islandske bivogn – EpokeModeller oplyser gerne nærmere om modellen.



En kusk med sin hest – men han mangler tømmerne.

arinlys et par sekunder og hurtigt trække de to ender af plaststumpen fra hinanden, inden den smelter helt. På denne måde kan man lave tynde tråde, der bagefter kan skæres til og limes på plads mellem kusk og hest. Pisken kan laves af en stump jertråd med noget af plasttråden limet på.

Sættet med hest, vogn og mand er velegnet til et sceneri fra epoke II og et stykke ind i epoke III. Hestevogne til almindelig brug var faktisk stadig ret almindelige et langt stykke op i 1960'erne, men siden da tjener de kun rent festlige eller officielle formål (ølvogne, kongelige ekvipager, optog m.v.).

Sidste nyhed er indtil videre desværre kun lavet i et enkelt eksemplar. Det er

en udgave af den nok ret ukendte, islandske skinnibusbivogn type 2Mtk fra baneselskabet "ApR(a)il", som skulle have haft en strækning på vulkanøen. Modellen er meget smuk og holdt i 'kølige', nordiske farver med selskabets logo/bomærke på siden. Modellen blev vist på udstillingen i Køge, men om og i givet fald hvornår, den kan ventes på markedet, må man spørge Per Møller Nielsen om. Og så var der vanen tro masser af andre, fine sager hos ham.

EpokeModeller art. nr. 876133 Højtalere. Pris ca. kr. 49,-.

Art. nr. 005017 Kusk med hest og kærre. Pris ca. kr. 200,-.



Andre, fine sager fra EpokeModeller.

ALT TIL MODELBANEN - I MERE END 50 ÅR

NYE MODELLER AF E-MASKINE OG MO



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

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



45441 Litra E 987 DC kr. 3.195,-

45442 Litra E 987 AC kr. 3.195,-



45101 DSB MO 1839 (sølvtag) DC kr. 1.700,-

45102 LDSB MO 1839 (sølvtag) AC kr. 2.050,-



45111 DSB MO 1848 DC kr. 1.700,-

45112 DSB MO 1848 AC kr. 2.050,-

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



WWW.HELJAN.DK
ELLER FACEBOOK.COM/HELJANAS

SE VORES STORE UDVALG ONLINE
OG HOS DIN LOKALE FORHANDLER

