

SPOR OG BANER

Dit aktive modeljernbaneblad

Nr. 10 • Årgang 2013

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



**Rangering på Horsens
havn i 1960'erne**



**F-maskinen fra F2010
er kommet**



FFJ ML 1216 i Aalborg

BK 22.08.2013 - 16.10.2013
DKK 110,- SEK 145,- NOK 130,-
ISSN 2245-4039



9 772245 403007 00010

BK returuge 42



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

NYHED FRA

ACME
PROFESIONEL GODSVAGN MODELLTILBEHØR

DSB EA el-lokomotiv
3007 Kirstine Meyer
AC/DC også med lyd
fra Danske Loksounds.



NYHED FRA F 2010:

DSB F 446 meget detaljeret.
Leveres også med
Dansk F-658 Sound. Øvrige nr.
leveres i løbet af 2013.

NYHED FRA TRIX

Analog startsat indeholder "madam blå" med tre
godsvogne, oval skinnerekreds med sporskifte, regulering
og trafo. Mange tilkøbs-
muligheder for skinner,
lokomotiver og vogne ☺



TILBUD mærklín

Spor 1 damplokomotiv
DB BR 24
med MFX og lyd.
Vejl. 17.498,-



NU 13.998,- KR.

Nye kataloger fra



... wie im Original

Nye græslængder op til 12 mm
og forbedret grassmaster ☺



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.

www.Banetilbehør.dk

NYT HOS BANETILBEHØR: B-models

B-models fremstiller HO-model af CFL Cargo 1820



CFL Cargo har lokomotiver i 1800-klassen kørende i Danmark, som regel
som anden-maskine – bag en MY, MX eller Class 66 fra CFL Cargo.
Modellen leveres både til DC (Analog/digital/Loksound) og AC
(digital/Loksound) med flg. funktioner:

- Varmhvid LEDs
- Fjedrende puffere
- Muligt at åbne dørene
- Førerumbelysning
- Rangerlys
- Muligt at slukke for de røde slutlys

Pris:

DC: 1549,-

DCC/AC: 1799,-

Loksound: 2399,-

Forudbestil allerede nu – forventet levering til efteråret

B-models fremstiller desuden moderne godsvogne – se dem i webshoppen



v/ Johnni Christensen – tlf. 26562613



Witzel Hobby



MODELHUSE OG BYGGEMATERIALER

Limprodukter og diorama-materialer

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



Besøg vores online shop:

www.witzelhobby.dk

Telefon: +45 4045 9230

Telefontid: hverdage 9:00 - 15:00

HUSK

**Store Byttedag
i Tømmerup Hallen
den 20. oktober 2013
kl. 11.00-15.30**

Se mere på www.kmjk.dk
Kalundborg Model Jernbane Klub



Foto Suzanne Henriksen.

F-maskinen fra F2010 er endelig kommet. Det skete ikke med fanfarer og brag, det var nærmest ved et tilfælde, at Vagn Holstein fik nys om maskinen (via Kystbanen), og vi har så fået anskaffet en DC-model. Den ankom desværre så sent op til deadline, at det ikke var muligt at foretage en kvalitativ afprøvning, men den vil komme i næste nummer. Det har ikke været muligt at få den nye ejer af resterne af *hobby trade* i tale, således at denne nyhed kunne præsenteres i tide, men – sådan er der jo så meget! De første prøvekørsler med F 446 vi-

ser dog en fremragende model med fantastiske detaljer, så der er noget at glæde sig til – og spare op til!

Sommeren har ellers været ret stille på det modeljernbanemæssige område. Der er kommet enkelte nyheder – det er specielt fra de tyske fabrikker, at der har været tilvækst, f.eks. har Brawa vist sig som en særdeles aktiv medspiller på det danske marked med to nye, næsten perfekte danske modeller. Også Fleischmann/Roco sender den ene model efter den anden på markedet, uden at der dog er tale om formændringer – til gen-

gæld kan der fortsat ventes mange, nye varianter af vogne fra de to firmaer. *Spor og baner* har tæt kontakt med disse og mange andre firmaer i branchen og prøver efter bedste evne at påvirke deres beslutninger, men det er mange forskellige og indimellem modstridende faktorer, som afgør hvilke modeller, der bliver produceret.

En æra er nu endegyldigt forbi. Det er DSB, der efter mange årtiers domicil i Sølvgade i København har forladt Hovedstaden og er flyttet ud til Høje Tåstrup ved den banegård, der i sin tid blev anlagt for at aflaste Københavns Hovedbanegård. Høje Tåstrup blev vel aldrig 'det helt store', om aftenen virker stedet ligefrem uhyggeligt og velegnet til en krimi, men måske vil DSB's nye hovedsæde betyde, at stedet bliver tilført mere liv. Omvendt kan de truende udliciteringer medføre, at DSB bliver splittet op i flere små enheder eller helt opløst – nogle politikere leger jo ligefrem med tanken om endda at udlicitere S-banen. Det forekommer at være lidt farlige *øvelser*, som politikerne er i gang med – kollektiv trafik skal hvile på stabile fundament, således at tra-

fikken bare glider uden bølger og irritationsmomenter for passagererne. Der har været skandaler nok i den kollektive trafik – nævn blot *Rejsekortet*, *IC4*, *Den Skrottede Betalingsring*, *Arrivas debut på de jyske strækninger*, *Metreringen* og andre fadæser. Vi behøver ikke flere øvelser, men stabilitet, pålidelighed og kvalitet og ikke nødvendigvis konkurrence i den kollektive trafik.

For *Spor og baner* er der sket en 'tilvækst': Det er en brevkasse, *Postvognen*, hvor læserne vil kunne deltage i debatten, kritisere eller rose bladet, producenterne og andre involverede i denne hobby. Jeg håber, at deltagerne vil bidrage til en åben og redelig debat i en sober og høvisk salontone, der holder sig til emnet og ikke afsporer debatten. Personangreb, injurier, kværlanteri og nittetælleri henvises til diverse fora på *Internettet*! Og lad os så komme i gang!

Med venlig hilsen,

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. 10, 2. årgang
ISSN 2245-4039

Ansvarlig redaktør, ejer og udgiver:

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

Abonnement, bogholderi, udeblevne blade etc.:

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

Annoncekonsulent:

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

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

Spor og baner udkommer seks gange om året i månederne februar, april, juni, august, oktober og december.
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 materiale fra bladet er forbudt uden forudgående aftale med Spor og baners redaktion. De i artiklerne fremførte synspunkter og meninger er forfatternes egne og deles ikke nødvendigvis af redaktionen.

Forsidebilledet:

Gods hører til på banen, her på Niels Hjerresens anlæg.

Foto Spor og baner.

Lille billede tv.: Foto Rasmus Wiuff. Foto midtfor: Spor og baner. Foto th.: HGC

Indholdsfortegnelse

Leder	3
En mester i arbejdet	6
Tur til Hvalpsundbanen - del I	12
En ung, dynamisk klub	16
Guide til veteranbaner	19
Holme-Olstrup - en station med nyt liv	20
F-maskinen er ankommet!	22
Danmarks skarpeste kurve	24
Asta Nielsen Stræde - et filmisk eventyr i model	28
Ny Lauritzen-køletrailer fra Roco	31
Sommer-potpourri	32
Ny vogn fra GDS	34
Fyld den op, tak!	36
Nye transfers til tankbiler i H0	39
Kbs- og Slmmps-militærgodsvogne fra Roco	40
Skål i Ramlösa	41
V 200 - en moderne klassiker fra Piko	42
Ekstra detalering af Bedford CA postbil	44
Anmeldelse af	
Bedford CA-postbil fra Frisporret	45
To klassikere på sporet	47
Verdens mindste operahus i H0	48
Formnyheder fra Rietze i H0 og 0	48
Ny fiskebil fra EpokeModeller	49
D.D.F.S.-tankvogn fra Brawa	50
Postvognen	52
Personvogn KUJ BC 17 på Bornholm	53
Solidt damplokomotiv fra Brawa	54
Berg - nyt, charmerende lokomotiv fra Fleischmann	56
Jubilæumsfest fra Brekina	58
Vækst i Skilteskoven	59
Nye rullelejer til CR/CRS	59

Danmarks største
SAMLERTRÆF for GAMMELT LEGETØJ

FREDERIKSBERGHALLEN

Jens Jessensvej 16, Frederiksberg

**søndag den 1. september og
søndag den 1. december
kl. 11.00-15.00**

Arrangør: Hermansen • DANSK LEGETØJSMARKED
Postboks 83 • 2640 Hedehusene • Tlf. 40 28 40 57



FØDSELSDAG OG ÅBENT HUS

Hos Dorthea

fredag den 20/9 2013 kl. 10.00-17.30
i Vestergade 7, 7323 Give

Vi slår dørene op til vores **3 års fødselsdag**

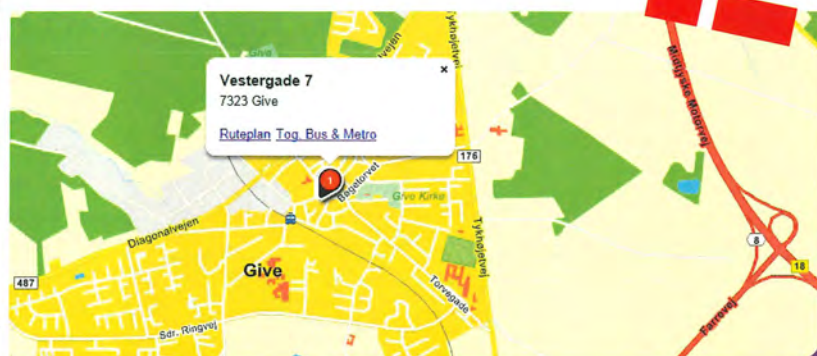
I denne anledning vil det glæde os at se
nuværende, kommende kunder
og forretningsforbindelser.

Der vil i tidsrummet 13.00-17.00 være bispising
til de handlende.

Det vil traditionen tro være "pølsevognen fra Uldum".

Kom og se alle de gode tilbud i forretningen
eller kig ind på www.hosdorthea.dk
der er nu ca. 7000 lagerførte produkter.

NB! Vi er nu også ejer af det nye website:
www.prettykids.dk



Modeltog & Hobby - Hos Dorthea

Vestergade 7 • 7323 Give • www.hosdorthea.dk • info@hosdorthea.dk
Åbningstider: Mandag-fredag kl. 10.00-17.30 • Lørdag kl. 10.00-13.00

En mester i arbejdet

Der er ingen tvivl om, hvad man går ind til, når man besøger Niels Hjerensen – en modelbygger og en passioneret sporvejsentusiast. Nummerskiltet på havelågen er bemalet som et linje 14-skilt fra Københavns sporveje, og ved indgangen til hans hobbyrum er væggene prydet af flotte linjeskilte fra begyndelsen af sidste århundrede. Indgangen til det allerhelligste, selve modelbanerummet, sker gennem en original skydedør fra motorvogn nr. 358 fra Københavns sporveje – Niels har selv demonteret den fra en udrangeret vogn i begyndelsen af 1960'erne. Her er den sjældne dør kommet til ære og værdighed, endda med de originale reklamer og de flotte messingfittings – for undertegnede også et bevægende gensyn.



Men først til modeltogene – for det var dem, dette besøg drejede sig om. Nærmere bestemt Niels' egne modeller, de brune S-tog i den allerflotteste, håndværksmæssige kvalitet. På banen, der endnu er under opbygning, holder et tovgogs- og et seksvognstog, parate til afgang. Niels spørger, om jeg vil se dem køre. Naturligvis, svarer jeg, de er jo også fra min barndom i København.

Let summende sætter seksvognstoget i gang. Niels siger: – Læg mærke til, at der kun er én motor i dette ret tunge tog – det er en Faulhaber, og den trækker helt eminent godt. Motorbogien er fra Roco, men dog modificeret en del. Toget er ret tungt, motorvognene vejer 270 g, mens styrevognene vejer 170 g, men det kører perfekt – også op ad spira-



Et af de spændende miljøer på Niels' modeljernbane, et mindre depot med kupévogne.

len. Den mindste farbare radius er 450 mm.

S-toget ruller af sted, det er særligt fascinerende at se det inde i tunnelen, hvor lysene rigtigt kommer til deres ret. – Alle vogne har monteret de korrekte lanterner for og bag, således at S-toget foran viser én hvid og bagud viser to røde og en brandgul lanterne, og der er lys i skiltekasserne.

– Hvordan har du lavet det – lanterne på taget er jo vanvittigt små?

– De er ½ mm i diameter, siger Niels. Jeg har boret dem ud og trukket lyslederkabler igennem, så det er ikke noget problem. Den lille lanterne på fronten er der dog ikke lys i – jeg var længe i tvivl om, hvad det var, men jeg har fundet ud af, at det er en nødlanterne.

– Og du har bygget alle disse tog selv?

– Ja, det har jeg. Hvert tog består af 499 dele, og det er lige fra en resin støbt overdel over vinduer i såvel støbt som i fræset form som til hvidmetaldele og masser af ætsede detaljer. En motorvogn består af 289 dele, og alene i motorvognens vognkasse er der boret 139 huller fra 0,3-2,2 mm.

Bygger helt fra bunden

– Hvordan er du kommet i gang med S-togene – det er jo et kolossalt projekt?

– Jo, men jeg har lige fra min tidlige ungdom arbejdet med modeller. Jeg fik på et tidspunkt fat i tegningerne til S-togene, og så har jeg systematisk arbejdet mig igennem det hele og lavet skitser og tegninger af hver enkelt del. Delene har jeg efterfølgende fræset, drejer eller lavet på anden måde, og alle de små detaljer så

◀ Indgangen til modeljernbanen sker gennem en ægte, gammel sporvognsskydedør.

som håndgreb på sæder eller dørhåndtag har jeg fået lavet som ætseark i England. Andre detaljer er lavet af hvidmetal af Kim Møller i Tikøb, og vognkasserne har jeg selv bygget. De er støbt af Peter Scheuer, og alle dele er mærket, så jeg kan genkende dem. Der er desværre piratkopier i omløb.

– Men alligevel – det er jo fuldstændigt korrekte mo-

deller, som man kunne tage for at være 'den ægte vare' – hvordan kan du overkomme det?

– Hver enkelt tovgognssæt tager ca. 350 timer at bygge, så det er klart, at tiden sætter nogle begrænsninger på det. Men jeg har altid haft det princip, at tingene skulle være perfekte – ellers vil jeg ikke have noget med dem at gøre. Det gør jo selvfølgelig-

lig, at de ikke er billige – til gengæld kan jeg stå 100 % inde for kvaliteten. Det kan tilføjes, at skulle man få lyst til at erhverve et af Niels Hjerensens S-togssæt, skal man gribe lidt dybt i tegnebogen – 13.000,- kr. koster et køreklart, færdigmonteret tovgognssæt med motor- og styrevogn – og så burde det koste det dobbelte, tilføjer Niels. Der er lavet cirka 30 sæt, hvoraf under halvdelen er tilbage. Jeg har lavet dem til såvel to- som treledersystemet.

Tidlig start

– Jeg er udlært maskinarbejder, læste videre til teknikumingeniør, og i læretiden gik jeg i gang med at bygge modeller af først et tovgogns S-tog, og bagefter kom turen

til de københavnske sporvogne (KS). Via min far, som havde forbindelse med KS, fik jeg fat i tegningerne til vognene, og jeg fik med tiden min gang både på Hovedværkstedet og i nogle af remiserne, hvor medarbejderne viste mig stor tillid. Omvendt sagde de også, at der havde været så mange, der ville bygge modeller, men at det aldrig blev til noget, så de var nok ret overbærende over for mig – men de kendte mig ikke!

– Jeg byggede vognene i metal – jeg havde jo lært at bruge skydelære og mikrometerskrue. Jeg ville lave tingene helt nøjagtigt i 1:87, selvom det var besværligt, da jeg måtte regne alt ud på papiret – der eksisterede jo ikke lommeregnerne



Tovognstog var specielt typiske for linje F, Frederiksberglinjen, men her er det linje C, der må nøjes med to vogne. Bemærk også køretråds masten.



Nærbillede af en S-togsvogn – en superflot model af de gamle S-tog.



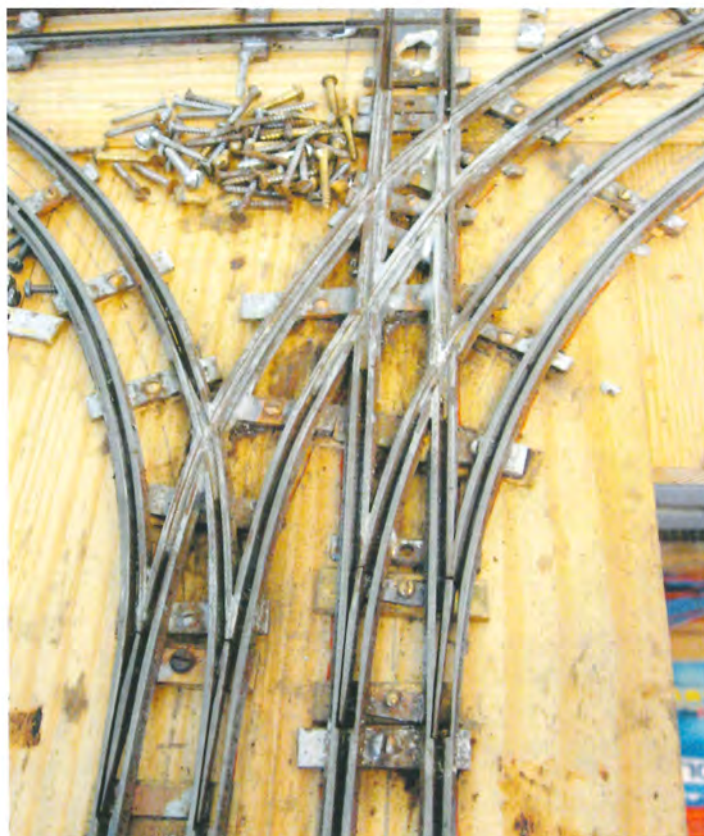
En af de første modeller, en KS-bivogn – endnu ikke færdig.



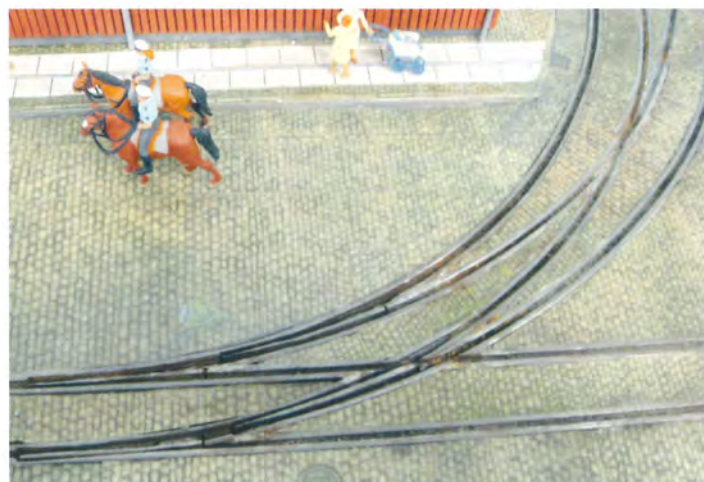
Sløjfen i Husum med linje 5 og 11 – igennem mange år et fast indslag i bybilledet.



Folkerumsbygningen fra Husum – nøjagtig ned til mindste detalje.



En af de meget komplicerede sporkrydsninger fra området ved Hovedbanegården.



En anden, vanskelig sporkombination ved spurvognssløjfen.



Q-vogn med korrigeret bremsehus. Læg mærke til den flotte brolægning.

dengang. Men det lykkedes – og jeg har stadig de fem første vognkasser, som ikke alle er færdige. Jeg byggede dog flere spurvogne, selvom det også var et meget stort problem med drevene. Her brugte jeg Märklin-motorer, som jeg i mange tilfælde måtte ombygge meget – for de gamle motorer fyldt alt

for meget. En af spurvogne-
ne blev i øvrigt malet af en
af malerne på Hovedværk-
stedet.

– Og hvad med skinnerne –
hvad kører spurvognene på?

– Det er spor, jeg selv har
bygget af skinneprofiler i
jern, med en påloddet vin-
geprofil af 0,5 mm jernpla-
de. Der var mange specielle



Også bygningerne har gennemgået ændringer som f.eks. Hel-
jans lille remise, der nu ser helt anderledes ud.



▲ Det indre af remisen er også fint detaljeret.



◀ Et sidespor med små skinneprofiler fra spor Z – en oplagt idé.

▼ Daglys-rangersignalerne var ret påfaldende med det blå lys og ses sjældent på mp-deljernbaner.

sporskifte- og krydskombinationer ved sporvejene, så jeg har måttet lave det hele selv. Det har været meget tidskrævende. Til gengæld ser det godt ud – men det er langt fra færdigt. Sløjfen ved Husum Torv er dog færdig, på nær køretråden – og størrelsen på folkerumsbygningen stemmer med forbi ledet, selvom jeg ikke kunne finde tegninger af den.

– Hvad gjorde du så?

– Jeg brugte alle de billeder, jeg kunne finde af sløjfen (og min hukommelse), og gradvist kunne jeg rekonstruere alle sider af huset, detaljer, måle højde og bredde o.s.v., og så byggede jeg. I sløjfen holder linje 5 og 11 – det er 'mine' linjer, som jeg kørte med hver dag til og fra skole.

– Hvad med køretråden – skal den være fungerende?

– Ja, det skal den – sporvogne tager strømmen fra ledningerne. Sporet er i øvrigt heller ikke anlagt med isolerede skinnestrenge – det ville blive helt uoverkommeligt med de mange komplicerede kombinationer. Henne i den modsatte ende ligger et større sporvejskryds med forgreninger, og det ville være umuligt at konstruere det med isolerede skinner – og der mangler endda nogle sporskifter. Her skal de to linjer forgrenes samtidig med, at min tred-

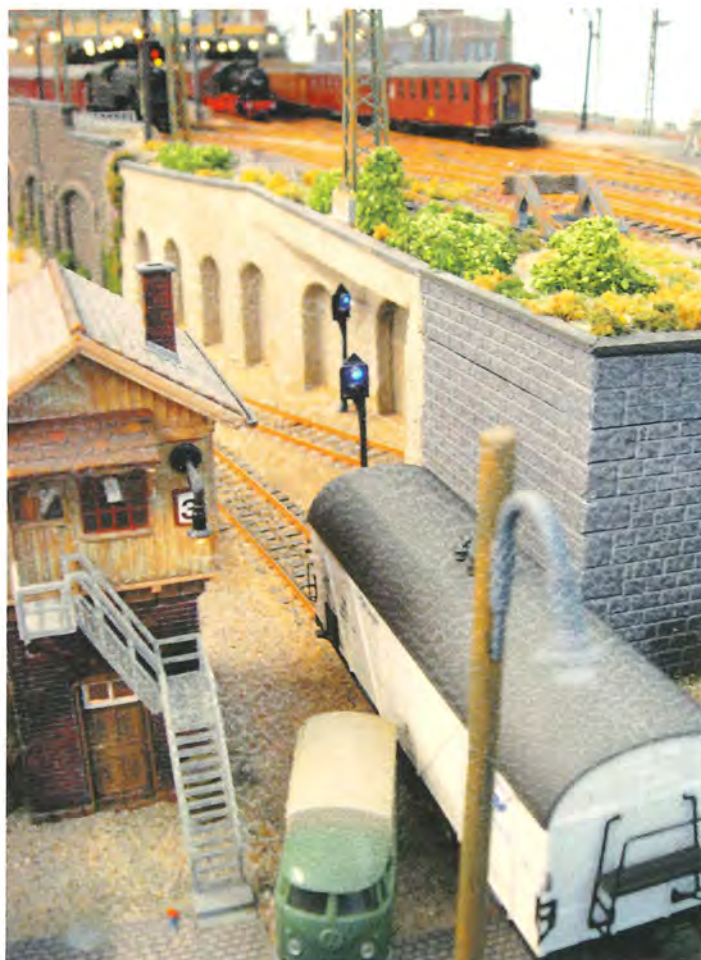
je linje, linje 19, kommer til her – de skal så føres på en bro (Tietgensbroen) over den kommende Hovedbanegård.

– Vil du også lave Hovedbanegården?

– Ja, den skal ligge i midten af rummet, men den får kun otte spor pga. pladsmangel. Desværre bliver den bygget som en sækbanegård – der er ikke plads til gennemkørsel – og under den vil Nørreport station komme til at ligge – for der er heller ikke plads til S-togssporene på banegården.

Omfattende ombygninger

Niels fortæller, at han har omkring 1.400 vogne, hvoraf ca. 400 er superdetaljerede. F.eks. har han på nogle PB-vogne monteret (fungerende) bindinger, således at man helt realistisk vil kunne surre presenninger og last fast. Alle vogne på anlægget har fået monteret de korrekte håndbøjler, trin og andre detaljer, og i flere tilfælde er vognene modificeret kraftigt. Således er Rocos model af G 10-godsvognen skåret ned med en bredde i højden, hvilket får den til at se rigtig ud, mens nogle af hobbytrades Q-vogne omvendt har fået forlænget bremsehuset og flyttet det opad. På anlægget er der mindst



▲ Hovsa – det var ikke så heldigt. Det vil tage lidt tid at rydde op her.



En kæde spærrer sporet over vejen - en fin og sjælden detalje.

300 vogne, alle ombygget – mange af dem holder på de skjulte opstillingsbanegårde. Niels fortæller videre om nogle af finesserne på anlægget.

Ved remisen er der nogle sidespor af mindre betydning. Her er skinneprofilerne på Peco-sporene skiftet ud med de meget mindre spor Z-skinneprofiler, hvil-

ket giver en meget tydelig forskel. Endvidere er det lykkedes Niels at camouflere midterlederen, så den reelt er usynlig. På den store, centrale godsbanegård er sporene sikret med rangersignaler – det er typen med blå/gule lys, hvor det blå lys forbyder rangering forbi punktet, hvor signalet står. I dag er de alle væk fra banerne.

– Har de mange miljøer og scenerier hold i virkeligheden?

– Nej, det er 'fri fantasi' – det vil være for uoverkommeligt at genskabe alle de steder, jeg ville have med her. For eksempel er fabrikken i hjørnet ikke korrekt – det er Titan, som lå mellem Tagensvej og Sigurdsgade på Nørrebro (der stod jeg i lære), men for det første så bygningerne anderledes ud, for det andet var der ikke spor ind til fabrikken. Linje 5, 11 og 19 kørte heller ikke over Tietgensbroen, men det kommer de til her! Her og der er der fine, små scener som på Læssevejen, hvor en gaffeltruck har tabt en masse trækasser, eller bag remiseområdet, hvor lokummet virkelig er brændt – udestøt er nemlig brændt ned til grunden! I det hele taget er alle bygninger patineret, så de har et helt realistisk præg, og der er gjort meget ud af sporet og omgivelserne. Langs bagvæggen er (en

del af) eftersynsværkstedet for S-togsvognene anbragt – bygningen stod i sin tid ved Ingerslevsgade og var meget markant med grå eternitsider. I dag er der opstillingsspor for S-togene i stedet.

Vi bruger en stor del af eftermiddagen på at tale videre om det København, der var engang, og om alle de skinnebårne transportmidler, byen havde – ikke kun sporvogne og S-tog, men også havne- og gasværksbaner – så det er et helt antiklimaks, da jeg nogle timer senere trasker hen for at tage en bybus ind til Hovedbanegården. Heldigvis sker hjemtransporten med tog, så der kommer balance i tingene igen! I en kommende artikel vil vi gennemgå Niels' flotte S-tog. ■



Lokummet er brændt – det er jo, hvad der kan ske.



Et kig ud over en af stationerne - i baggrunden ses eftersynshallen for S-togene.

Modelmesse

Den 26. og 27. oktober 2013

Stoholm Fritids- og Kulturcenter

Åbningstider:

Lørdag kl. 10.00-16.00

Søndag kl. 10.00-15.00

Masser af nyheder fra de danske forhandlere...

Workshops hele weekenden...

Læs mere på
www.modeltogmesse.dk

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

STOHL
FRTIDS- & KULTURCENTER

10-4 BYGGECENTER
www.10-4.dk

ARRIVA

Sats & Tegn
REKLAMEBUREAU

MySupport.dk
Let us handle IT

Viborg Stifts
Folkeblad

Indgangsbillet
Voksen 70.- kr.
Børn 6-14 år 30.- kr.
Børn under 6 år gratis



Tur til Hvalpsundbanen

Del I



*Tekst og fotos
Hans Gerner Christiansen*

Efter tidligere at have besøgt de to østlige Aalborg-baner ville jeg den 18/6 1962 besøge den vestlige til Hvalpsund (AHB). Jeg benyttede igen il-tog 5 med afgang fra Odense kl. 8.46, for jeg havde opdaget, at tog 250 i køreplanen på Hvalpsundbanen var det eneste, der havde 200-num-

re, medens alle de andre havde 300-numre. Måske det ikke var en skinnebus, men i stedet en motorvogn eller et tog med diesellokomotiv for. Tilbage til Aalborg havde toget nummer 57, og alle de andre tog havde stadig 300-numre. Der var derfor ingen grund til at stå op midt om natten og tage nattoget, for tog 5 ankom til Aalborg kl.13.35, og det mystiske tog

▲ *Det lille tog, som passerede mig bagfra, da jeg gik fra signalposten og tilbage til perronerne. Bemærk hvor fint lakeret AHB M 3203 er, og at frontvinduerne er indfattet i gummlister, så det ikke trækker på motorføreren. De to armsignaler pynter på hele scenen.*

250 afgik først kl.14.55, så der var endda god tid til at se sig omkring på Aalborg banegård.

Kort før Aarhus rullede jeg vinduet ned og var klar

til at tage billeder, hvis der viste sig noget spændende. Det første billede tog jeg af et mærkeligt syn, nemlig en Q-maskine, der trak af sted med en "død" MY. Selvom



Toget til Hadsund ved perron. En perroncar er kommet med posten, som er blevet læsset ind i postvognen.



Den kombinerede post- og personvogn AHJ (Aalborg-Hadsund Jernbane) DC 72. Postfunktionæren holder en lille pause, nu posten er ombord.



Sidste vogn i motortoget var FFJ EM 39. Det var ikke så mærkeligt, at typen blev kaldt "Bette Klaus". Den særegne tagventil på taget bagest hører ikke til vognen, men er et tårn på et hotel i baggrunden.



Man ser tydeligt, hvor velholdt ML 1216 er. Lokomotiverne, der blev bygget i 1952 til flere privatbaner, var noget af det mest vellykkede, som Frichs byggede. ML 1216 blev senere solgt til OHJ (Odsherreds Jernbane), da Aalborgbanerne lukkede.

det var kram, man lavede hos NOHAB, så kunne de altså gå i stykker.

Som sædvanligt holdt det lille HHJ-tog med M 3 (Marcipanbrødet) som trækraft inde i perronhallens skygge, men denne gang kom privatbanetoget lidt senere af sted,

så vi fulgte ikke helt ad ud af banegården.

Efter en fin tur i dejligt solskinsvejr op gennem Jylland nærmede tog 5 sig Aalborg, og jeg var igen klar til at tage billeder, da vi passerede privatbanernes depot. Nyt var to henstillede 1-C-0 damplo-

komotiver, som tidligere stod i remisen i Frederikshavn, og som efter lukningen af Sæby-Frederikshavn måtte finde andet opholdssted. Som sædvanligt var der en masse spændende privatbanevogne, som ikke lignede dem, jeg var vant til på Fyn.

Straks efter min ankomst til Aalborg opdagede jeg, at der var noget ombygning i gang, så ved at gå bagom godsekspeditionen kunne jeg gå helt ud til signalposten uden at støde på "Adgang forbudt"-skilte. Herude rangerede både en MH



FFJ ML 1216 kører til perron med et godstog, som jeg ikke længere husker, om var et ankommende eller et afgangende. Billedet er taget lige under gangbroen, som der ses lidt af til venstre. Til højre en af de små benzindrevne perroncars.

og en Ardelt-traktor med lange rækker af privatbanevogne, som tilsyneladende skulle sættes sammen til lokomotivtrukne blandetog. Det var vist det helt rigtige tidspunkt, jeg var kommet på. Et af "de firkantede" diesellokomotiver, FFJ (Fjertritslev-Frederikshavn Jernbane) ML 1209 tøffede forbi og bestyrkede mig i mine antagelser. Desuden var der ikke en eneste skinnebus at se på stationen. Herligt! Jeg begyndte at gå tilbage til banegården og blev passeret bagfra af et lille tog, der bakkede ind til banegården med en Triangel-motorvogn som trækraft. Da jeg kom ind til perron 1, på hvis bagside det lille tog holdt, var jeg klar over, at det var det tog til Hadsund, som min skinnebus krydsede med på turen mellem Hadsund og Aalborg. Triangel-motorvognen hed AHB (Aal-



Rejsegodsvognen i ML 1206's tog var AHB Eb 57 af den pudsige model med bogie i den ene ende og fast aksel i den anden. Vognen har stadig udsigtskuplen, så togføreren kunne se langs toget.



Udsigt fra gangbroen mod syd. FFJ ML 1209 er blevet koblet til et langt tog, hvoraf de sidste fire vogne dog blev stående til et senere tog. Hos DSB holder en 1800-Mo med et par post- og pakvogne, der skal sydpå.

borg-Hvalpsund Banen) M 3203, og efter den kom en kombineret post- og personvogn AHJ (Aalborg-Hadsund Jernbane) DC 72. Som rosinen i pølseenden kom en "Bette Klaus", en lille kort rejsegodsvogn, der var bygget i 1897 som godsvogn QA 203 og i 1933 ombygget til en meget lille rejsegodsvogn, der kun var seks meter over pufferne. Aalborgbanerne havde i alt fire eksemplarer af vogntypen, og de var meget velegnede til Triangel-vognene, som havde begrænset trækraft. Vognen i toget til Hadsund hed FFJ EM 39.

Jeg gik over på perron 2, og det var heldigt, for kort efter rullede et godstog til perron. Trækraften var "Marcipanbrød" FFJ ML 1216, og lokomotivet var som sædvanligt meget velholdt og så flot ud i den mørkerøde bemaling med sort stribe under vinduerne. Bortset fra en DSB HD bestod toget af privatbanevogne, og især rejsegodsvognen var bemærkelsesværdig med den simple bogie i den ene ende.

For at få et vist overblik gik jeg op på gangbroen over banegården og så nu, at "det firkantede" lokomotiv havde fundet sit tog, der var meget langt og også meget blandet med både to personvogne, en postvogn og en rejsegodsvogn samt tre godsvogne, som ikke var fra privatba-



Jeg gik ned fra gangbroen for at se nærmere på FFJ ML 1209 og dens tog. Først tog jeg dog et farvebillede af diesellokomotivet, der også var meget velholdt med blandt andet sølvbronzeret tag. Det skinnede så meget i middagssolen, at man dårligt kunne se tagkølerne.

nerne. Bagest hang igen to personvogne og et par andre vogne, men de blev efterladt, da den forreste del kørte, så toget skrumpede lidt. Jeg gik ned fra gangbroen for at kigge nærmere på toget.

Det var fint at fotografere inde fra anlægget, der lå modsat banegårdsbygningen. Jeg kunne ikke nære mig for at tage et farvebillede af det gamle diesellokomotiv FFJ ML 1209, der var lige så velholdt som det nyere "Marcipanbrød". Pludselig

satte toget i gang, så jeg kunne bare blive stående og lade vognene passere, medens jeg trykkede af. Fin service! Mest spændende var en af de lange postvogne, FFJ DE 26. Jeg har skrevet i billedmappen i sin tid, at Aalborgbanerne havde så mange forskellige og sære postvogne, at der kunne skrives en hel bog specielt om dem. Rejsegodsvognene var nu heller ikke helt almindelige, for jeg stødte på FFJ EB 30, som godt nok havde tre hjulsæt, men de to var ikke i en bogie, men fastsiddende. Ifølge

Aalborg Privatbaners driftsmaterielfortegnelse skulle vognen være bygget hos Scandia i 1925, men jeg ville tro, at den var ældre.

Jeg syntes, at jeg havde været meget heldig med alt det, jeg allerede havde set af Aalborg Privatbaners materiel, så nu var det spændende, hvad det var for et tog, jeg skulle med til Hvalpsund. Jeg vil tillade mig at trække spændingen ud til næste nummer af bladet. ■



Jeg kunne ikke stå for denne postvogn, der hed FFJ DE 26 og var bygget i 1920 af Scandia. Dengang havde den 40 pladser på 3. klasse, men i 1955 blev den moderniseret og blev til en postvogn. Bemærk vinduerne med faste ruder og runde hjørner.



FFJ EB 30 med tre fastsiddende aksler. Det lyder umiddelbart mærkeligt, hvis Scandia har bygget den model i 1925.

En ung, dynamisk klub



*Tekst og fotos
Flemming Søeborg*

En af landets yngste modeljernbaneklubber er Herningegnens Model Jernbane Klub (HMJK), der som navnet siger har hjemme i Herning, nærmere bestemt i lokaler i kælderen under Banedanmarks personalebygning over for banegården. Klubben blev stiftet i 2006.

Inden det kom så vidt, havde klubmedlemmerne længe diskuteret, hvordan anlægget skulle opbygges – idégrundlag, temaer, linjeføring og ikke mindst spor/

strømsystem og hvilke standarder, der skulle bygges efter. Det tog sin tid, men det var umagen værd, for det 'skilte fårene fra bukkene', hvis man må sige det sådan. Alle tilbageværende var efterhånden enige om, at standarden skulle være høj – og anlægget skulle virke realistisk – med Herning banegård som det bærende element, og dét i udseendet inden den store forandring og modernisering i 1979. Denne beslutning betød så også, at alle bygninger på anlægget skulle fremstilles fra bunden af, men det er

▲ *Tilstrømningen var stor hele dagen ved HMJK's jubilæumsarrangement.*

der vist ingen i klubben, der er ulykkelige over i dag.

- Nogle af bygningerne er bygget af nye medlemmer, der aldrig har bygget sådanne ting før, fortæller Henrik Majgaard, der er formand for klubben. Vi hjælper gerne hinanden, men ofte er det ikke nødvendigt – der er nogle virkelig dygtige modelbyggere her, tilføjer han. Et kig rundt på det endnu langt fra færdige anlæg bekræfter hans udsagn. Der er

en mængde flotte modeller af bygninger fra et Herning, der for flere af bygningernes vedkommende ikke findes mere – ikke kun banegården, rutebilstationen og andre huse i den umiddelbare nærhed af banegården. Ud over disse lokale bygninger er der andre fra f.eks. Ikast, og flere er på vej til de forskellige miljøer.

- Det er spændende at gå i gang med bygning af huse, fortæller Henrik. Det sker



Den nu nedrevne Herning banegård er 'omdrejningspunktet' for hele anlægget – og tilmed en meget flot model.



Også 'bagsiden' af Hernings banegård – der egentlig er forsidens – er flot bygget.



Sønderport-komplekset – en af Hernings markante bygninger – dog endnu ikke færdig.

ofte, når vi er ude at måle op, at beboerne fortæller om husene, og vi har ind imellem efterlyst oplysninger om bestemte bygninger i de lokale blade. I sådanne tilfælde kan der godt dukke ting op, vi ikke var klar over – det kan være oplysninger om til- og ombygninger, blændede døre og meget andet, og det er en god hjælp, når vi skal omsætte tegningerne til modeller. Vi bygger

af prægede plastplader – det giver et bedre udseende end papir/karton, men det tager også længere tid at bygge et hus.

Stor tolerance

– Hvad er I så blevet enige om mht. epoke og kørsel?

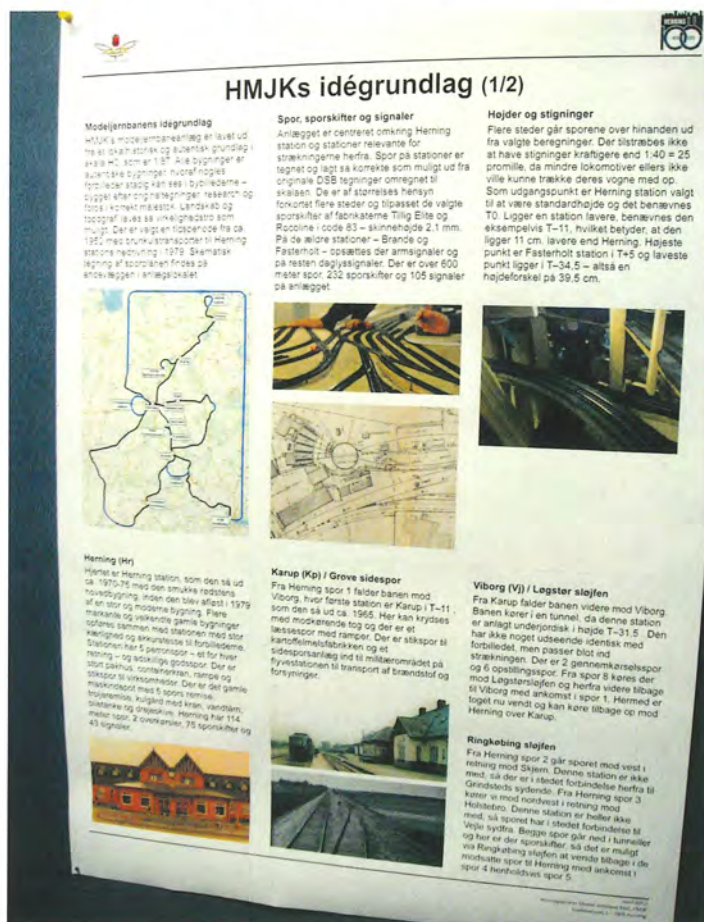
– Nogle ville helst have ren epoke III, men eftersom mange medlemmer har nyere materiel så som brun-kulstoget (til Vestkraft) eller



Bygningerne er meget 'stiltfærdige', men dog samtidigt markante og karakteristiske.



Et par andre, flotte bygninger fra anlægget.



Klubben har gjort meget ud af idegrundlaget og baggrundsstoffet, bl.a. med nogle meget informative plancher.



Umiddelbart en besynderlig linjeføring, men i model giver det god mening.



Det lokale vandtårn er for længst revet ned, men her lever det videre i bedste velgående.

'Tørfisken' fra VLTJ, tillader vi en bredere kørsel. Vi har opgivet at have selve Vestkraft-anlægget her på banen – det ville blive alt for stort og dominerende. Til gengæld skal vi have anlagt Søby Brunkul i den modsatte ende af anlægget. Det bliver noget af en udfordring, for der eksisterer ikke fuldt komplette sporplaner – sporene blev flyttet efter, hvor der var store udgravninger. Selve brunkulseventyret er jo en meget spændende historie, som vi glæder os til at gå i gang med.

Mens jeg bliver vist rundt i lokalet, er der en stadig strøm af besøgende, der ger-

ne vil se, hvad klubmedlemmerne laver hernede 'under jorden'. Der er lidt kørsel med diverse stammer, men ellers må medlemmerne hele tiden svare på spørgsmål fra gæsterne. På væggene i lokalet hænger en mængde plancher, der fortæller om idéen og tankerne bag anlægget, om arbejdet med at finde dokumentation til bygningerne, om opmåling og bygning af modellerne og om Hernings historie som jernbaneknudepunkt og det materiel, der har kørt på strækningerne. På et tidspunkt gik der jernbaner ud i fem retninger, men siden er 'konebanen' Herning-Vi-



Rutebilstationen – mange herningensere husker den sikkert.

borg nedlagt. Her vil en del af den dog genopstå med bl.a. Karup station. I dag er Herning en af de få banegårde, hvortil der stadig ankommer godstog (Spånpladetoget). – Nogle af de omkringliggende stationer og banegårde så som Hammerum, Ringkøbing, Brande, Grindsted skal dog også figurere på anlægget.

– Men det er da umuligt selv på et meget større anlæg at have så meget med?

– Jo, men flere af stationerne er skjulte eller fungerer som vendesløjfer og lignende. Det er kun en del af strækningerne, der er overjordiske og dermed synlige,

der er meget i flere lag under de synlige spor. Jeg har selv opgivet at hitte rede i det, siger Henrik med et smil.

Som man kan se af billederne, er det et stort og langstrakt anlæg, men det ses også klart, at der forestår et stort arbejde for medlemmerne med at bygge videre på anlægget. Der er dog ingen tvivl om, at de flittige og meget kompetente medlemmer fra HMJK vil komme langt med arbejdet i de kommende år. Spor og baner ønsker klubben god vind og lykke til med det videre arbejde. ■



Afslutningsvis et kig over anlægget fra den anden ende. Helt t.v. skal brunkulseventyret genopstå.

Guide til veteranbaner

Jesper Mann, der sidste år udgav hæftet om veteranbaner herhjemme, har i år udvidet denne praktiske tryksag til at omfatte hele Norden (selvom der kun står Skandinavien på forsiden). Det er en glimrende idé, da man herigennem kan få et godt overblik over, hvor der er veteranjernbaner, museer og skinnecykling.

Hæftet har i den anledning fået vokseværk og er nu i A4-format på hele 48 sider. Teksten giver blot den aller-mest nødvendige information med navn, adresse, hjemmeside og i nogle tilfælde GPS-data. Der er et omfattende billedmateriale med tekster på dansk, tysk og engelsk. Hver bane er nummereret, og på de tilhørende landkort kan man orientere sig om banens beliggenhed.

Der er dog et par småfejl,

ud over tryk- og slåfejl. Således virker oplysningerne om de finske veteranjernbaner vildledende, for ved to af seværdighederne anføres sporvidden 1.435 mm – hvilket vel er smalspor og givetvis sjældent i Finland? Men ellers står der intet om disse foreninger, og det er jo ikke særlig informativt – ikke engang billeder af materiellet er medtaget. Til gengæld er der mange steder i hæftet anbragt 'uvedkommende' billeder fra Blovstrødbanen, der således også optræder på de norske og svenske sider. Her kunne der med fordel have været flere billeder fra de lokale seværdigheder.

Det tager dog ikke glæden og nyten fra dette hæfte, der er oplagt for enhver jernbaneentusiast, som vil have nogle oplevelser på ferien

– eller som søger specifikke rejsemål. Der er i alt 111 rejsemål i hæftet, så der er steder og veteranjernbaner nok at besøge, med flertallet i Danmark og Sverige. ■



Veteranbaner i Skandinavien. Af Jesper Mann. 48 sider, pris 125,- DKK. Se også www.hrmann.dk.

Verdens længste togtur?

Normalt regnes den transsibiriske jernbane for at kunne byde på verdens længste togtur på over 9.000 km, men nu venter der måske endnu længere jernbanerejser i fremtiden?

DB Schenker, der driver en mængde godstog i Europa, kører nu containertog fra Zhenzhou i Kina til Hamborg via Kina, Kazakstan, Rusland, Hviderusland, Polen og Tyskland. Turen er 10.241 km lang og varer i alt 15 dage. Tænk, hvis der en gang bliver mulighed for at køre turen i direkte, gennemgående passager- og sovevogne?

Kilde: DB Schenker



Holme-Olstrup – en station med nyt liv

*Tekst og fotos
Flemming Søeborg*

De fleste modeljernbanebyggere kender Holme-Olstrup station, om ikke fra virkeligheden, så dog som model fra Heljan. Det er et af de mest vellykkede byggesæt fra fabrikken, og bygningen må siges at høre til den danske modeljernbanes kanon – så typisk og velpro-

portioneret, som den er.

Virkelighedens Holme-Olstrup er da også en smuk og fin repræsentant for en typisk landstation. Det er den stadig, og når der er grund til at fremhæve det, skyldes det den kendsgerning, at den så at sige blev reddet på målstregen. DSB havde nemlig sat sig for, at bygningen skulle jævnes med jorden, præcis sådan



Et kig ind i butikken - her var ventesal og ekspedition.



En klassisk scene - Holme Olstrup set fra vejsiden.



Som det ses, er selv muren mellem de to bygninger bevaret.

som statsforetagendet fuldstændigt hensynsløst og uden tanke på kulturarven har fået for vane at gøre med utallige andre bygninger over hele landet.

Heldigvis reagerede lokale forretningsfolk og fik dannet et fond, der i sidste øjeblik overtog bygningen og renoverede den. Stationen er nu åbnet som kombineret

butik med kunsthåndværk og café, og det er en fornøjelse.



Café på stationen - en sympatisk tanke.



Nydeligt istandsat tagudhæng bidrager til et flot helhedsindtryk.



En vigtig detalje, som nok forsvinder inden længe - strækningstelefonen.

jelse at træde indenfor og blive budt på en kop kaffe eller en forfriskende drik på en varm sommerdag.

Kulisse eller kulturminde

Nok er bygningen indvendigt stort set ryddet for alt oprindeligt inventar, men man fornemmer stadig, at



Holme-Olstrup-signalhuset på Danmarks Jernbanemuseum juli 1992.

man er på en station. Udvendigt er bygningen ikke ændret andet på få og uvæsentlige punkter, og det er meget vigtigt for oplevelsen af stationen som en betydningsfuld bygning i jernbanemiljøet. Om det så er den gamle toiletbygning, er den bevaret – og delvist overgroet med vildvin. På perronsiden kommer det fornemme træværk under halvtaget til ære og værdighed – tænk, at DSB overhovedet kunne komme på den tanke at rive bygningen ned. Foretagendet burde fratages bestallingen øjeblikkeligt og henvises til blot at sælge vingummi og franske hotdogs!

Indehaveren af *Lulu's Café*, som butikken på stationen hedder, kendte en smule til historien og var klar over, at der engang havde stået et træskur på perronen. Skuret rummede stationens sikringsanlæg med trækbukke til signaler og sporskifter, og det er utroligt nok heller ikke forsvundet for stedse, om end det nu befinder sig under helt andre himmelstrøg. Det står nemlig som vartegn ved Danmarks Jernbanemuseum i Odense, hvor det dog kun bruges som opbevaringsrum for havemøbler. Den lille bygning blev for 10-15 år siden renoveret og fik ved den lejlighed monteret døren spejlvendt i forhold til, hvordan den ellers havde været placeret.

Stationen og caféen bruges af de ventende, så det



Tip til modelbyggeren - Heljans model mangler vindskeder og tagrender.

kan undre, at det stadigvæk kun er meget få steder i landet, at gamle stationer har fået nyt liv. I andre lande, f.eks. i Tyskland, er der mange eksempler på nyt liv i de gamle bygninger. Fejlen ligger nok i, at DSB ved bodelingen mellem DSB og Banedanmark for år tilbage fik tildelt stationsbygninger,

pakhuse og godsterminaler. I en situation, hvor DSB ikke længere ønskede at holde liv i stationerne eller have bemandede billet salg, er det tydeligt, at man satte ræven til at vogte gæs. Forhåbentlig forbliver Holme-Olstrup ikke en enlig svale. ■



Inde bag vildvinen er der faktisk stadig døre ind til de gamle toiletter.



Stationen set fra Køge-siden.



MR-tog ankommer i spor 2 fra Køge, 8. juni 2013.

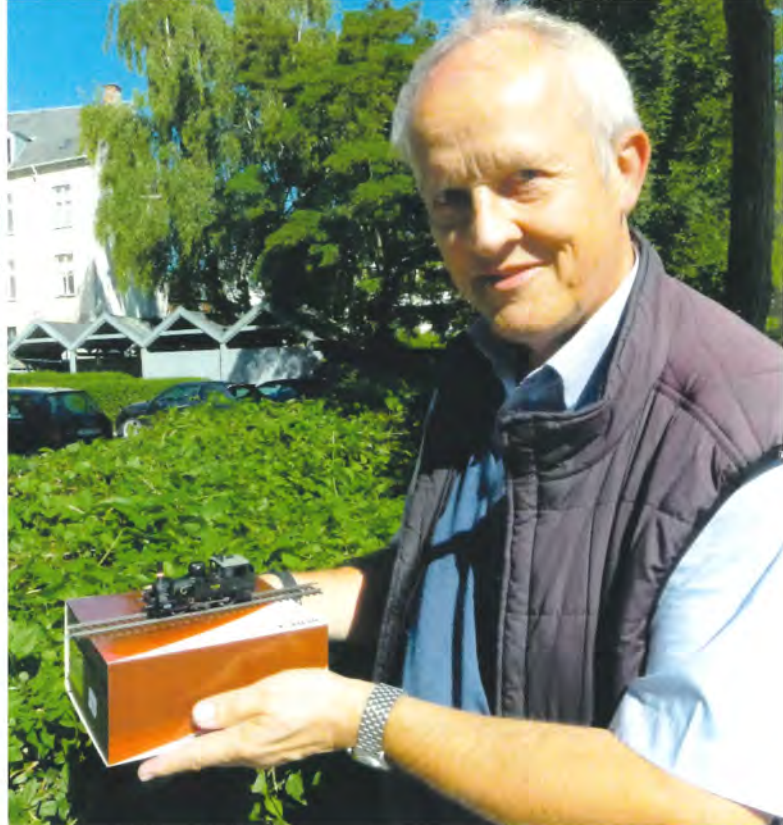
F-maskinen er ankommet!

Lige før deadline ankom den længe ventede F-maskine fra F2010. I første omgang kom blot et mindre kontingent af F 446 til toledersystemet til forretningen Kystbanen, hvor Søren Graversen, som ses på billedet, glad kunne fremvise de første eksemplarer.

Den ser godt ud, det første indtryk er, at den også kører godt, og den skulle være ret holdbar, trods det spinkle gangtøj og de mange, fine detaljer. Se frem til næste nummer, hvor vi vil gennemgå modellen og dens forbilleder nøjere. Pas i øvrigt på ved udpakning og

ibrugtagning af modellen – puffer og lanterner er blot løst monteret og falder af 'for et godt ord'.

Vi takker for lån af modellen til fotografering hos Kystbanen og Hans Gerner Christiansen for det fine billede fra hverdagens jernbaneliv. For et syns skyld er F 446 oprangeret med en tilsvarende stamme, bortset fra den bageste vogn (en svensk O-vogn), som ikke lige var til rådighed. I øvrigt kan F 446 netop i år fejre 100 års fødselsdag – den rullede ud fra Frich's haller i 1913 med byggenummer 3. ■



▲ Søren Graversen stråler om kap med solen over den nyankomne F 446. Foto Vagn Holstein.

Ved Enggade og Østergade i Odense var der et net af sidespor, som førte ind til diverse industrier og lagre. F 436 har været inde og hente vogne, og på billedet er den på vej op til banegården en tåget dag i 1960 med vogne både foran og bagved. Sidste vogn er en svensk O-vogn med kabelruller fra HKT's lager. I højre side af billedet ses lidt af sidesporene. Foto HGC.



▼ Et billede kan ofte sige mere end mange ord. Foto Vagn Holstein.





Vi har ikke haft mulighed for at afprøve F-maskinen fuldt ud endnu, så derfor nøjes vi med nogle billeder af den som dette, hvor situationen fra Odense er efterlignet med tilsvarende materiel. Forrest HJ-vogn (87-gruppen), dernæst stor Q-vogn (hobby trade), F 446 (F2010), Kbs (Roco). Under alle omstændigheder har det været værd at vente på F-maskinen, ser det ud til.



Detaljerne er utallige på F-maskinen.



Den lille F-maskine tager sig flot ud fra alle vinkler – og kører tilsvarende godt.

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

Danmarks skarpeste kurve



Tekst og fotos Rasmus Wiuff

Den skarpeste kurve på danske normalsporsbaner lå på Horsens Havn. Den skarpe kurve var en del af et sidespor, som primært betjente Dansk Andels Gødningsforretning, DAG. Kunstgødning pakket i papirsække kom til DAG's pakhus med skib eller jernbanevogne fra fabrikkerne i Fredericia og Nr. Sundby. Jeg boede i 1956-66 tæt på havnen og havde fra mit værelse udkig til vand, skibe, kraner, godsvogne og DAG's pakhus med det skarpe sving.

Af et gammelt kort fra 1905 kan man se, at der tidligere havde været en vogndrejeskive. Den har sandsynligvis været upraktisk og tidsrøvende at betjene, hvorfor man anlagde det meget skarpe sving. Men betjeningen af svinget var heller ikke ganske let, idet det var så skarpt, at det ikke kunne bedefes af DSB's rangerlokomotiver. Disse var i min tid først F-maskiner, senere i 1960'erne MH-maskiner.

Rangermaskinerne måtte derfor fra sporene frem til kurven forsigtigt skubbe og trække godsvognene ind og

▲ Det er morgen. F-maskinen har skubbet dagens vogne ind i kurven. Alle koblinger er hængt op og erstattet med kæder. Kun den sidste vogn mangler.



Kæden hænges fast i krogene mellem de to vogne.



Der slæbes kæde. Man kan næsten fornemme lyden af kæden, der rasler hen over brostenene.



Efter veludført arbejde går rangerhjelperen tilbage til F-maskinen og kører med videre til næste opgave.



Så går arbejdet i gang. Sækkene løftes ud på sæktransportøren. Det er tungt arbejde.



Der udleveres gødning til en landmand. Bemærk firmanavnet og de flotte vimpler.

ud ad kurven. Kurven var så skarp, at længden af de almindelige skruekoblinger ikke rakte. Inden vognene blev skubbet ind i kurven, blev skruekoblingerne hængt op, og i stedet for blev der påsat lange, solide kæder fra krog til krog. Herefter kunne vognene skubbes og trækkes gennem kurven. Skulle de langt ind eller flyttes i løbet af dagen uden hjælp fra DSB, så kunne DAG's personale trække i vognene med en wire forbundet til et spil ved kajkanten.

traktorer med påhængsvogne og - i mine første år - med hestevogne.

Kæderne lå i en bunke op ad pakhuset, og om eftermiddagen, når processen gik i den modsatte rækkefølge, kunne jeg fra mit værelse høre, hvordan rangerpersonalet med stor larm trak kæderne over de toppede brosten for til sidst at smide dem op i bunken. Så vidste jeg, at jeg var sent på den, og jeg skyndte mig ned på havnen for at følge med.

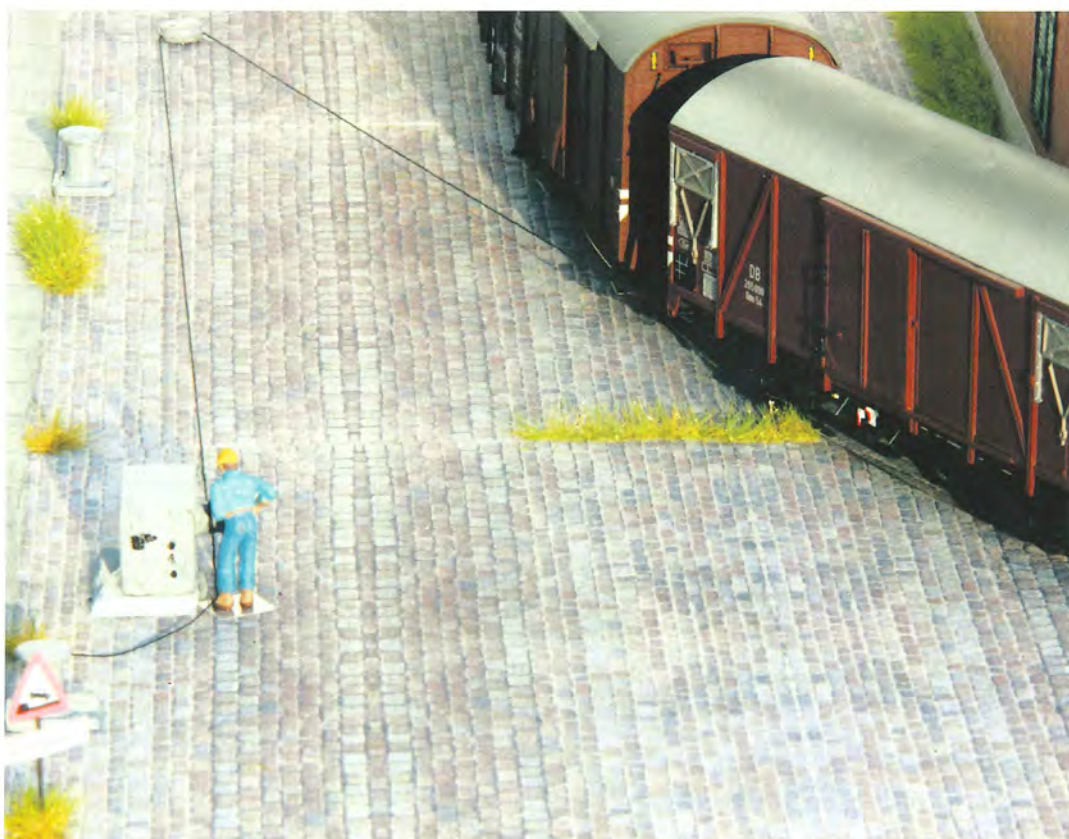
De tomme vogne blev ofte stødt ind på hovedsporet,



Der arbejdes inde i selve pakhuset.

Arbejdet på havnen

Når vognene var afleveret om morgenen, gik DAG's pakhussarbejdere i gang med at tømme dem for sække. Det skete ved hjælp af et antal båndtransportører, den første placeret ud for døren i den aktuelle godsvogn. Sækkene gled fra den ene transportør til den næste, endende højt oppe på bunkerne inde i pakhuset, hvor nogle mænd slæbte dem endeligt på plads. Fra pakhuset blev sækkene løbende udleveret til landmændene og de lokale handelsfirmaer rundt om Horsens. De kom i lastbiler, især Bedford, i



Ved hjælp af en wire, som løber gennem en talje, kan vognene trækkes endnu længere ind på sidesporet.



Den skarpe havnekurve, set fra luften.

mens eventuelle ikke tømte vogne blev sat forsigtigt tilbage på sidesporet. Her gik det ikke an med løsslupne godsvogne. Når vognene efter stødning løb alene hen ad hovedsporet, var det fristende at hoppe på og få sig en lille tur. Jeg vidste, at det var farligt og forbudt, og at rangerpersonalet blev vrede, hvis de opdagede det. Da jeg ønskede i fordragelighed at følge rangeringen over alt på

havnen, hoppede jeg aldrig på de løbske vogne. Men en gang må personalet have troet, at jeg havde gjort det, og de skældte ud. Jeg bedyrede min uskyld, og de må have troet mig. For næste dag tilbød lokoføreren mig at køre med i F-maskinen. En uforglemmelig dag!

Havnesporet i model

Alt dette er nu historie. Både havnebanen og pakhuset

er væk. Men ved hjælp af gamle fotos, kort og hukommelsen har jeg bygget et lille diorama med pakhuset og den skarpe kurve. Det er mit første modelbaneprojekt siden min barndom, så der er meget at lære endnu. For eksempel har jeg ikke turdet begive mig ud i en patineret af spor, bygninger og materiel. Derfor står det hele lidt skingert i farverne.

Men hvor skarp var denne kurve så i virkeligheden? Ifølge "Byplanlægning" fra 1969 af professor P.H. Bentzen var kurvens radius kun 35 meter. Her må jeg komme med en tilståelse, for ifølge samme værk skulle der have ligget en tilsvarende skarp kurve ved Brdr. Dahl's sidespor i Valby. Jeg tror, jeg har identificeret stedet, men jeg har ikke set sporet.

For en modelbanebygger er en radius på 35 meter faktisk meget normal, for det svarer i H0 til ca. 40 cm. En klassisk og meget brugt radius på mange Märklin- og Trix-baner er 36 cm. Og det er denne radius, jeg har valgt, idet sidesporet er lagt med Trix C-spor. At denne almindeligt brugte radius på modelbaner svarer til

Danmarks skarpeste jernbanekurve forklarer, hvorfor det ser helt grotesk ud, når et stort eksprestog med f.eks. en tysk 01 forrest med stor fart svarende til over 100 km/h kører gennem et sving med så lille en radius. På den store bane kan altså selv et rangerlokomotiv ikke køre gennem et sådant sving. Men pladsmangel gør jo urealistisk små kurveradier nødvendige på næsten alle modelbaner.

Ved kørsel gennem kurver skal det yderste hjul nødvendigvis løbe en længere vej end det inderste. Da jernbanehjul normalt sidder fast på akslen, vil et eller begge hjul derfor skride lidt på skinnerne, hvilket slider på hjul og skinner. Denne uønskede effekt imødegås ved, at kørefladen er svagt hældende fra flangen og ud. Dette bevirker, at vognens inderste hjul kører på yderste del af hjulet med den mindste hjuldiameter, mens det yderste hjul kører på den inderste del nærmest flangen, hvor hjuldiameteren er størst. På denne måde kan hjulsættet komme igennem en kurve uden "hjulspin".

Særlige forhold

Kurven på Horsens Havn var imidlertid så skarp, at det udover tricket med kæderne også var nødvendigt med en særlig udformning af selve sporet for at undgå unødigt slid. Den yderste skinne var udformet næsten som en selvrensende sporvejsskinne, men med den afgørende forskel, at dybden var så lille, at hjulet kørte på hjulflangen og altså ikke på kørefladen. Hjul sætterne kom derfor til at løbe gennem kurven som kegler, hvorved de af sig selv fulgte kurven. Der var dog grænser for, hvor lang akselafstanden kunne være, og rangerlokomotiverne kunne som nævnt ikke komme igennem.

En typisk hjuldiameter er 1 meter eller lidt mindre,



Overgangen mellem de almindelige havneskiner og specialskinnen.

mens flangehøjden er ca. 3 cm. For at komme gennem en kurve med en diameter på 35 meter kan man beregne, at den yderste skinnes flade (hvorpå flangen af det yderste hjul kører) skal ligge knap 1 cm under skinneoverfladen på den inderste skinne. Det gav altså en overhøjde på ca. 2 cm, hvilket man dog skulle være specialist for at kunne se, når vognene stod i kurven.

På modeljernbaner er hjulflangerne ofte relativt høje, typisk 1 mm, hvilket svarer til ca. 3 gange den korrekte værdi. Den store højde reducerer risikoen for hyppige afsporinger på et dårligt spor. Skal godsvogne på mit diorama køre igennem den skarpe kurve som en kegle, skal dybden af det yderste spor være ca. 0,7 mm. På min model er dybden ca. 1 mm. Det betyder, at kun vogne med ekstrahøj flange, f.eks. Heljans Hb, registrerer et bump, når de kommer fra den almindelige skinne og kører ind på specialskinnen. Modeller af F- og MH-loko-



Der arbejdes stadig på selve wiretrækket. Når matroserne har været trætte af at banke rust og male skibe, har de malet skibenes navne på bolværket. Nogle gange også datoen.

motiver kører gennem kurven uden problemer.

Specialskinnen voldte mig mange vanskeligheder. Jeg endte med at anvende en almindelig skinne, som er lagt ned og bøjet langs den yderste Trix-skinne i kurven. Langs de øvrige skinner – den inderste i kurven og de tilstødende lige stræk-

ninger – er der placeret en almindelig skinne, så trafikken let kan passere over sporene. Brug af almindelige skinner på denne måde var almindeligt på havnebaner. Som en lille kuriositet kan jeg fortælle, at brostenene er fotograferet fra en fodgængerbro nær Miniatur Wunderland i Hamburg.

Til sidst skal det da lige nævnes, at DAG, Dansk Andels Gødningsselskab, blev stiftet i 1901. DAG fusionerede i 1969 med JAF, Jysk Andels Foderstofforretning, stiftet 1898 og ØA, Øernes Andelsselskab for indkøb af Foderstoffer, også stiftet i 1901, til DLG, Dansk Landbrugs Grovvarerelskab. ■



Om eftermiddagen er det den helt nye MH-maskine, som kommer ned på havnen. Den har først hentet en tankvogn med melasse hos JAF, som ligger tæt på DAG.

Asta Nielsen Stræde – et filmisk eventyr i model



Gadeskiltet med filmstjernens navn. Foto Martin Christiansen.

Navnet Asta Nielsen siger måske ikke mange nulevende så meget, men når det tilføjes, at Asta Nielsen var Danmarks første filmstjerne med en meget stor karriere i filmens barndom, dæmmer det måske. I Valby, ved Nordisk Films atelier, kan man finde strædet med hendes navn – og det er samtidig udgangspunkt for endnu et af Martin Christiansens mange, fine dioramaer, baseret på scener fra danske spillefilm.

Temaet er denne gang Olsen Banden – vi har tidligere vist billeder fra hans herlige diorama, og Martin har udvidet det med mere fra omgivelserne. Han har blandt andet bygget Tuborg-lastbi-

len, der spiller en stor rolle i 'Olsen Banden går amok'. Basismodellen er en Bedford TK fra EpokeModeller, der 'nærmest blev skilt ad i atomer' for at få genopbygget den som Tuborg-bil. Bemærk den passende reklame bagest.

Enkle virkemidler

Et gammelt vaskeskur fra omgivelserne har Martin også bygget – han fortæller om byggeprocessen således: - Jeg bygger husene af de skumplader (med struktur), som andre bruger til tunneller med mere. Jeg har fundet ud af, at de er geniale til huse, som skal se gamle ud. Efter at jeg har målt op og skåret ud til vinduer og



Et fint, gammelt hus med ælde og mos. Foto Martin Christiansen.

døre, smører jeg Polyfilla på, som om det var puds på rigtige huse.

Når det er tørt, sliber jeg det næsten i bund, så der kun lige er et tyndt lag tilbage. Det giver en effekt, hvor man kan fornemme og ane enkelte mursten, og det ser derfor ud som om, at pudsen enkelte steder er faldet af, så det giver et flot og gammelt udseende. Efter at jeg har malet husene, markerer jeg de steder, hvor pudsen er faldet mest af, med hvid og

sort maling, som jeg tørbørster på murene. På de huse, hvor der er monteret bindingsværk (f.eks. Asta Nielsens hus), er det håndskårne små, tynde lister, der bliver målt op og klippet til, så de ligner rigtigt bindingsværk.

Til de to røde huse for enden af strædet har jeg måttet improvisere et tag, da der skulle være kalk og mos på det samtidig med, at taget skulle se 'træt' ud.

Jeg brugte Auhagens tagplader, som jeg først malede



Martins ølbil – mon Preben Kaas sidder derinde og synger. Foto Martin Christiansen.



Tuborgbilen og politiet - to karakteristiske ting fra filmene. Foto Martin Christiansen.



Det gamle skur i virkelighed – og i model. Foto Martin Christiansen.



Facaden smøres over med Polyfilla. Foto Martin Christiansen.



Martin har efterhånden lavet en hel del biler fra Olsen Banden-filmene. Foto Martin Christiansen.

▲ Kuppet gik godt – skidegodt, Egon. Foto Martin Christiansen.

sorte for at give pladerne en bundfarve. Derefter tog jeg igen Polyfilla og smurte et meget tyndt lag på og tørrede hurtigt det overskydende væk, så der kun sad noget tilbage i fordybningerne (tagpotterne). Til sidst tørmaledede jeg det med grå, sort og grøn farve for at skabe effekten af ælde.

De rigtige køretøjer

En scene, som nærmest må betegnes som klassisk – nemlig politiet på vej ind til Olsen Bandens tilholdssted, Kjeld og Yvones hjem – har Martin også omsat i model. Her kommer fire 'æggeskal-ler' (motorcykelbetjente) og den uundgæelige Ford



Spillet er ude for Olsen Banden – eller er det. Foto Martin Christiansen.



Et kig på virkelighedens Asta Nielsen Stræde. Foto Martin Christiansen.

Taunus-politibil drønende – man kan ligefrem fornemme sirenerne. Allerbagest kommer *salatfadet*, Citroën HY. De fire motorcyklister stammer fra et amerikansk figursæt, hvor hver betjent måtte omformes møjsommeligt. Umagen har bestemt lønnet sig. Selv en af de datidige så

almindelige Leyland-busser fra København sporveje har Martin lavet – ret imponerende, da der overhovedet intet er på markedet, der blot ligner en ældre KS-bus.

Martin måtte i øvrigt anskaffe alle 14 Olsen Banden-film og se dem grundigt igennem. Hver gang, der var

en scene fra 'hjemstedet', standsede han filmen og tog et billede af scenen. Bagefter kunne han via computeren og printerne lave aftryk af billederne og derved få noget materiale at arbejde ud fra – flere af de originale bygninger blev nemlig revet ned tilbage i 1988. Og som om

det ikke var nok, har Martin nu også kastet sig over 'Huset på Christianshavn', hvor især flyttemand Olsens bil er i centrum. Vi ser frem til de næste bidrag fra Martin og ønsker ham god fornøjelse med byggerierne – der er jo masser af andre film at tage fat på. ■



Dioramaet set fra oven - der er efterhånden en hel del bygninger på det.

Ny Lauritzen-køletrailer fra Roco



Lauritzen-traileren og bærevognen - et markant vognsæt.

I sidste øjeblik før trykning af dette nummer ankom Rocos nye model af en Lauritzen-køletrailer på Sdgmms-bærevogn. Køletraileren er en nykonstruktion og har Lauritzen's nyeste design i 'negativ' udgave, rød skrift på hvid grund. Traileren er forsynet med utallige påtryk, og der er køleaggregat i forenden. Trailerne kan

hver dag ses i de store godstog gennem Danmark.

Bærevognen er Roco's velkendte, forkortede type – som følger sig i rækken af denne serie. Vognen har nummer 81 86 451 2 121-6 (og ikke, som der står på

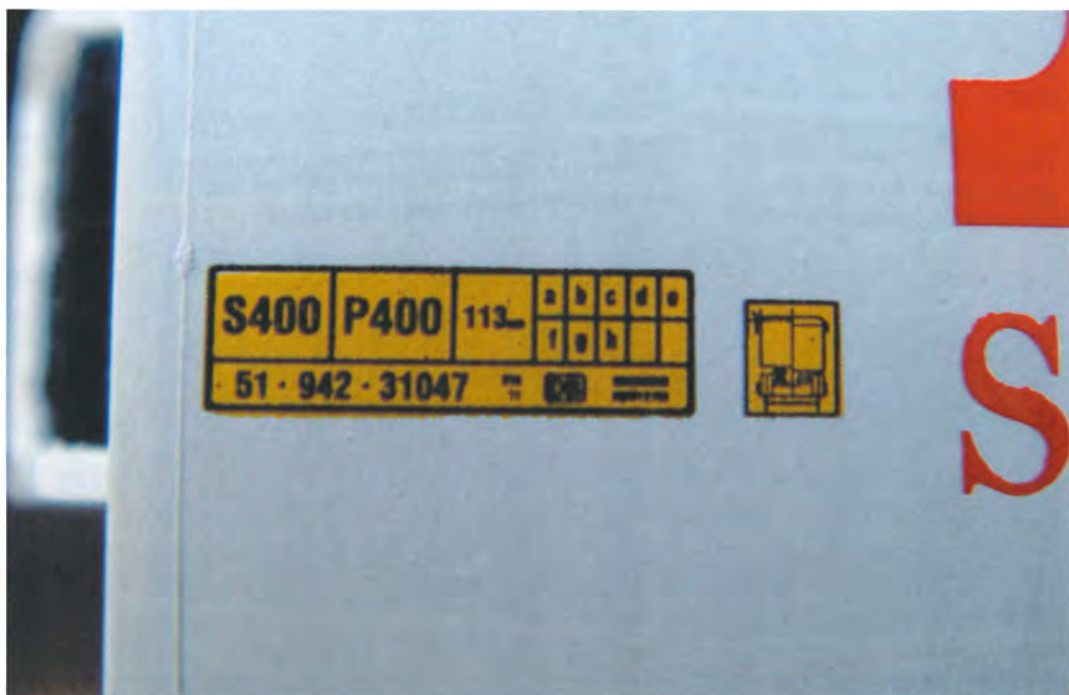
æskan, 130-7) – ikke fordi det gør den store forskel. Revisionsdatoen er 06.08.00, mens traileren først kom i brug i dette udseende fra 2012 – men da havde DSB Gods været forsvundet i mange år, så vi har en lil-

le anakronisme her. Der er vedlagt utallige løsdele til såvel bærevogn som trailer. ■

Roco art. nr. 67514. Pris ca. kr. 395,-.



Køleaggregatet på Lauritzen-traileren.



Et af de mange, fine påtryk på traileren.

Sommer-potpourri

Tekst og fotos Flemming Søeborg og Suzanne Henriksen

Spor og baner benyttede nogle dage i juli til en rundtur i det østjyske for at se på jernbaner, landskaber og byrum. Her er en lille kavalkade af indtrykkene. Udgangspunktet var Thorsager, hvor den lille station desværre er lukket for mange år siden. I det ydre fremtræder den uforandret, men godt tilgroet. En grusvej fører et godt stykke ind i skoven langs banen, hvor der også vokser nogle pragtfulde hindbær. Turen førte videre til Ryomgård, hvor det lille jernbanemuseum desværre ikke var åbent, så det blev kun til en række billeder af de ydre forhold. Hele banegårdsområdet er utroligt

velbevaret med såvel flot stationsbygning, vandtårn, banearbejderhuse, remise, drejeskive, ja, sågar kolonnehus og overdækket læssehal – klassiske elementer fra jernbanen, man ellers ikke længere ser nogetsteds. Det er absolut et besøg værd.

En helt nyanlagt jernbane finder man ikke så langt derfra, ved Stenvad Mosebrugscen-ter, hvor en smalsporet bane fører et par kilometer ud til tørveområdet. Lokomotivet, der trak vognene, stammede fra 1940, men var i god form. Inde i museet er der flotte miljøer fra tørveskæringens tid, lige som der er nogle moduler, der viser lidt af sporanlæggene. I 'stationsbyen uden jernbane', Rønde, har det lokale supermarked skildret naturen og

egnen på Mols i en række flotte mosaikker – her kan man more sig med at finde nye og gamle tog, som naturligvis er med på billederne. Flere steder kan man i øvrigt se de klassiske, hvide kilometersten fra jernbanerne langs landevejene – mellem Thorsager og Ryomgård står der en hel del.

Og så kan en tur i Den Gamle By i Århus stærkt anbefales. Her tager det nye forretningskvarter med huse fra det 19. århundrede form – det er etageejendomme med stuk og forretningsfacader, men også baggårde og brosten, som det stadig så ud i 1974. Man skulle næsten tro, at planlæggerne også læser *Spor og baner*, for den markante hjørneejendom med tårnet

har selvfølgelig et bageri på hjørnet (se også *SoB* nr. 8)! Det er dem vel undt, og man bør ikke snyde sig selv for et besøg i de forskellige lejligheder i bygningen – der er såvel kernefamilie- som kollektiv-, klinik- og bedsteborgerlige lejligheder. Den store bygning *Møntergården* fra København bør også besøges – helt oppe på loftet er der nogle meget flotte modeller i H0-størrelse af bygningens udseende gennem cirka 350 år. Og endelig sluttede rundturen med det flotte regionaltog IC4 i Hedensted. Togets acceleration fra trinbrættet mindede om min herlige Velo-Solex, der i sin velmagtstid kørte stolte 30-35 km/t – uden styrt-hjelm og elektronik. ■



Thorsager – en af de nedlagte stationer på Grenåbanen, i dag en idyl midt i skoven.



Nyrenoveret drejeskive og en gammel sneplov ved Jernbanemuseet i Ryomgård.



Det lille tørvebanetog ved Stenvad Mosebrugsmuseum.



En Desiro på Grenåbanen passerer den nedlagte Thorsager station.



Et par sjældne minder fra jernbanens storhedstid – en overdækket læssehal med fritrumsprofil i Ryomgård.



Man kan få et godt indblik i tørvegravningens verden i centret i Stenvad.



◀◀ Vægudsmykning på Super Best i Rønde
– find selv togene...



Har Den Gamle By i Århus hugget idéen
med bagerbutikken fra Spor og baner...



Kilometersten langs en
landevej på Djursland –
det er samme type som den,
jernbanerne brugte.



◀ Flotte modeller af Møntergården
oppe på loftet af bygningen.



▼ Denne kiosk hører også til
gadeinventaret i Den Gamle By.



Og minsandten om ikke et IC4-tog kørte
om bumletog. Her holder det i Hedensted
7. juli 2013.

▲ Gadescener, som mange af os
husker, her med den lille
Renault 4 CV og Fiat 500.



◀ En veltrimmet
Velo-Solex kunne snildt
holde trit med IC4, ser
det ud til. Denne holdt
dog stille i Den Gamle
By.

Ny vogn fra GDS



*En noget forsømt GDS Qc 122 ved Borupgaard 1994.
Foto UTJ.*

Det er ikke hver dag, der kommer en ny model fra danske privatbaner, og vogne fra Gribskovbanens Driftsselskab, GDS, er sjældne. Det kan undre lidt, da vognene dels var meget markante med den tjæresorte bemaling, dels da GDS havde nogle typer, der relativt nemt kunne laves ud fra lignende, tyske grundmodeller.

Nu er der sket noget. Brawa har udsendt en model af standardgodsvognen G 10 i GDS-dekoration. GDS havde en håndfuld af disse vogne, der blev brugt i godstrafikken – dengang havde enhver privatbane med respekt for sig selv jo adskillige godsvogne. GDS havde bl.a. vognen Qc 122 i bestanden. Godsvognene gik efterhånden ud af brug, og i dag er

vist blot en enkelt bevaret – sidst, jeg så den, henstod den i miserabel stand bag remisen i Græsted i 2004. Forhåbentlig bliver den reddet og kommer atter til ære og værdighed igen. I sin tid fandtes der over 120.000 G 10'ere i drift spredt ud over det meste af Europa.

En skøn model

Nok om det – lad os se på modellen. Det er altid spændende at åbne en æske med Brawa modeller, for der er en masse at studere nærmere. Det gælder også denne ellers ret neutrale eller almindelige vogn. Det første, der falder i øjnene, er den halvmatte lakering. Den er måske en smule for blank, for de tjærebehandlede vogne havde et mere 'ru' eller mat udseende (glans 40).



Brawas nye vogn i fuld figur.



Qc 123 i Kagerup, 1970. Her ser man tydeligt den sort-brune farve og graden af mathed. Foto Alkjær, arkiv UTJ.

Ulrik Tarp Jensen, der om nogen kender farverne på dansk jernbanemateriel, fortæller, at carbolineum, som vognene blev malet med, er mere mørkebrun end egentlig sort (et stenkulstjæreprødukt, RAL 5022 kommer nok nærmest). Denne farve er muligvis svær at ramme på plastmaterialer. Den beherskede patinering af taget er til gengæld meget velgørende – Brawa har helt klart 'antennerne ude' og vejrer stemningen – og den går i retning mod patinering.

Når vognen tages ud af emballagen, skal man være meget omhyggelig og ikke tage fat midt på vognsiderne, for så falder de fine håndbøjler på skydedørene givetvis af – det var, hvad der skete for undertegnede. Når vognen er vel ude, kan man beundre

de mange, forudmonterede detaljer – håndbøjler på gavle, under puffer, fine trin, omfattende bremseudrustning, bremseklods-ophæng med huller i, knivskarp litrering – min sjæl, hvad vil du mer'?



Påskrifter på Qc 122 - enkelt og fint.



Nærbillede af puffer, håndbøjler m.v.

Vognen overholder (selvfølgelig) hovedmålene og har en god vægt, der er KK-kulisser monteret, og A-koblinger vedlagt tillige med bremseslanger, og den gør en god figur sammen med de øvrige mest brune

godsvogne. Qc 122, som den er døbt, er desuden forsynet med destinationer, skrevet med bedste skønskrift (med kridt): *Hillerød – Tisvildeleje*. Det er selvfølgelig en ret begrænset strækning at indsætte den på, men det giver da i det mindste nord-sjællændere en vogn med en helt autentisk rejserute. Vil man sende den uden for GDS, kan man altid overstrege destinationerne og skrive nogle nye. De øvrige påskrifter er ret sparsomme – på undervognen er anført bremseudrustningen, hjemlandet samt revisionsdatoen (7/9-57) – så ved vi, hvor vi er, nemlig i ren epoke III. I øvrigt vekslede placeringen af påskrifter på GDS-godsvognene noget gennem tiden, så på en del billeder af GDS-godsvogne ser man påskrifter med afvigende placering. ■

Brawa art. nr. 48289
Pris ca. 300,-.



Sådan så GDS Qc 122 ud i Kagerup 1963. Billedet er desværre ikke af bedste kvalitet. Her er litreringen lidt anderledes. Foto P. Adamsen. Arkiv DMJK.



Selv de små huller ved bremseklodserne er med på modellen.



Håndbyggede, køreklare S-tog i H0

Tovognssæt med alle detaljer, belysning, påskrifter, indretning m.m. Eksakt skala 1:87. Monteret med dekoder og Faulhaber motor. Laves til såvel to- som treleder.

Pris DKK **13.000,-** pr. sæt
Kun ganske få tilbage

Niels Hjerensen, tlf. 38 28 31 93
E-mail: anhje@mail.dk



Så er den her...



BEDFORD CA postbilen

– eksakt skala 1:87 med fine, ætsede detaljer.
Tre forskellige numre – 385, 1204 og 1208.

NB: Kun én model pr. husstand.

Eksklusivt for

FRISPORET

Trafikmodeller

Fyld den op, tak!

Der var en tid, hvor sådanne bemærkninger hørte til dagens orden. Det var, når den myndige herre med blød hat (for bilejere var næsten alle med undtagelser herrer!) kørte ind til tankstationen og bad tankpasseren fylde vognen op med oktan 82 eller 87. Mens tanken blev fyldt, vaskede tankpasseren forruden, kontrollerede bilens dæktryk og fyldte evt. sprinklervæske på. Muligvis vankede der en drikkeskilling til ham efter disse serviceydelser, og var der børn med i vognen, kunne de omvendt være heldige at få en nøglering – eller måske et stempel fra tankstationen i deres lille 'rejsepas'. Disse troskyldige tider er uigenkaldeligt forbi, mange tankstationer er i dag discountautomater, hvor man betjener sig selv, og de dengang kendte mærker som Esso, BP, Gulf, Caltex, Mobil og andre er i dag væk – opslugt af nogle af firmaer så som Shell, Q 8, Statoil, Hydro-Texaco m.fl.

Men vi modeljernbaneentusiaster er ofte håbløst bagudskuende – vi elsker det, der var engang, og epoke III er stadigvæk den mest populære tid at eftergøre i model. Mange af os husker den tid, andre kender den ikke, men det er også underordnet her – for her vil vi prøve at genskabe en typisk tankstation med dens atmosfære fra 1960'erne. Rent faktisk skulle der være mere end én tankstation på et modeljernbaneanlæg, for dengang lå de ofte side om side eller over for hinanden. Men det bliver nok for meget for de fleste. Udgangspunktet er et Piko-byggesæt af ret enkel standard – beregnet til en

SHELL-tank fra 1950'erne. Bygningen skal ændres til en BP-servicestation. Meget passende har Stoppel Hobby netop udsendt en række flotte vådtransfers – godt nok beregnet til tankbiler, men nogle af skiltene passer også til tankstandere, skilte, vægge osv. Skilteskoven har også diverse transfers fra oliefirmaer. Inspiration kan man hente i bogen "Farväl till Macken" ("Farvel til Tanken") af Jan Öhberg, udgivet af det svenske Trafik-Nostalgiska Förlaget. Heri bliver såvel kendte som mindre kendte oliefirmaer og deres tankstationer gennemgået med masser af billeder – og de er også brugbare for danske modelbyggere, da oliebranchen jo er international.

Modifikationer

Døre, vinduer, porte m.v. skal være græs- eller mørkegrønne. Det klares med spray – først mathvid dækfarve, dernæst græsgrøn. Murene kan males sorte og derefter hvide for at hindre lysgennemtrængning. Bygningen samles efter anvisningen, men det lønner det



Den svenske bog - burde være godnatlæsning for alle epoke III-modelbyggere...



Den færdige BP-tankstation med modifikationerne.

sig at lave en rigtig indretning med skillevægge, gulv, disk, kasseapparat, varer, ekspedient m.v., da der er frit indblik i bygningen. Det samme gælder for værkstedshallen, hvor der er mulighed for at lave en indretning med værktøj, apparater, dæk, olietønder, skilte m.v. Halvtaget, som ragede langt ud over facaden, virkede både for stort og for klodset og hindrede indblik i bygningen, hvorefter jeg savede de yderste cirka 5 cm af og rundede hjørnerne. Kanterne fik gule bånd fra Stoppels BP-ark. Det gav straks en mere åben og indbydende tankstation.

Der er blot to benzinstandere i sættet, hvilket er for få. TeknoBygg, det svenske firma med speciale i detaljer til modeljernbanen, laver

fine standere fra flere årtier i støbt metal, og her bruger vi sættet med tre hvidmetalstandere (Star 76). Standerne skal males med blanke, hvide for- og bagsider, mens



▲ De to herrer diskuterer noget med tankejeeren, mens lærlingen i døråbningen venter på at få fri - arbejdet på mesters 'Pegøjt' er forbi.



Udgangspunktet - en prisbillig Shell-tank fra Piko.



Butikken er indrettet med varer, disk m.v. Dekorationen bagved med de mange, fyldte hylder er affotograferet fra købmandsbutikken på Egeskov Slot - et besøg værd.

midten skal være græsgrøn eller citrongul. På de hvide felter skal der være grønne BP-skjolde, og lygtepæle og andet udstyr skal være hvide. Særlig markant er det



Halvtaget er erstattet af et vingeformet tag på hvide støtter.



Byggesættet er hurtigt samlet - efter at døre og vinduer er malet grønne.

V-formede halvtag over den ene tank-ø, mens den anden ø har to aparte V-formede lygtestandere - denne slags så man på mange moderniserede BP-tankstationer i begyndelsen af 1960'erne. Det store vingetag er lavet af et foldet ark karton (90 x 50 mm) og limet på sættets to støtter til det oprindelige halvtag, mens de to hvide, modernistiske V-stativer (som bærer nogle flade lystofarmaturer), er lavet af 1 mm Ø rundstokke, 30 mm høje, limet i V-form med en afstiver 25 mm oppe. Lystofarmaturerne er blot tilskårne stykker plasticard - 0,5 mm med målene 9 x 18 mm, malet sølvfarvet på undersiden. Og husk - alt skal



Tre ekstra tankstandere af model Star 76 fra Tekno-Bbygg pyn-ter på tankstationen.

være rent og pænt, således var også kantstenene malet hvide, mens der nok var oliespild på kørearealerne. En særlig detalje er den

mobile stander med knallert-benzin, som følger med sættet. Efter min vurdering er Piko's for lille. Har man brug for flere - eller ønsker



Delene til fabrikation af knallertbenzin-standere - kuglepenner, jerntråd, lysledere.



Ensemblet set fra den ene side - tankejereren bor i Piko-villaen bagved.

man den mere detaljeret – er her en anvisning: Den kan laves af en stump plasticrør (Ø 5 mm), der lukkes i den ene ende med en 'prop' eller låg af hvid lim. Der skal nok påføres flere lag, således at røret får en hvælvet overflade*. Når man er tilfreds med formen, males røret først hvidt og dernæst mørkegrønt på den nederste tredjedel. En lysstav eller rest fra en lysleder (Ø = 2 mm) skæres til (6-7 mm lang) og limes på toppen af 'låget'. Hjulene laves af et par skiver plast (Ø = 2 mm), og slangen af et stykke tynd,

ken, som knallertbenzinen hed dengang. Derudover kan man anbringe gule eller grønne spande, dunke, opsatser med dæk og olieskabe rundt om – samt evt. nogle gasflasker henne ved butiksdøren.

Af reklameskilte skal der være 'BP'-relaterede (*Energol*, *Viscostatic* m.v.) samt et stort BP-skjold, da tankstationerne sjældent solgte andet end biltilbehør – tændrør, olie, viskerblade, vaskeskind, dæk osv. Der holdt ofte en værkstedsvogn med ejerens navn, telefonnummer og firmamærket



En kunde - en ung kvinde i hendes smarte Skoda Felicia - venter på at tankpasseren kommer ud og tanker bilen op.



En færdig totakts-stander - muligvis lidt buttet. BP-mærket er fra EE-litrering.



Bagsiden af knallert-standeren med slange.

sort ledning, hvor de yderste 3 mm er afisolert for at illustrere håndtag. Et håndtag laves af et stykke 0,4 mm tråd, bukket i U-façon (bredde ca. 4 mm). Hvis man er ferm på hånden, kan man tilføje **ZOOM** med rødt på tan-

ved bygningen, og naturligvis hører der også en tankbil med BP-skjold til. Her kan f.eks. en ældre Bedford TK fra Matchbox holde for i manglen af bedre egnede. Såvel *BUB* som *Epoche* fra Tyskland har lavet nogle

smukke BP-biler (Magirus, Tempo Matador), men de er nok umulige at finde i dag. Busch's lille Peugeot 403 pick-up er omdannet til mekanikervogn fra BP.

* OBS! Denne knallertstander er en smule overdimensioneret, men det er fuldt bevidst for at gøre den mere synlig på tankanlægget. Naturligvis kan man lave den korrekt og mindre, men Piko's tyske model virker for klein for mig.

BP-skjoldet på den høje stander er blot midlertidigt. Jeg lover at lave et pænere, når materialerne er tilvejebragt. Det er lavet af to BP-skjolde, limet ryg mod ryg med to tynde strimler plaststrips imellem (så tynde som mu-

ligt) samt et stykke stiv, hvid ledning, som var ret bøjet. Det var bedre at bruge en hvid papirclip, der efter at være blevet rettet ud bukket på ny – med et åbent kvadrat på ca. 14 mm og en stanghøjde på 50 mm.



BP-skjoldet på den store stander laves af to skilte, der limes sammen om et par flade holdere (ikke vist).



Et udvalg af nye og gamle BP-modeller.



Sig mig, lille spejl, på væggen dér, hvem er skønnest i landet her - Piko's tynde stander t.v. eller vor egen 'basse'.

Piko tankstation art. nr. Pris ca. kr. 80,-.

TeknoBygg tankstandere. Art. nr. 87-10. Pris ca. kr. 50,-.

Skilteskoven/Stoppel benzinmærker. Pris ca. kr. 55,-/75,-.

Diverse plasticstumper, ledning, småting, figurer.

Nye transfers til tankbiler i H0

Jacob Stoppel fra *Stoppel Hobby* (Sto-Dec) på Frederiksberg har udsendt en stribe ark med vådtransfers. Det drejer sig i denne omgang om transfers til tankbiler fra diverse olie- og benzinselskaber. Til forskel fra mange andre dekoraionsark, der næsten udelukkende har fokuseret på "De Syv Søstre" (de klassiske olieselskaber som Esso, Shell, BP, Gulf m.v.) indeholder Stoppels nye ark også mere 'ukendte' selskaber og firmaer så som Nordisk Olie Kompagni, Dansk Andels Kulforretning, Uno-X, calpam og talrige andre.

Arkene relaterer sig mest til epoke III, men flere af dem passer også til epoke IV og evt. senere. Farverne er helt korrekte og meget mættede på arkene, hvilket har stor betydning, når de sættes på modellerne. Det største problem er nok at finde egnede tankbiler til dekorationerne. Legos gamle Bedford er oplagt, men efterhånden sjælden, den amerikanske CMW-model af en Chevrolet kan godt bruges, og hvis man kan acceptere en eksotisk grundmodel, er Brekinas franske Saviem-tankbil også egnet. Muligvis er der nogle Wiking-modeller, der kan bruges, men generelt er modeller fra tyske firmaer baseret på tyske forbilleder – og tyske lastbiler var i 1950- og 60'erne ikke så almindelige her og da slet ikke som tankbiler.

Det ødelægger dog ikke fornøjelsen ved disse flotte transfers – eller overførbilleder, som de kaldtes dengang – og mon ikke Stoppel har en løsning på tankvognsproblematikken?

Vådtransfers. Diverse firmaer. Pris kr. 55,- pr. ark.



Kbs- og Slmmps-militær-godsvogne fra Roco



De to Kbs-vogne med transfer-ark.

Roco har udsendt et dobbeltsæt af Kbs-vognen i epoke V-udgave, belæsset med hver to pansrede mand-skabs-bæltekøretøjer M113. De kan altså enten bruges i en speciel militærtransport til en lejr eller i en transport 'sydpå' – noget militærmateriel blev transporteret med jernbanen til konflikterne på Balkan i midten af 1990'erne.

Gamle kendinge

Roco har lavet denne UIC-standard-godsvogn Kbs i mange år, og det er en flot, meget veldetaljeret og fremragende model. Men, men, men – hvorfor Roco har valgt at lave den i rødbrun DB-farve er uklart. Hverken i epoke III eller i de senere perioder havde

Kbs-vognene ved DSB en kulør, der matchede den tyske farve. Oprindeligt var DSB's vogne RAL 8016 mahognibrune, senere blev de pletmalet i mange farver, selvom de nok skulle have været RAL 8025 blegbrune over én kam i følge design-programmet.

De to M113-bæltekøretøjer er meget detaljerede med et hav af ekstra dele til påsætning. De er malet i skingre 'camouflagefarver', hvilket også er en fejl. I den bemaling bliver de alt andet end usynlige i terrænet. Muligvis er de to køretøjer på billedet fra Odense af samme type som i Roco's sæt. Hvis det passer, er det en skam, at Roco ikke har vedlagt Røde Kors-mærker i æsken – så kunne måske også pacifister



Virkelighedens vogn set fra samme vinkel, februar 2013.

Modellen af Slmmps set skråt forfra.

fristes til at anskaffe sættet.

Som et supplement til dette sæt kom en Slmmps-vogn med en Leopard-bjærgnings-tank i sommer. Slmmps-vognen er ikke helt korrekt til den gamle DSB-vogn, men dog et godt bud, når det nu skal være. Dog mangler den f.eks. færgkroge, og knækvinklerne på vangerne er forkerte. Vognen er tung, støbt i metal, men meget veldetaljeret med en masse løsdele vedlagt. Den er registreret under MTCC/Army Operational Command, som det hedder på godt dansk, og hører til epoke V (revisionsdato 19.3.96). Hjemstedet

var dengang Varde, mens forbilledet i dag er hjemmehørende i Randers (DSB Museumstog), og påskriverne er ændret en smule med tiden. Lasten er som nævnt en Leopard, igen i lidt grelle farver – farver, som modsiges ønsket om camouflagefarver. Betydningst, hvordan den og de to M113'er har kunnet slippe igennem Rocos ellers vakse øjne! ■

Roco art. nr. 67029 Kbs-to-vognssæt m. to M113. Pris ca. kr. 650,-.

Roc art. nr. 66733 Slmmps med bjærgnings-panser. Pris ca. kr. 375,-.



Transport af Røde Kors-bæltekøretøjer, muligvis til Balkan. Odense 1995. Foto Flemming Søeborg.

Skål i Ramlösa

Norsk Modell Jenbane (NMJ) har en mængde flotte modeller med svenske rekamevogne i programmet. Blandt de mange modeller har vi valgt at se nærmere på den hvide Ramlösa-vogn fra Statens Järnvägar, SJ.

Vognen baserer sig på den klassiske, svenske standardgodsvogn litra G fra 1935, som blev bygget i 3.146 eksemplarer til SJ. Længden var 11 meter, akselafstanden hele 8,1 meter, så det var nogle gevaldige vogne. Nogle blev med tiden omdannet eller ommalet, det gælder f.eks. denne vogn, nr. 37265, der sammen med nr. 37305 og 43336 blev indrettet som kølevogne for Findus med ekstra isolering i 1951. Her-

ved fik de litra Gus. 'G' står for lukket godsvogn, 'u' for afvigelse fra SJ's standarder, 's' for stor lastmængde. I hvert fald nr. 37305 og 37265 blev senere brugt til transport af Ramlösa-vatten og fik hermed det udseende, som NMJ's model har.

Modellen

Modellen er korrekt i målene og meget veldetaljeret. Alle løsdele så som håndbøjler, bremseplatform, trin m.v. er påsat på forhånd, og undervognen brillerer ved mange, fritstående detaljer. Gavltrinene er dog noget tykke i materialet, men så knækker de ikke så let. Trods den store akselafstand er vognen meget letløben-



Ramlösa-vatten - en meget stor, svensk godsvogn.

de. Der er vedlagt et lille ark med skilte til at klippe ud og klæbe på siderne - på et tidspunkt fik Ramlösa-vognene skilte med kildens opdager, Johan Jacob Döbelius, påsat over jalousierne. Pladerne er trykt på karton, hvilket undrer lidt - her havde det efter min mening været bedre med plader af tynd plastic eller metal for holdbarhedens og æstetikens skyld. Påtrykket på vognsiderne går dog ikke helt ned i bredderillerne, men det ses ikke på normalt hold.

Det populære mineralvand

fra Ramlösa-kilden ved Hälsingborg er også velkendt her i landet, men vogntypen har dog ikke været på besøg her med lasten af klirrende flasker. Trods det er det en model, der liver godt op, og selvom den ikke har kørt her, kan man jo sagtens tilidte den til sit anlæg. Svenske vogne hører hjemme i snart sagt ethvert godstog i næsten alle epoker. ■

NMJ Art. nr. 604.511. SJ Ramlösa-vatten.

Pris ca. kr. 360,-.



**Søndag den 8. september 2013
kl. 11.00-15.30
i Ådalshallen, Skørting
v/Hornslet, 8544 Mørke**

Nu for attende gang afholder vi STORE-byttedag. Vi modelbanefolk mødes, snakker og bytter. Find skuffen frem igen - du har den stump, en anden mangler - og han har den, du mangler.

I Skørting udstiller bl.a.:

**DWA Hobby, Fredericia · Tog og Tekno, Aalborg · Epokemodeller · Skilteskoven, Odense
Freja Modeltog, Silkeborg · Hobbykæden, Nørresundby · JK Modeltog, Aarhus
Lekbo, Tranbjerg · Vejlesen Hobby, Vejle · Witzel Hobby · Ebeltøft Antikvariat
Nice-LED, Sønderborg · Hos Dorothea, Give**

Fremo moduler - Djurs Modelbaneklub, modulanlæg, 1:87

Børn under 12 år i følge med voksne - gratis adgang.
Entré giver adgang til en meter flad bordplads. Ingen stadeleje!
På gensyn!

Djurs Modelbaneklub

Entré kr. 40,-

V 200 – en moderne klassiker fra Piko



V 200 007 i Puttgarden med museumstog 2003. Foto: Lars Skov.

Mange har gennem tiderne sammenlignet det tyske diesellokomotiv V 200 med de danske My-lokomotiver, hvilket er forståeligt nok. De to typer har begge en flot, dynamisk formgivning med svungne forpartier, de blev bygget samtidig i begyndelsen af 1950'erne, men til gengæld adskilte de sig på andre punkter. My var udstyret med en 16-cylindret, diesel-elektrisk motor på 1.700/1.950 HK, mens V 200 havde to dieselhydrauliske motorer på hver 1.100 HK. Ydermere var My seksakslet, mens V 200 var fireakslet, så rent teknisk havde de ikke meget tilfælles.

V 200 blev bygget i en serie på fem stykker, hvorefter serieproduktionen omfattede 50 stykker. Nogle år senere blev der bygget en serie mere på 31 maskiner. En senere leverance, V 200.1, omfattede yderligere

en stribe lokomotiver med let ændret karrosse og specifikationer. Lokomotiverne blev indsat på de lange nord/syd strækninger i Forbundsrepublikken Tyskland og trak de store eksprestog. I de følgende årtier blev flere og flere strækninger elektrificeret, og V 200 blev herefter benyttet til mere sekundære løb, herunder også til godstog. Ved omstillingen til computerlitrering midt i 1960'erne fik lokomotiverne betegnelsen BR 220, mens de lidt kraftigere maskiner kom til at hedde BR 221. I løbet af 1980'erne blev maskinerne udrangeret eller solgt til andre lande (Italien, Schweiz, Spanien) eller blev brugt af anlægsskemaer. I en periode i 1981 var et antal maskiner udlejet til brug ved DSB, der afventede leverancen af de forsinkede ME-maskiner fra Henschel. Med udgangen af 1984 var de sidste V 200/BR



Af banen, her kommer den nye V 200.

220 udrangeret hos DB, men en god håndfuld er bevaret.

Modellen fra Piko

V 200 har været lavet af næsten alle, tyske modeljernbanefirmaer. Nu er det Pikos tur. Modellen kommer i en solid æske, og den imponerer ved sin vægt (443 gram) og den flotte finish. Der er



Klappen midt på siden tjente til vandforsyning til varmekedlen. Her er den kun påtrykt.

vedlagt enkelte håndbøjler til montering. Overdelen er lakeret i den varme, vinrøde farve RAL 3005 med koks-



V 200 - endnu en tysk klassiker.



Maskinrummet er gengivet med forskellige blænder.



Skørtet kan svinge ud i kurver.

gråt vinduesparti og lysegråt tag. Undervognen er ligeledes koksgrå. Alle påtryk står fint og skrappt og kan læses

er lyseblå. Modellen har nr. 200 047 og er altså af den første serie.

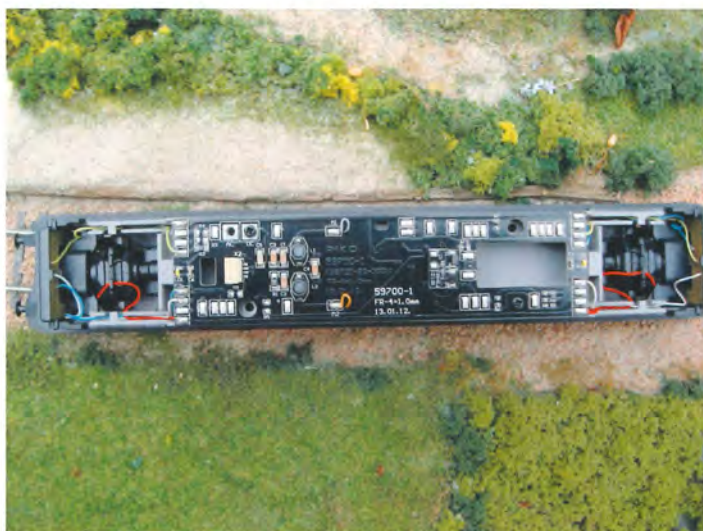
Detaljerne er meget flotte



Fint detaljerede ventilatorer på taget.

(evt. med lup). Navnetrækket "DEUTSCHE BUNDESBAHN" er korrekt lavet med fritstående, sølvfarvede bogstaver, og fabrikspladen

– lige fra de fire ventilatorer på taget til skørtet, der slutter tæt til undervognen, men som kan svinge ud i kurver. Herved undgår Piko



Sobert og velordnet indre i V 200.

den grimme spalte, der i reglen opstår, når der skal være plads til kortkoblings-skakten. Vinduerne i fører-rummene har den rigtige størrelse, og der er frit gen-nemsyn til førerpladserne (u. fører). V-markeringen på fronten er fint gengivet, og i maskinrummet er der forskellige blænder, der antyder indretningen med apparater, armaturer m.v. Lys-skiftet hvidgul/rød foregår automatisk (med lysdioder); i den analoge version øges lysstyrken med hastigheden – ved laveste køretrin lyser kun toplanternen. (6, 7, 8)

Det indre liv

Modellen kan adskilles, efter at man har løsnet to skruer i bunden. Lokomotivet er udstyret med centermotor med to svinghjul, og kraften overføres via kardanled/tandhjul til alle aksler. To drivhjul er udstyret med hæfteringe. Alle aksler optager strømmen.

I en lomme er der plads til en 16/22 PluX-dekoder, og i bunden er der udsparring til en højttaler. Kørslen (analog) er rask og kvik med et pænt udløb, og disse forhold gør, at maskinen ingen problemer har med at køre over snavsede spor. Det er en maskine, der er bygget til at tåle kraftig, dagligdags brug, og den sobre finish gør det til en fornøjelse af have maskinen rullende rundt på sit anlæg. Prisen er uhyre attraktiv, så der er tale om en kampklar konkurrent. I de kommende år kan flere varianter ventes. ■

Piko art. nr. 59700. DB V 200. Pris ca. kr. 800,-.

De BR 220-maskiner, der kørte i Danmark i 1981, var følgende: 010, 012-015, 022, 026, 031, 033, 037, 039, 048, 051, 053, 060 og 074-076, i alt 18 maskiner.



En model med et selvbevidst ydre. Banerommeren nederst knækkede desværre under fotoscancen.

Ekstra detaljering af Bedford CA postbil

Tekst og fotos af
Flemming Søeborg

Hvis man vil have en chauffør i Bedford-postbilen, kan man forsigtigt lirke klingen på en skarp hobbykniv ind mellem bilens ene langside og vognbunden. Efter let pres skulle det være muligt at løsne bunden, således at overdelen kan fjernes. Pas på ved denne manøvre, da den forreste kofanger nemt knækker, og vær yderligere forsigtig ved demonteringen af overdelen, så det spinkle rat ikke bøjes. Herefter kan en postchauffør anbringes i førersædet – evt. efter en mindre amputation for benenes vedkommende (og forudsat, at han ikke er for tyk!). Overdelen limes herefter fast igen – brug ganske lidt R/C Modellers Craft Glue, der er perfekt til dette formål. NB! Brug ALDRIG cyanolim, da dampene herfra vil mattere vinduerne.

Postbilen er vedlagt et lille ætseark med løsdele – vinduesviskere og to sæt med sidespejle (runde hhv. fir-kantede). Viskerne skæres ud én ad gangen. I den ene ende er der en bukkelinje. Denne lille 'snip' på ca. 1

mm skal bukkes 90°. Herefter tager man lidt lim med spidsen af en tandstikker og anbringer i det forborede hul under vinduet. Med en spids pincet af god kvalitet kan man nu anbringe viskeren. Gør det samme med den anden. Billeder viser viskere, der peger enten mod højre eller venstre, så der er frit slag.

Det samme gælder for sidespejlene, da begge typer var i brug. Også her gælder det, at spejlene skæres fri og monteres med pincet og ganske lidt lim. Skal det være helt korrekt, skal holdere og bagside af spejle være postgule. Farven, som hedder **S2070 Y20R** i NCS-systemet, kan blandes hos en professionel farvehandler (men givetvis ikke i bøtter mindre end 1 liter!), men man kan også selv forsøge sig ved at blande Humbrol nr. 20 med nr. 69 i forholdet 1:15. Trykfarven hedder i øvrigt Pantone 109, men afviger lidt i farven, som oprindeligt stammer fra det oldenborgske kongehus. ■



Pres forsigtigt kniven ind under vognbunden og løsn den fra overdelen.



Voila - så kan bilen 'befolkes'. Her er det en højrestyret model.



Her ses en tilsvarende Bedford minibus.



En fin detalje, som dog er skrøbelig.



Viskerne kan enten fremstå, som de er, være sorte eller gule.

Anmeldelse af Bedford CA-postbil fra Frisporet

Af Ole Gold

Formentlig i min egenskab af forfatter til bogen *"Bedford-lastbiler i Danmark"* har Flemming Søeborg fra Frisporet bedt mig om at anmelde den nye model af Bedford CA-postbilen. Jeg er nu ikke særlig teknisk kyndig, men har blot været fascineret af bilmærket og mindes da også postbilen fra drengeårene i 1960'erne.

Bedford CA var helt oplagt at anvende som postbil, idet den brede bagdør gjorde af- og pålæsning af post let, og skydedørene gjorde ind- og udstigning nem i bymæssig bebyggelse. Salgsprospekter fortæller desuden, at bilen *"kunne vende på en tallerken"*. Bilerne var holdt i Post- og Telegrafvæsenets (P&T) daværende design med Kong Frederik IX's monogram på siderne.

P&T anvendte dels den originale varevogn og dels en ombygget udgave, hvor taget var forhøjet. Forbilledet for modellen er den originale udgave.

Bedford CA-postbilen blev anvendt i perioden fra 1959



Før i tiden holdt der ofte en postbil på perronen.

og frem til omkring 1979. Flere oplysninger om denne og andre postbiler kan søges i Nils Bloch's fortrinlige bog *"Postautomobilerne gennem 100 år"*.

Bedford CA-modellen kunne fås i en lang og en kort udgave - og det er den lange, der her er forbilledet.

HO-modellen er, som en postbil angiveligt så ud omkring 1962.

Stor nøjagtighed

Faktuelt har jeg indledningsvis tjekket hovedmålene ved at konsultere den tilgængelige engelske litteratur. Resultatet af øvelsen med reg-

nemaskinen og skydelæren var, at modellen er så tæt på skala HO, som man kan ønske sig. Og støbningen er flot. "Undervognen" er støbt i metal og karrosseriet i resin. Vinduesrammerne i sideruderne er flot indsatte og passer fint.



Bedford CA-postbilen blev typisk anvendt til pakkeudbringning. Foto Post- og Telemuseet.



Typisk scene fra 1960'erne - Bedford'en bruges her til postkasetømning. Foto Frisporet.



Bedford CA i den korrekte, gul-orange farve.

Den karakteristiske gule farve er ramt perfekt, som jeg husker den.

Designet ser også ud til at være korrekt, selv den karakteristiske skrifttype som P&T brugte ved nummereringen er ramt næsten korrekt. Og monogrammet på siderne er flot gengivet. Selv en røde streg i midten af cirkelns periferi kan anes under lup. Jeg tror, tyskerne ville sige, at påskrifterne er "lupenrein". Og for ikke det skal være løgn, kan modellen fås med tre forskellige numre. Skal man anke over noget, er vægtangivelserne på siderne (der i øvrigt er korrekte i forhold til forbillede) og numrene måske lidt for bastante - men det er vist til at leve med. Og på anmeldereksemplaret

er teksten på nummerpladen (som er den korrekte KA-nummerplade) bagpå "løbet en smule ud", mens den foran er perfekt. Måske er det en enlig svin?

På fronten er "BEDFORD" anført flot og tydeligt. Og bagpå er nummeret 1208 også anført korrekt. Hvis det skulle være helt rigtigt, havde man - i hvert fald på nogle biler - også nummeret anført foran, men det er udeladt på modellen. Det gør ikke noget, for det kunne næppe have været lavet pænt - så hellere undvære det. Skulle man have lyst til varianter, kan modellen også fås med numrene 385 og 1204 (begge med tilhørende korrekte KA-nummerplader).



Bedford CA i Tyske Garagerne på Amager Hovedvej 2.11.1961.

Fabriksny Bedford CA endnu ikke indregistreret i 1961. Arkiv Post- og Telemuseet.



Modellen består af knapt 30 dele, herunder mange ætsede detaljer.

Et par gode råd

Med i æsken følger vinduesviskere og sidespejle (man kan vælge mellem runde og rektangulære - det varierer lidt fra bil til bil) ætset i metal til at skære ud og montere. Jeg har ikke turdet give mig i lag med det, men er overbevist om, at fingerfærdige modelbyggere kan gøre det med fint resultat. Man skal efterfølgende forsøge sig med at røre lidt postgul maling sammen, for det påmonterede skal også være postgult. Og hvis man ikke mestrer at montere "ekstraustyret", skal man lade være - for modellen kan sagtens gøre sig uden. Det vil være synd at ødelægge den med en dårlig montering.

Jeg savner en lille følgeseddel med et par staldfiduser til monteringen af de medfølgende løsdeler. På det medfølgende ark med vinduesviskere og sidespejle er anført nogle numre, som man med fordel kunne have henvist til på en sådan seddel. Her kunne også have været anført, hvordan man skiller modellen ad, hvis man nu ville indsætte et postbud med rød jakke på førersædet. På sedlens bagside kunne der desuden have stået lidt faktuelle oplysninger om modellens forbillede.

Den vejledende udsalgspris er 375,- DKK + porto/ekspedition 25,- DKK, og den

kan indtil videre kun købes hos Frisporet. Prisen synes umiddelbart høj for mig, der ikke har købt modeller i mange år. Men når man tager kvaliteten i betragtning, går det nok an. Jeg kan ikke afgøre, om det kan gøres billigere, når der skal udvikles en ny model fra grunden af og laves påskrifter i den fine kvalitet, der her er tale om.

Alternativet er, at der slet ikke var blevet lavet en Bedford-postbil!

Og lur mig - mon ikke der kommer andre varianter af Bedford CA-modellen, for den blev jo brugt til andet end postbil herhjemme?

Konklusion: Alt i alt en fremragende model, der varmt kan anbefales, parkeret på stationens perron ventende på det postbefordrende tog, i gadebilledet ved pakkeudbringning/postkassetømning eller ved modelbanens postkontor. Husk, at der ved sidstnævnte sted bør findes flere modeller som i virkeligheden - vel vidende, at denne anbefaling kan ruinere modelbanejeren! ■

Frisporet. Bedford CA postbil. Nr. 385, 1204 og 1208. Pris kr. 375,-/stk.

To klassikere på sporet

I efteråret 2012 udsendte Roco to nye varianter af My-lokomotivet, men i første omgang fik vi ikke fat i dem. Her er en kort gennemgang af dem.



Et selvsikkert kontraføj på 1148.

My-lokomotivet er populært som aldrig før – også selvom de fleste nærmer sig pensionsalderen – den 23. februar 2014 fylder det første lokomotiv 60 år. Roco's nye modeller hylder disse lokomotiver med den hidtil bedste udførelse af dem. Det ene lokomotiv, nr. 1148, er i den klassiske, vinrøde bemaling, mens det andet, nr. 1147, er i det rød/sorte design. Endvidere er nr. 1123

(vinrød) og 1153 (rød/sort) udsendt. Vi har set på de to første.

Nr. 1148 er lavet i en overgangsudgave, idet numrene er sat med den intetsigende typografi DIN 1451 – en typisk, anonym 'ingeniør-påskrift' fra 1960'erne. Fronterne er udstyret med talrige håndbøjler til rangerpersonalet, og sneploven (monteret efter 1978/79) har gule advarselsstriber. På siderne ved dørene er der påtrykt færdigmeldeblink (også fra 1979). Rundt om på vognkassen er der trykt gule advarselsskilte for rangerpersonalet.

Superflot finish

Den nye model har fået mørkegråt tag, hvilket mere får den til at ligne en 'hverdagsmaskine'. Den forreste udstødning er fjernet på denne model, mens der til gengæld er antenner på taget. De sølvfarvede vinduesviskere på de første udgaver er nu skiftet ud med sorte, hvilket pynter. Den vinrøde, halvblanke farve på overdelen er meget smuk – også selvom My-erne på dette tidspunkt var temmelig matte i farven og netop stod over for omlakering til rød/



Selvom de er meget forskellige, har de optrådt således mellem 1972-83, hvor 1148 blev omlakeret.

sort design. Den digitale udgave har en ret spag lyd, hvilket undrer lidt, men under alle omstændigheder er det en fin maskine til epoke IV-anlæggene.

Også en nyere My

I samme nyhedsbuket var My 1147 i rød/sort bemaling. Også denne er forbedret på flere punkter. Nr. 1147 har for nogle samlere nærmest mytologisk klang, idet 1147 var den første, rød/sorte My-model (fra Märklin) på markedet. Nu kan alle andre også få den.

Modellen har lige som den vinrøde flere håndgreb på fronten, sneplov, antenner, ændret tagudrustning, færdigmeldeblink, knivskarpe påtryk og lækker, halvblank finish i lakeringen. På de fleste billeder af 'design-My'

synes håndgrebene på fronten at være sorte, mens de på modellen er røde. Det kan dog nemt rettes med lidt farve, hvis man ønsker det. Lyden i denne udgave (digital) er til forskel fra søstermaskinen 1148 meget brusende og markant. Den røde farve afviger en anelse i forhold til forgængeren fra Roco, My 1124, hvilket er udmærket, da lokomotiverne havde varierende stand af vedligeholdelse, lige som der forekom variationer i bemalingen. Resultatet er i hvert fald to nye, flotte lokomotiver til skaren af My-entusiaster. ■

Roco art. nr. 72867 My 1148
Pris ca. kr. 2.000,-.

Roco art. nr. 72869 My 1147
Pris ca. kr. 2.000,-.



Påskriften er udført med den ret anonyme DIN 1451-typografi – helt efter forbilledet.



My 1147 i det markante 'Jens Nielsen'-design.

Verdens mindste operahus i H0

Mange kender Kim Utzons telefonboks fra 1990'erne, der fik det folkelige tilnavn 'verdens mindste operahus', naturligvis med henvisning til faderen Jørn Utzons berømte operahus i Sydney. Boksen er udsendt som meget flot H0-model fra Dan-scale.

Telefonboksen er fremstillet i ætset metal og er helt færdigsamlet. Specielt det fine gitter, der omgiver boksen på tre sider, er fascinerende. Inde i boksen er den moderne tryknaptelefon gengivet, og selv trykknapperne kan ses. De er dog uden funktion.

Telefonboksen er vedlagt et lille ark med dekorationer (vådtransfers), og er man fiks på fingrene, kan man også montere belysning i boksen – der er plads på bagsiden til et par tynde ledninger.

Boksen findes i rød og i mørkegrøn bemaling. ■

Danscale telefonboks.
Pris ca. kr. 149,-



Boksen findes i grøn eller rød version.



Danscale-telefonboksen - en fin nyhed til anlægget.

◀ Forbilledet kan man stadig se rundt om i byerne, selvom mobiltelefonerne har overtaget markedet.

Formnyheder fra Rietze i H0 og 0

En af årets nyheder er Rietzes H0-model af den moderne Neoplan Cityliner C fra Ørsløvs Turistbusser i Vordingborg. Modellen, som vi endnu kun har set på forsiden af Rietzes nye katalog, skulle være udsendt nu.

Rietze udsender en anden, ny bilmodel i H0. Det er den lille Fiat Topolino fra 1949, som var meget populær dengang. Modellen vil komme i flere varianter, blandt andet i denne udgave i vinrød eller grøn bemaling.

▼ Fiat Topolino 1949 fra Rietze - en sjov, lille familiebil fra Italien.

En italiensk politibil er også under planlægning.

Lige som andre producenter har Rietze øjnet det nye marked for spor 0-modeller og sender en splinterny busmodel i skala 1:43,5 på markedet – Mercedes Benz Travego M Euro 6, som det fulde navn er. Den første model bliver fra rejsebureauet Silbernagel.

Rietze fylder i øvrigt i år 30 år og markerer det bl.a. ved at udsende små serier af udvalgte banerelaterede biler fra hele verden. Endvidere har Rietze overtaget to tjekkiske firmaer, nemlig det velkendte IGRA, der især har lavet ældre Skoda-typer, samt Sikulové, som er ret ukendt herhjemme. Firmaet har specielt lavet bygninger og materiel til modeljernbaner.



Ny fiskebil fra EpokeModeller

Det er nok ikke så almindelig kendt, at DSB i 1950'erne havde samarbejde med Skaagensbanen (SB) om lastbiltransport af fisk fra Skagen til København. Til formålet indkøbtes forskellige typer af lastvogne, bl.a. Büssing-, Leyland- og Austin-modeller. Lastvognene havde mørkerøde førerhuse, hvorpå begge baneforvaltningernes forkortelser var

anbragt. Øverst var kronen, nedenunder 'DSB' og nederst 'SB' – så vidt vides det eneste tilfælde, hvor DSB udadtil officielt markerede et samarbejde med en anden forvaltning. Varekasserne var øjensynligt hvide, og påskrifterne her var også specielle, idet de blev brugt i reklamemæssig henseende – ret usædvanligt for de tidlige 1950'ere. Lige så



Friske fisk til hovedstaden - øjensynligt hurtigere end med toget.

usædvanlige er de tre fisk på siden – men kunne næsten mistænke DSB for at have haft en smule humor!

Disse opsigtsvækkende køretøjer har inspireret Per

Møller Nielsen til at lave en serie biler på basis af en Ford F 3500-lastvogn fra Brekina. Om DSB/SB havde denne type er uvist, men da de to selskaber i forvejen havde mange forskellige mærker af køretøjer, kan det sagtens forsvares. Modellens førerhus er dog lidt for lyst, dengang var farven mere mørkerød på lastbilerne, og der mangler såvel krone som DSB og SB på dørene. Til gengæld er påskrifterne på varekassen passende og dækkende, om end de på min (prøve-)model var delvist afskallede. Det ændrer sig forhåbentlig på seriemodellerne. Det er i hvert fald et godt initiativ, og vi skal nok ikke forvente at få en 100 % korrekt DSB-fiske-transportbil ellers, dertil var de for specielle. ■

EpokeModeller (u. nr.). Fisketransportbil ca. pris 250,-.



DSB-SB Fiskebil Volvo LV153 + DAPA-anhænger i Aabenraa, september 1953. Arkiv Jens Birch.



Fiskebilen i fuld figur - påskrifterne er godt slidte.



Trafikanterne har haft noget at kigge på i datidens bilkøer.

D.D.S.F.-tankvogn fra Brawa

En af årets nyheder, Brawas danske model af en tankvogn fra De Danske Spritfabrikker, D.D.S.F., er nu udsendt.



D.D.S.F.-vognen set skråt forfra - enkel og nydelig.

Forbilledet for vognen, ZE 503 610, hører til den gruppe af tyske tankvogne, som kom til DSB efter Anden Verdenskrig som en kompensation for tab under Besættelsen. Vognen var bygget af Heidelberg i 1941 og tilhørte en tysk standardtype. Vognen fik ny tank hos Scandia i 1954 og kom i drift hos D.D.S.F., hvor den fik sin flotte bemaling i gråt med røde striber, guldskrift og malteserkors. Oprindeligt måtte den transportere mellemlasse, men måtte siden også transportere sprit. Vognen var i drift indtil 1990, hvor

den blev udrangeret. Den nåede således også at blive computerlitreret. Enkelte D.D.S.F.-vogne har overlevet, men er af andre typer.

Spritny model

Allerede sidste år, hvor Brawa lancerede denne nye tankvognsmodel, stod det klart, at der var mulighed for danske modeller på denne basis. Nu skulle det være lige til at lave en model af en vogntype, der er velkendt, men – hvem har de gamle farvekoder på rede hånd? Bevarede vogne er ofte blegede af solen, som en af de

eksisterende vogne er. Gamle breve og dokumenter omtalte godt nok farvenumre og koder, men det var fra firmaer, der for længst var solgt, lukket eller på anden måde ikke eksisterede længere.

Nye ejere blev spurgt, gamle farvehandlere og medarbejdere blev konsulteret, og efterhånden kunne farven indkredses. Undervejs dukkede interessante oplysninger op – f.eks. blev D.D.S.F.-påskriften i tankenderne oprindeligt påført med bladguld! Helt så langt ville Brawa dog ikke gå, men efterhånden var al dokumentation på plads – og tegningsarbejdet kunne gå i gang.



Sådan kom påskrifterne til at se ud med tiden - afblegede og matte. Foto Spor og baner.

Altid faldgruber

Nu skal det lige tilføjes, at det eneste tilgængelige billede af ZE 503 610 var ret slø-



De tekniske angivelser afviger lidt fra de officielle angivelser.



En af de bevarede, afblegede D.D.S.F.-vogne i Ålborg 1997. Foto Spor og baner.



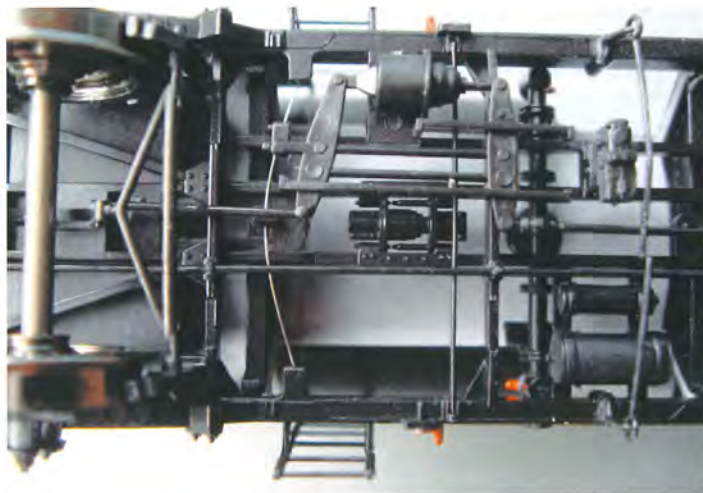
Spritfabrikkernes store fabrikskompleks i Aalborg havde jernbanespor ind på grunden. En tankvogn holder lige inden for porten. Foto Landbrug og industri 1967.

ret, så ikke alting lod sig en-tydigt afsløre med det blotte øje. Men sammenholdt med databasen på www.jernbanen.dk og billeder af lignende vogne kunne påskifterne rekonstrueres, og nogle håndskitser blev udfærdiget.

Materialet kom herefter retur fra Brawa til kontrol, og her var det meste i orden, bortset fra revisionsdatoen, som 'nogen' havde ændret til 1957 (den var 1958 i det originale materiale). Hjemstedet var Randers, derom er der ingen tvivl. 'Nogen' har senere rettet det til 'Stagelse' (og ikke 'Slagelse', som mange ellers har bemærket på Internettet!) - og for at gøre

det endnu mere mystisk, står der slet ikke 'Hjemsted', men 'Hjernsted'. Dette sidste må skyldes fejlopfattelse af noterne og er en kurios fejl, som måske med tiden kan få samlerværdi?

Og ellers? Vognen er eminent godt udført, disse småfejl til trods. Det er noget nær det mest perfekte, man kan forestille sig mht. gengivelse af et dansk forbillede. Påtrykkene er rene og klare, hvad enten det gælder tanken eller påskriftspladerne og vangerne. Den højre plade er godt nok lidt for lille, men det vil sikkert forblive sådan, så længe der er tale om tyske grundmodeller.



Superflotte detaljer på undervognen.



Et lidt uskarpt billede af forbilledet, DDSF ZE 503 610. Maribo, 1958. Her kan man ane hjemstedspåskriften Randers til højre. Foto JB-P, arkiv www.jernbanen.dk.



Hjernsted Stagelse - hvor mon den lokation findes...

Og påtrykkene i tankenderne - de er suveræne med flotte rød/hvide og gyldne farver. D.D.S.F.-skrifttrækket står flot med skygger, også selvom det ikke er trykt med 24 karat guld. Alle hovedmål er overholdt, og der er mange fine detaljer over hele vognen. Der er vedlagt et ark med bremseslanger m.v., men materialet til disse detaljer er desværre meget dårligt (knækker let), således at det er temmelig umuligt at anbringe disse detaljer. Trods dette er det en model i flot udførelse, og disse begynderfejl har givet

anledning til intern granskning hos Brawa, så det ikke skal gentage sig. ■

Brawa art. nr. 48852 DSB ZE 503610. Pris ca. kr. 240,-.



Malteserkors og navnetræk - flot udført. Bemærk også det røde påtryk, som omslutter konsollen.



Bremseplatform m.m. følger helt forbilledet.



POSTVOGNEN



I nr. 8 havde Hans Gerner Christiansen en dejlig artikel om en tur til Kjellerup. Hyggelige fotos fra gamle dage og gode iagttagelser. Tolkning af materiel på gamle fotos er altid sjovt, og jeg har et par kommentarer til to af fototeksterne. Under fotoet s. 34 af dagens godstog står, at de to store tyske vogne er hentet på den lokale maskinfabrik. Men da den bageste er en kølevogn (man kan bl.a. se ventilatorerne i taget), måske en Ths Berlin 42, så er det vel mere sandsynligt, at den kommer fra et slagteri - hvis der var sådan et i Kjellerup og omegn? Under det midterste foto s. 35 står, at nærmest holder en stor tysk vogn. Det kunne være en storrumsvogn, f.eks. en Gls Dresden 33. Det ser næsten ud, som om den har fem fag på hver side af en dobbeltfløjet dør. Hvis det er korrekt, kunne det være en norsk G4, selvom de var ret sjældne gæster i Danmark. Gad vide om Hans Gerner Christiansen har optegnelser fra turen, altså registreringer af litreringer m.m., for så kan de jo hurtigt afgøre sagen.

Venlig hilsen og tak for en god artikel og et godt blad.

Rasmus Wiuff

Svar:

Mange tak for de pæne ord om mine jernbaneindringer. Desværre har jeg aldrig foretaget optegnelser på mine ture, så de kan ikke hjælpe på spørgsmålene. Imidlertid har du ret angående bageste vogn i toget med "David" foran. Det er jeg lidt flov over, for især på originalbilledet kan man tydeligt se ventilatorerne på taget. Desuden kan man se, at vangen går helt ud til vognsiden, hvilket den gjorde på flere udenlandske kølevogne. Vognen kan være læsset af det lokale slagteri, men den kan vel også være kommet sydfra med frugt og skal derfor tom retur.

Med hensyn til vognen bagest i det lille træk, som jeg har bedømt til at være ankomne vogne, kan jeg tydeligt se på originalen, at den har fem fag på hver side af døren, så det kunne udmærket være en norsk vogn. Der er også en stor metalplade på gavlen, som om der er en læsselem.

Hans Gerner Christiansen



DAVID med det omtalte godstog i Kjellerup

Om Rocos Mercedes L 4500 og Brekinas postbiler.

Af Ole W. Berg

Der findes også nittetællere inden for lastvognsbranchen (lastbilchassiser er nittede), og sådan en er jeg. I SPOR OG BANER nr. 8 beskrives Rocos Mercedes-Benz L 4500 som værende fra 1952. Jf. "Mercedes-Benz Lastwagen und Omnibusse 1896-1986" af Werner Oswald er den korrekte typebetegnelse L 4500 S (L 303) produceret 1941-1944. Udseendet er karakteristisk ved den lange motorhjelme med lodrette kølerribber og en ekstra kort række nederst foran forskærmen. Kølergrillen er lodret uden tilspidsning, og førerhuset er første generation af det senere så kendte stålførerhus. Forakslen er meget tilbagetrukket for at udnytte det tilladte akseltryk til en totalvægt på 10.050 kg. Motoren er en sekscylindret række-dieselmotor på 112 HK.

Mercedes-Benz genoptog produktionen af egne lastvogne i 1950 med L 3500 og i 1953-54 af L 4500 med varierende totalvægte og det i dag klassiske udseende.

Brekinas fine Mercedes-Benz post-kassevogn er nok en model af den eneste

af denne type, Postvæsenet har haft. Generelt har Mercedes-køretøjerne været en kende for dyre for Postvæsenet. I "Postautomobiler gennem 100 år" af Niels Bloch er der kun ét foto af denne type, anvendt som sikkerhedsvogn, dvs. til værditransporter. Strengt taget er modellen derfor ikke korrekt, da originalens tag er påmalet PT 2 af hensyn til luftobservation. Brekinas type er korrekt til den lange udgave, men til tunge værditransporter var den enlige postbil nok af typen L 508 D, dvs. med en 85 HK firecylindret lastvognsmotor, som var ret uopslidelig. Modellen er angivet som værende en L 406 D, dvs. med en 60 HK "Taxamotor", som var kendt for hurtigt at måtte lade livet med den tunge opgave. Jeg går ud fra, at modellens påskrift kan læses, og det var i øvrigt den eneste ydre forskel på bemeldte variationer.

En anden fin Brekina postbil er 2CV varevognen, eller korrekt betegnet Citroën 2CV4 AZU Fourgonette. Imidlertid har Postvæsenet kun haft to eller tre af denne type anskaffet i 1961 i et forsøg med flere biltyper til landpostbude. Den tabte slaget til Morris 1000 og Renault 4 L. Motorkraften var ikke overvældende i 1961, 12,5 SAE HK. Og selv om en 2CV klarer sig godt i sne, er den ikke robust over for hårdhændet behandling.



Mercedes 406 D - flot bil, men med forkert typebenævnelse.



Vaskebrættet - Citroën 2 CV Azu-varevognen - var sjælden som postbil og kunne ikke holde til sliddet.

Personvogn KUJ BC 17 på Bornholm

Af Martin Wilde.
Fotos Arkiv DBJ.

Personvogn KURJ BC 17 er en personvogn med en unik historie. Den har kørt på hele tre forskellige sporvidder, hvilket er højst usædvanligt, selv om det ind til videre kun er ganske få meter, den har trillet som metersporet vogn.

Vognen blev bygget i 1914 på Kalmar Verkstads Aktiebolag til Köping-Uttersberg-Riddarhyttans Järnväg, KURJ, der lå i Bergslagen. Vognen fik litra BC, da den både havde 12 siddepladser på 2. klasse og 23 siddepladser på 3. klasse. Det ses stadig på vognen, idet 2. klasse kupéerne lå i den ende, hvor der er lidt længere mellem vinduerne. Der var bedre benplads på 2. klasse, og der var sæderne også polstrede.

Når vognen netop fik litra med de to bogstaver B og C, er det ikke tilfældigt. Ved jernbanerne benyttes normalt alfabetets tre første bogstaver til at bestemme, hvilken type personvogn, der er tale om. A for 1. klasse, B for 2. klasse og C for 3. klasse. Det er et system, der er internationalt anerkendt, og det fungerer stadig i vore dage.



Prinsens vogn ved ankomsten fra Sverige. Arkiv DBJ.

Fejlagtig sporvidde

Köping-Uttersberg-Riddarhyttans Järnväg var i 1911 blevet til ét jernbaneselskab. Köping-Uttersberg Järnväg, der var 36 km lang, og Uttersberg-Riddarhyttans Järnväg, der var 14 km lang, var oprindeligt to selvstændige selskaber, der blev sluttet sammen til ét. De to jernbaner, der som de eneste i Sverige og måske i verden havde sporvidden 1.093 mm, lå i forlængelse af hinanden. KUJ blev åbnet i 1866 og forlængelsen i 1880.

Når KURJ fik den underlige sporvidde 1.093 mm, var det fordi lokomotivfabrikken, der byggede de første lokomotiver til jernbanen, havde forvekslet nogle mål. Banen var nemlig oprindeligt bygget med sporvidden 1.067 mm, som er en meget almindelig sporvidde, specielt i Sydafrika, hvorfor den også kaldes Kapspor. 1.067 mm er det samme som 3 fod 6 tommer, engelsk mål. I stedet for at bygge lokomotiverne om blev hele jernbanen og de første vogne i stedet ændret til lokomotivernes sporvidde, 1.093 mm. Den 1. juli 1952 blev det private jernbaneselskab overtaget af de svenske statsbaner, SJ, der to måneder efter nedlagde persontrafikken. De sidste godstog på banen kørte dog først så sent som i 1968.

Flytning og omsporinger

Efter persontrafikken på KURJ var nedlagt, kom vognen til Blekinge, hvor SJ havde overtaget en lang række jernbaner med sporvidden 1.067 mm. Den 26. marts 1953 blev vognen sendt til Karlshamn, hvor den fik den nye smallere sporvidde. Vognen kom nu til at hedde Ct 445, idet der ikke læn-

gere var 2. klasse i vognen. Det lille underlitra t betød, at vognen havde sporvidden 1.067 mm.

Vognen kom kun til at køre to år som personvogn i Blekinge. I 1955 blev den omdannet til specialvogn, hvor den kom til at hedde 29 Bs 859. Den var stadig stationeret i Karlshamn. Efterhånden blev smalsporsbanerne i Blekinge ombygget til normalspor eller nedlagt. Men vognen var heldig, og undgik skrotning. Den kom til veteranbanen Wadstena-Fogelsta Järnväg

i Östergötland. Den bane er også smalsporet, men har sporvidden 891 mm. Det var planen at ombygge vognen til denne sporvidde, men det skete ikke.

I stedet blev vognen i 1994 solgt til Foreningen De Bornholmske Jernbaner. På værkstedet i Nexø blev den sat i stand. For anden gang blev den omsporet. Nu har den sporvidden 1.000 mm som alle andre, bornholmske vogne. Vognen indgår nu i foreningens samlinger i Jernbanemuseet i Nexø. ■



Prinsens vogn færdigrestaureret. Arkiv DBJ.



Prinsens vogn. Bemærk 'linjeskiltet' i vinduet - præcis som i Københavns sporvogne. Arkiv DBJ.

Solidt damplokomotiv fra Brawa



BR 55 med et lille godstog undervejs.

De første G 7.1-godstogslokomotiver med akselrækkefølgen 0-D-0 blev bygget for De Preussische Staatsbanen (K.P.E.V.) fra 1893 og frem. Tenderne var af typerne 3 T 12 og 3 T 16.5.

G 7.1-maskinerne havde lavtrykscylindre og indvendig styring, og de så derfor

lidt 'afpillede' ud, da de kun havde driv- og kobbelstængerne på ydersiderne af hjulene. I tiden op til og under Første Verdenskrig blev der bygget flere varianter af denne type til brug for tunge militærtransporter. Efter våbenstilstanden i 1918 blev et stort antal maskiner

fordelt til sejrsmagterne som kompensation for krigens tab (142 til Polen, 103 til Frankrig). Ved den store omorganisering af de tyske jernbaner i 1925 fik typen betegnelsen BR 55⁰⁻⁶. Flere maskiner blev fra 1934 ombygget med en løbeaksel forrest og fik herved nyt serienummer, BR 56² (1-D-0). Hastigheden kunne efter ombygningen øges fra 55 til 70 km/t.

Deutsche Reichsbahn Gesellschaft (DRG) udrangerede mange BR 55 i løbet

af 1930'erne, men efter det tyske angreb på Polen i 1939 blev de forhenværende tyske maskiner beslaglagt og vendte tilbage til DRG. Efter 1945 blev der atter delt ud af de resterende maskiner i Tyskland. DR (Ost) sendte de polske maskiner tilbage, mens man bibeholdt dem ved DB, hvor der var omkring 100 stykker i drift i 1950. BR 55 overlevede i trafikken hos DB indtil omkring 1957, hvor nye, dieselhydrauliske maskiner overtog mere og mere af driften på banerne. Ved DR blev den sidste BR 55 udrangeret i 1966.

BR 55 i model

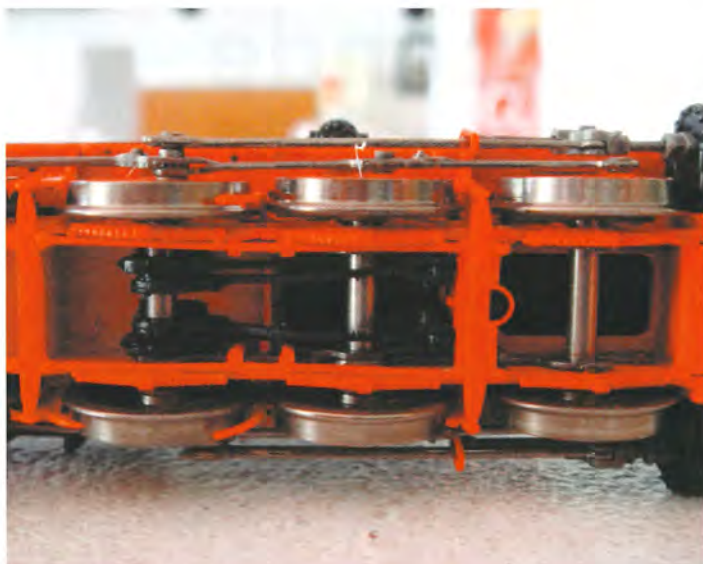
BR 55 er ikke ny som model. Mange firmaer har lavet typen, som må betegnes som et universallokomotiv, selvom det hørte til sjældenhederne at se det foran et persontog (det er dog forekommet). De fleste modeller har været af de senere udgaver med udvendig styring, men Brawas nye model er af den oprindelige type. Kedel samt tenderoverdel er af metal med mange løse dele monteret. Den aktuelle model er fra DB – BR 55 547 – og er



En maskine med en masse detaljer.



Også fra fyrbødersiden tager BR 55 sig godt ud.



Indvendig styring - en spændende detalje.

altså en epoke III-maskine.

Håndhjul, håndbøjler, rør m.m. hører til de fineste, der er lavet, og selv de særlige tyske slutsignalholdere er anbragt for og bag – det mindes jeg ikke at have set på andre lokomotivmodeller. Førerhuset er udstyret med alle aggregater og manometre, og lågerne op

til førerhuset er fjedrende. Mellem lokomotiv og tender er der kortkobling, lige som der er kk-kulisser for og bag. Gangtøjet er fint og spinkelt (af metal), og som en speciel finesse fungerer den indvendige styring under kørslen! I digitalversionen er der diverse lyd- og lyseffekter, bl.a. luende gløder i fyrkassen,

men det må man undvære i den analoge version. Påskrifterne er meget tydelige på tender og førerhus.

Non plus ultra

Kørslen er superb, intet mindre. Maskinen sætter langsomt i gang, den kører stabilt og uden vrikkende gang med moderat tempo. Modellen drives af en maxon-motor. Strømoptaget sker fra to aksler på lokomotivet og to på tenderen. Der er belysning med gulligthvide lysdioder for og bag (retningsbestemt), og overraskende nok er der fører-rumsbelysning (også i den analoge model), så det er en god idé at anbringe personale i førerhuset. Passende figurer kan fås fra Roco, Artitec eller Preiser. Trækkræften er rigelig – der er hæfteringe på bageste trækaksel, og med fire trækkende aksler og stor vægt kan modellen trække tunge godstog. Modellen vejer 285 g. Der er vedlagt løsdele så som dum-

mykoblinger, bremseslan-ger, lukket frontparti m.m. til vitrinebrug.

Brugsanvisningen er en større tryksag, og af reservedelslisten fremgår det, at modellen består af omkring 200 dele – de tider er forbi, hvor en lokomotivmodel bestod af over- og underdel og nogle enkelte, påsatte detaljer.

Brawa-modellen leveres i adskillige andre udgaver og epoker – K.P.E.V., DRG, DR Ost, SNCF, ÖBB – så man kan udvælge sin favoritmodel blandt de mange versioner. Det er en model, der ubetinget hører hjemme på et tysk epoke III-anlæg, og da enkelte maskiner er bevarret, kan den også benyttes på moderne modeljernbaner. Brawa har i hvert fald sat BR 55 et vægtigt minde! ■

*Brawa art. nr. 40708 BR 55.
Pris ca. kr. 3.500,-*



Trukluftpumpe og andre detaljer. Bemærk fabrikkens skiltet øverst.



Fuldstændig indretning i førerhuset.

Berg – nyt, charmerende lokomotiv fra Fleischmann

De tokoblede, bayriske damplokomotiver D VI blev bygget fra 1880 til 1894 i et antal af 53 stykker. De fleste havde rammevandkasse og sandkasser under fodpladen, kun de sidste ni havde forlængede sidevandkasser og kunne derfor rumme 2,3 m³ vand (mod 1,8 hos de første). Kulforrådet var 0,8 t (mod 0,5 t). 26 lokomotiver blev overtaget af DRG, men i løbet af 1920'erne blev de sidste udrangeret. Enkelte blev overtaget af industribaner. Et enkelt lokomotiv, nr. 83 'Berg' (ex. DRG 98 7506), overlevede dog ved en tørvefabrik indtil 1964, hvor det blev udrangeret og overtaget af foreningen DGEg, 'Berg' er bevaret ved jernbanemuseet i Neustadt.

Flot model

Sidste år kom det lille damplokomotiv BR 98.75 som en forenklet begyndermaskine fra Fleischmann. Denne model havde store, aflange sidevandkasser, men forenklet gangtøj. Nu er tiden kommet til den mere detaljerede udgave, her som grøn/sort maskine fra tørvefabrikken. Den nye model er uden sidevandkasser, men



Berg-lokomotivet i fuld figur - en fryd for øjet.

har til gengæld fint, komplet gangtøj.

Overdelen er lavet af metal. Det giver en god vægt til det lille lokomotiv, der vejer 94 gram. Lakeringen i grøn og sort er halvmat, og kedlen er pyntet med gyldne ringe. Hjul samt undervogn er matrøde. Påskriverne

indskrænker sig til en gul krone, type- samt ejerskilt (påtrykt). Der er et hav af detaljer, så det er svært at se sig mæt på modellen. På kedlen er der navneskilte monteret, og der er masser af rør, ledninger og håndbøjler – nogle af plastic, andre af metal. På førersiden af førerhuset er

der anbragt en rangerklokke, der er fløjte på taget, og på bagvæggen er der en høj 'rygsæk' – en forhøjet kul-kasse (til tørvefyring).

Pufferne er af metal og meget fine, mens lanterneerne virker noget plumpe. Billeder af forbillederne viser dog, at de havde ret store lanterner – det meste



Fint gangtøj og mange detaljer på modellen.



Navneskilt og andre detaljer på kedlen.



Klokke på siden af førerhuset.



Rygsækken på bagsiden ser ret moderne ud.

af tiden blot to stykker for og bag. Pas i øvrigt på lanterneerne – de bageste kan nemlig nemt falde af. Trineerne under førerhuset er løst monterede, så man skal også passe på dem – til gengæld er de ret fleksible, så de ikke knækker. Skorstenen skal nok have en dråbe lim, da den også er løst monteret. Førerhuset kan demonteres ved, at to skruer løsnes på undersiden. Pas på rørene på førerhussiden, da de sidder fast i førerhuset – det gør

det lidt besværligt at håndtere modellen med afskruet førerhus. Dampfløjten på taget er uden træk til betjening – men sådan ser den bevarede maskine også ud.

Modellen er forsynet med en lille, stærk motor med svinghjul og træk på to aksler. Der er lysskift for og bag og Fleischmanns særlige kortkoblinger i kulisser. I en lille pose medfølger koblingsattrapper, bremseslanget m.v. til montering ved vitrinebrug. Modellen kører



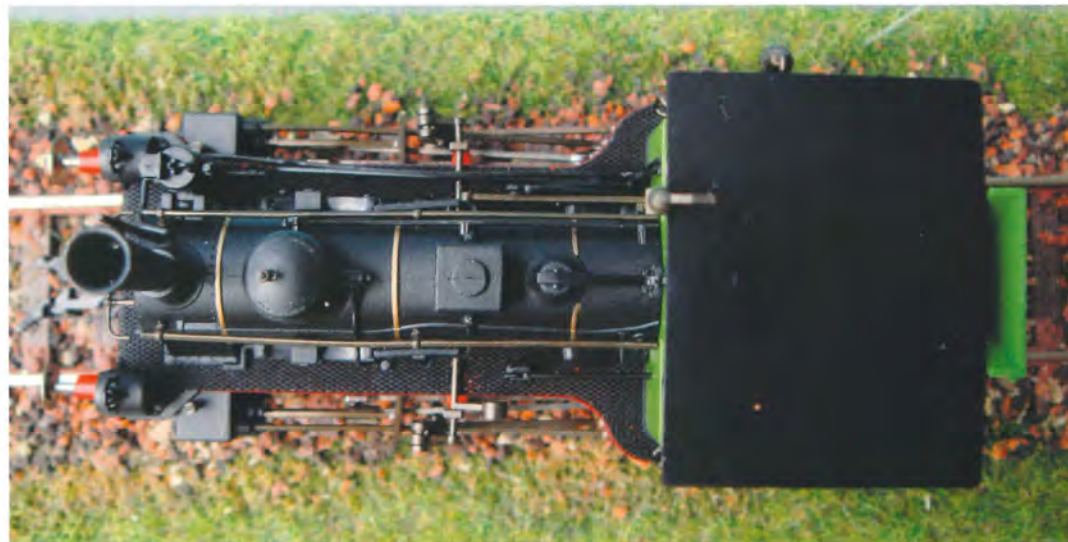
Spinkle puffere og høj, tynd skorsten.

næsten som sin forgænger BR 98.75 (se Spor og baner nr. 1), og mere er der ikke at sige om det. Trækraften svarer til forbilledet, der mest kørte korte lokaltog.

Det er imponerende, at der er frit gennemsyn gennem førerhuset – dette frie kig bliver beskåret noget ved montering af dekoder. Dekodervalget er også det eneste punkt, jeg vil kriti-

sere, for til 'Berg' skal der benyttes PluX 16-dekoder – så man skal som forbruger efterhånden have et ganske omfattende lager af forskellige dekoderer for at begå sig.

Formodentlig vil en del anskaffe sig 'Berg' med henblik på at ombygge det til noget 'danskignende' – noget i stil med HS- eller N-maskinerne (de små litra N fra 1877 ff.). Sjovt nok synes der ikke rigtigt at være oplagte forbilleder herhjemme – enten er hjulene for store, der mangler sidevandskasser, eller også har forbilledet firkantede ruder, hvor modellen har ovale. Et kompromis kunne være at litrere modellen – efter at den er sortmalet – som Hs 200 – hvilket ville være et fiktivt nummer, der vist aldrig har siddet på et damplokomotiv hos DSB – eller også kan man eller også kan man lave sin private industribane. ■



Maskinen set oppefra - virkelig meget fin og 'slank'.

Fleischmann art. nr. 481301. Pris ca. 1.700,- kr.

Jubilæumssæt fra Brekina



Det nye jubilæumssæt fra Brekina med USB-nøglen.

Siden 1988 har Brekina udsendt det ene Folkevogns-rugbrød efter det andet – dels i 'anonyme' udgaver, dels i spraglede reklamevarianter. Nu markeres jubilæet for model nr. 1.500 med et sæt med fire vogne med temaet "Restaurering af en VW T1". Det kommer i begrænset oplag – 1.500 stk. i alt.

Det er en ældre MAGGI-varevogn, der skal forestille at være fundet i en lade i særdeles medtaget og rusten tilstand. Malingen på siderne er skallet af, forrudden er revnet, en kofanger mangler, og hjulene er uens – altså en rigtig skrotbil. Det næste trin i temaet er den begyndende restaurering – her er vognen spartlet ud forskellige steder, hjul og lygter masket med brunt papir af før opmaling, ruderne fjernet – maleren kan altså gå i gang.

Tredje skridt viser modellen bemalet i de originale farver, men endnu uden den endelige dekoration. Den ser man så på den fjerde model, der viser en fuldt ud

restaureret model med genskabt reklame, ny kofanger, hele vinduer etc. – altså en perfekt klassiker.

Det er et originalt og morsomt på fund, Brekina har lavet – flot udarbejdet af designeren og grafikereren Gereon Jackowiak, der står bag ideen.

Med i sættet følger en USB-nøgle med data om alle 1.499 modeller af VW T1 til dato – men når dette skrives, er de næste allerede udsendt. Det er en rigtig bestseller, Brekina fik med udviklingen af VW-modellen for 25 år siden. ■

Brekina art. nr. 90410.

Pris ca. kr. 550,-.



Sættet kommer i en attraktiv æske med lidt forklaring.

Vækst i Skilteskoven

Jørgen Røn, der er 'plantør' i Skilteskoven, har atter tryllet en række ark med fine påskrifter til modelbiler frem. Det ene ark har symboler fra de to redningsselskaber, Falck og Zonen. Disse symboler med 'ZR' eller Rednings-Falck'en sad bl.a. på bagsiden af ambulancerne.

Jørgen Røn har endvidere rentegnet typografien til nummerplader fra flere epoker – lige fra vante- eller handskepladerne fra 1930 (med hånden med politøj i) over de klassiske epoke III-plader fra 1958

(med entydig reference til by eller amt) til EDB-emaljepladerne fra 1967 og frem – disse anonyme plader, der har gjort det nærmest umuligt at stedfæste, hvor bilerne kommer fra. Et ark har plader nok til de fleste modelbaneanlæg, og der er såvel almindelige, sorte emaljeplader som gule- og papegøjeplader. Pladerne er trykt på selvklæbende folie og nemme at montere. Tillige har Jørgen Røn lavet gule advarselstavler til højspændingsanlæg.

Vognløbsskilte

Indtil indsættelsen af IC3 og ER4 havde de fleste passagertog vognløbsskilte på siden. Det var ret store, løse skilte, lavet af metal eller på et tidspunkt af glasfiber. Her var anført enten vognens endestation eller også de vigtigste destinationer undervejs.

Jørgen Røn har lavet et sæt med vognløb fra epoke

IV-V til de røde passagervogne af UIC-typerne (og andre). Skiltene er trykt på selvklæbende folie og er udstansede, lige til at klæbe på vognsiderne. Det pynter – og gør modeljernbanekørslen mere realistisk. Hvis man har vendesløjfer på sit anlæg, kan man jo sætte forskellige destinationsskilte på de to sider af vognene og dermed få endnu mere re-

alistisk kørsel. Endelig har Skilteskoven udsendt et ark med påskrifter til BU 3701 – måske mere kendt som en af de creme/vinrøde udflugtsvogne. ■

Nummerplader fra Vendsyssel samt advarselstavler.



Falck- og Zonen-symboler.



Nye rullelejer til CR/CRS

Det er atter Dekas ved Kasper Bang Jensen, der har lavet denne nye detalje til findetaljering af industri-modeller. Monteringen er nem, idet man blot skal file de gamle lejer af, bore et hul og påsætte de nye og bema-le dem. Der er fire højre- og fire venstre lejer i et sæt, hvilket svarer til én vogn. De skulle være klar i handelen, når dette nummer er udkommet. Prisen er cirka 150,- for et sæt. Artikelnum-meret er DK-A-2006. ■



Computertegning af de nye lejer fra Dekas.

ALT TIL MODELBANEN - I MERE END 50 ÅR



NYE EG'er PÅ VEJ TIL DIN BANE!

FORUDBESTIL ALLEREDE NU



44371 DB Schenker EG 3105 DC kr. 1.595,-

44372 DB Schenker EG 3105 AC kr. 1.895,-



44381 DB Schenker EG 3108 DC kr. 1.595,-

44382 DB Schenker EG 3108 AC kr. 1.895,-



44391 DSB EG 3103 DC kr. 1.595,-

44392 DSB EG 3103 AC kr. 1.895,-

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



WWW.HELJAN.DK
ELLER FACEBOOK.COM/HELJANAS

FORUDBESTIL ALLEREDE NU ONLINE
ELLER HOS DIN LOKALE FORHANDLER

