

SPOR OG BANER

Dit aktive modeljernbaneblad

Nr. 11 • Årgang 2013

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



Et flot og markant
lokomotiv fra vor tid -
Heljans EG



Auhagens nye
tipvognsbane



Flotte neonskilte
med 'liv' i H0



BK 17.10.2013 - 12.12.2013
DKK 110,- SEK 145,- NOK 130,-
ISSN 2245-4039



BK returage 50



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

OKTOBERTILBUD OKTOBERTILBUD OKTOBERTILBUD

märklin

Centralstation 60215

Før 5.598,- **NU 4.998,-**

Startsæt 29214

Før 779,- **NU 575,-**

Strømlinet

damplokomotiv

m/tender m/udstillings-

vitrine 37052

Før 4.098,- **NU 2.898,-**



Car System H0

SPAR OP TIL

30%

Startsæt DHL

NU 699,-

Startsæt Ford Transit

NU 548,-



SKALA N



Car System Startsæt Setra Bus ... **NU 699,-**

TRIX

MINITRIX

Tjeneste MY

Før 1198,-

TRIX

MINITRIX

MAV Ungarnsk My

Før 799,-

TRIX

MINITRIX

DSB Traktor 1

Før 799,-

TRIX

MINITRIX

DSB Traktor 1

Før 799,-

TRIX

MINITRIX

DSB Traktor 1

Før 799,-

TRIX

MINITRIX

DSB Traktor 1

Før 799,-

TRIX

MINITRIX

DSB Traktor 1

Før 799,-

TRIX

MINITRIX

DSB Traktor 1

Før 799,-

TRIX

MINITRIX

DSB Traktor 1

Før 799,-

TRIX

MINITRIX

DSB Traktor 1

Før 799,-

TRIX

MINITRIX

DSB Traktor 1

Før 799,-

TRIX

MINITRIX

DSB Traktor 1

Før 799,-

TRIX

MINITRIX

DSB Traktor 1

Før 799,-

TRIX

MINITRIX

DSB Traktor 1

Før 799,-

TRIX

MINITRIX

DSB Traktor 1

Før 799,-

TRIX

MINITRIX

DSB Traktor 1

Før 799,-

TRIX

MINITRIX

DSB Traktor 1

Før 799,-

F 2010

Nu alle DSB F varianter på lager,

f.eks. DSB F 466

Leveres også med Dansk F-658 Sound



ESU

håndkontrol 50111

Før 2198,-

ESU

håndkontrol 50111

Før 2198,-

ESU

håndkontrol 50111

Før 2198,-

ESU

håndkontrol 50111

Før 2198,-

ESU

håndkontrol 50111

Før 2198,-

ESU

håndkontrol 50111

Før 2198,-

ESU

håndkontrol 50111

Før 2198,-

ESU

håndkontrol 50111

Før 2198,-

ESU

håndkontrol 50111

Før 2198,-

ESU

håndkontrol 50111

Før 2198,-

ESU

håndkontrol 50111

Før 2198,-

ESU

håndkontrol 50111

Før 2198,-

ESU

håndkontrol 50111

Før 2198,-

ESU

håndkontrol 50111

Før 2198,-

ESU

håndkontrol 50111

Før 2198,-

ESU

håndkontrol 50111

Før 2198,-

ESU

håndkontrol 50111

Før 2198,-

ESU

håndkontrol 50111

Før 2198,-

ESU

Mød FELDERBANEN
på flg. udstillinger:
Hornehallen 20/10 kl.
9-16, Stoholm 26-27/10,
Valbyhallen 2-3/11

Lukket 26/10 og 1-2/11

Altid aktuel med danske og udenlandske nyheder.

Besøg os på www.felderbanen.dk

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

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

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

www.Banetilbehør.dk

Brug for hjælp til sporarbejdet?



Fuldautomatisk sporstopper fra Viessmann (Art. Nr 26052/26054).

Sporstopperens forbillede kan jævnligt ses i Danmark i forbindelse med sporombygninger. Modellen er spækket med funktioner, bl.a.:

- Kørsel frem og tilbage
- Arbejdsmodus, med fuld funktionsdygtig stoppeenhed
- Hvidt/rødt kørellys skifter efter kørselsretning
- Gult arbejdsblink
- Arbejdslys
- Lydekoder, inkl. arbejdsrelaterede lyde

Tilbudspris:

DCC: 2599,-

AC: 2699,-



Kibri godsvogne med forskellige
arbejdskøretøjer
Priser fra 259,-



Kibri byggesæt til
spøvedligeholdsmaskiner
Priser fra 229,-

Tilbuddene gælder i oktober/november

Jyllands/Fyns

STØRSTE

**Legetøjs-
marked**

Søndag den 3/11 2013

**Aarhus Firma Sport
Paludan Møllersvej 110
8200 Aarhus N**

**Åben fra kl. 11.00 til kl. 15.00
Gratis adgang på alle markeder
Husk medlemmer adgang fra kl. 10.00**

Legetøjssamlere af 1988

Hjælp ønskes!



Foto Suzanne Henriksen.

Da *Spor og baner* blev grundlagt, skete det i hastværk, hvorfor vi ikke fik lavet et automatisk program til styring af abonnementerne. Det har medført, at mange abonnenter ikke er klar over, hvor langt deres abonnement egentlig løber – og det kan betyde, at du som abonnent risikerer at gå glip af et blad. Jeg vil derfor bede alle, der er i tvivl, om at henvende sig til bladet – enten via e-mail til birgit@turn.dk eller på telefon 61 42 66 21. I løbet af efteråret bliver vi tilmeldt Nets betalingsservice, der fremover vil varetage udsendelsen af girokort i rette tid inden abonnementets udløb. Jeg beklager de gener, det måtte medføre indtil da.

Med efterårets komme er der atter gang i modeljernbanebyggeriet, som for de flestes vedkommende nok har ligget stille sommeren over. I Tyskland – det europæiske *lokomotiv* i økonomisk henseende – melder hobbyindustrien om et godt år. Mange har (gen)opdaget modeljernbanen som den ideelle interesse for hele familien. Medvirkende til den stigende interesse er også de mange initiativer i skoleverdenen, hvor modeljernbanen både bruges i undervisningen og i fritidsordningerne. Hvornår kommer denne trend til Danmark?

I sidste nummer blev vi snydt for en test af F-maskinen, og det gælder des-

værre også dette nummer. Da der er forlydende om, at den har det kritisk mht. kørsel på Märklins K-spor, finder jeg det mest korrekt at vente med en afprøvning, til treleddermodellen er udliveret – og gennemprøvet. Til gengæld har Hans Gerner skrevet om sine oplevelser med F-maskinen fra dengang, den var et dagligdags syn, og det er herlig læsning med fine billeder fra hans og Vagn Holsteins samlinger. Erik V. Pedersen bidrager i dette nummer med første del af en artikel om læssevejen – god inspiration for modelbyggeren.

Den 22. oktober er det præcis 150 år siden, at København rykkede op i toppen, hvad moderne, kollektiv trafik angik: Den første (heste)sporvej blev åbnet. Det skal naturligvis markeres, også selvom kortsynede politikere 109 år senere nedlagde dette velfungerende, ikke-forurenende transport-system. Nedlæggelsen skete 'med hovedet under armen', men det er jo ikke værre, end at man i dag kan gøre skaden god igen ved at nyanlægge sporveje eller letbaner. Så småt er anlægsarbejderne ved at gå i gang i Odense, der om nogle år atter kan få sporgogne i gadeplan, mens letbanerne i Århus og København vel mere får ka-

rakter af oplandsbaner. Jeg ser frem til denne nye tid. En anden glædelig nyhed er, at den omtalte togfond på 28,5 mia. kr. omsider synes at være sikret – så jernbanen står over for en spændende, ny fremtid. Spørgsmålet er bare, om der også kommer nye tog, eller fonden kun dækker infrastrukturen? DSB vil nu have flere farver i togene, så den varme, røde farve er på vej tilbage – mens vi som passagerer fremover selv skal huske mad og drikkevarer hjemmefra. Tænk, hvis DSB i stedet lod sig inspirere af Tyskland eller Sverige og indrettede bistro- eller caféafdelinger i togene – det var en stor succes i de røde Intercitytog med rigtige wagoner før IC3-konceptets tid.

Den digitale verden er stadig et mysterium for mange. Undertegnede fik lidt oplysning ved et kort kursus hos Heljan for nyligt, og jeg kan kun anbefale andre at deltage på kurset, som blev ledet af Tommy Lass. Husk også, at der er der flere modeljernbaneudstillinger i løbet af efteråret, bl.a. i Stoholm og i Valby, så der bliver nok at se på. Nok om det – lad os komme videre i teksten!

Med venlig hilsen
Flemming Søeborg
Redaktør og udgiver

HJÆLP!!!

OBS! VIGTIGT! Til alle abonnenter! Redaktionen har brug for jeres hjælp!

Vi sætter alle kræfter ind på at få lavet en automatisk betalingsservice i samarbejde med Nets således, at der fremover vil blive udsendt et girokort i god tid, inden abonnementet ophører.

Indtil da må vi bede de abonnenter, der er i tvivl om varigheden af deres abonnement, om at sende en e-mail til birgit@turn.dk – eller ringe til 61 42 66 21.

Er dit abonnement udløbet nu, skal det fornyes med indbetaling på *Spor og baners* bankkonto som hidtil (som anført i kolofonen).

Tak for hjælpen og forståelsen – det er kedeligt at gå glip af et blad!

Venlig hilsen
Redaktionen, *Spor og baner*

SPOR OG BANER

Danmarks største modeljernbanemagasin

Nr. 11, 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

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 – 11 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 11 77 28.

Spor og baner er layoutet og trykt i 1.900 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: DSB MH 374 krydser over KS-bogiesporvogn nr. 575 på Enghavevej ved nuværende Sydhavn station 1967. Foto Torben Liebst.

Små forsidebilleder: Foto Spor og baner.

Indholdsfortegnelse

Leder	3
Legehuset	6
Sporvognene fylder 150 år	12
Tur til Hvalpsund II	18
Læssespor/læsseveje	22
Nyt gods	24
Kort historie om F-maskinerne	26
Bog om livet ved de bornholmske jernbaner	30
Små pillerier	32
Apropos godsvognen fra GDS i nr. 10	34
Skinnelægning	35
Fødselsdagsfest i Give	36
Ny bog om nordjyske rutebiler	37
Kampen om Himmerlandsbanerne	37
Modeljernbaneudstilling i Helsingør	38
EG i nye farver fra Heljan	40
Patinerede godsvogne fra Liliput	41
Spritny spritvogn	42
Postvognen	43
Gravita i N	44
Brawa VTG-tankvogn i N	45
minimarkedet	45
Små tog på (meget) spinkle skinner	46
Byens Lys – bøjet i neon	48
Trøst til den tørstige mand	50
Furuvik Parkbane – en bittelille havebane i H0	52
GMJS – en svensk klubbane i spor 0	54
Vellykket motorvognssæt fra Piko i N	56
Nyt liv på museet	58



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

Danske-Loksounds

- Speciale i dansk lyd til dit digitaltog . Salg og montering af ESU og ZIMO dekodere . Reparation af digitaltog



ESU Loksound V4.0 dekoder incl.
Danske Loksounds DSB MY 1101 lyd

980,-

DSB MY 1101

På ESU Loksound V4.0 dekoder.

- Fløjterne
- El-hornet
- Alle køretrin fra 1101
- Lyd af sporskifts passage
- Lyd af sporsamlinger
- Lyd af gitter hen ad siden, der åbner og lukker
- Og den helt nye feature, hvor MY 1101 accelererer op igennem køretrinene for simulering af tung last.
- 1101 lyden dækker fra 1101 - 1104

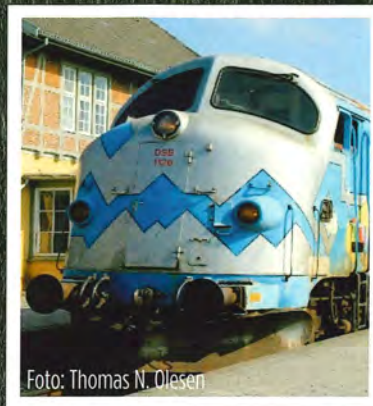


Foto: Thomas N. Olesen

ESU Loksound V4.0 dekoder incl.
Danske Loksounds DSB MY 1126 lyd

980,-

DSB MY 1126

På ESU Loksound V4.0 dekoder.

- Fløjterne
 - Alle køretrin fra 1126-
 - Lyd af kurve passage
 - Lyd af sporsamlinger
 - Lyd af gitter hen ad siden, der åbner og lukker
- NB! Lyden kan også indlæses på eksisterende V3,5 dekoder på min 16 mbit. Dækker lyden fra 1105-1144 undtagen 1109, 1116 og 1123.

F-maskine 658

Danske Loksounds kan nu tilbyde dig driftslyden fra et dansk damplokomotiv - optaget og indspillet fra F 658. Du får bl.a. fløjter, injektor, driftslyd m.m. Denne lyd er tilgængelig på ZIMO Plux 16 dekoder.

ZIMO MX648p16 Loksound dekoder
incl. Danske Loksound F lyd og højttaler

950,-

Billede venligst udlånt af F2010.



Vi kan tilbyde dig meget mere...

Når du handler dekoder hos Danske-Loksounds får du altid den rigtige højttaler med til din model uden at betale ekstra. Det er også en af grundene til, at du skal bestille dine dekoder via telefon eller vores mail, så du er sikker på at få det, der passer i dit lokomotiv.

Du kan også få Danske-Loksounds til at montere din Loksound dekoder. Det koster kun 125,-

Og der går højst 14 dage fra du har sendt eller indleveret dit lokomotiv til du har det igen på anlægget.

- Husk at aftale en tid, om du ønsker at aflægge et besøg - vi har altid kaffe på kanden - så vi kan tale igennem, hvad du ønsker at få lavet!



ESU Loksound V4.0 dekoder incl.
Danske Loksounds DSB ME/MA 460

980,-

DSB ME

Du får ME med alle køretrin, el-varme, simulering af el-bremse, alle horn m.m. NB! Lyden kan også indlæses på eksisterende V3,5 dekoder på min 16 mbit.

DSB MA 460

Du får MA bl.a. hjælpediesel, hylende turbo, sporskifte passage, køretrin, horn m.m. Kun tilgængelig på ESU Loksound V4.0 dekoder.



DSB MX

På ESU Loksound V4.0 dekoder. Du får MX med køretrin, fløjter, kompressor, horn m.m. Vi har den rigtige højttaler-løsning, så du ikke skal fjerne førerrum m.v.

ESU Loksound V4.0 dekoder incl.
Danske Loksounds DSB MX lyd

980,-

www.danske-loksounds.dk

- Vi kan tilbyde dig digitallyd til meget mere . Ring tlf. 50 43 40 17 fra kl. 15.30-19.30 (hverdag) og kl. 10.30-16.00 (søndage)

Legehuset



Tekst og fotos Rolf Brems

Hvad gør man når man lige har fløjet en Airbus 340 fra San Francisco til København, eller har fløjet vindmøllefolk ud på Horns Rev i helikopter, og man stadig har lyst til at "lege" videre? Man tager såmænd bare hjem og tænder for modelbanerne - og drengeligen kan fortsætte.

Jeg er på besøg hos Hans H. i det, som han selv kalder *Legehuset*, men som altså også er hans bopæl. Hans byder straks på kaffe, men allerede i stuen kan man se, at det ikke er et hjem som de fleste andre. I stuen er der modeller af amerikanske tog i spor G, væggene er prydet af plakater med fly, og bevæger man sig ud i køkkenet, står der såmænd flymodel-

▲ Højhastighedstog og moderne togstammer er blot nogle af togene hos Hans, passioneret samler af alle slags modeljernbaner.

ler i nogle af skabene med glaslåger.

– Jo, jeg har da fået samlet en del i løbet af tiden, sommetider mere end godt er,

for det fylder jo en del, og specielt efter jeg blev ungkarl for fire-fem år siden har jeg ikke skullet tage hensyn til nogen, fortæller Hans.



En fungerende drive-in biograf.

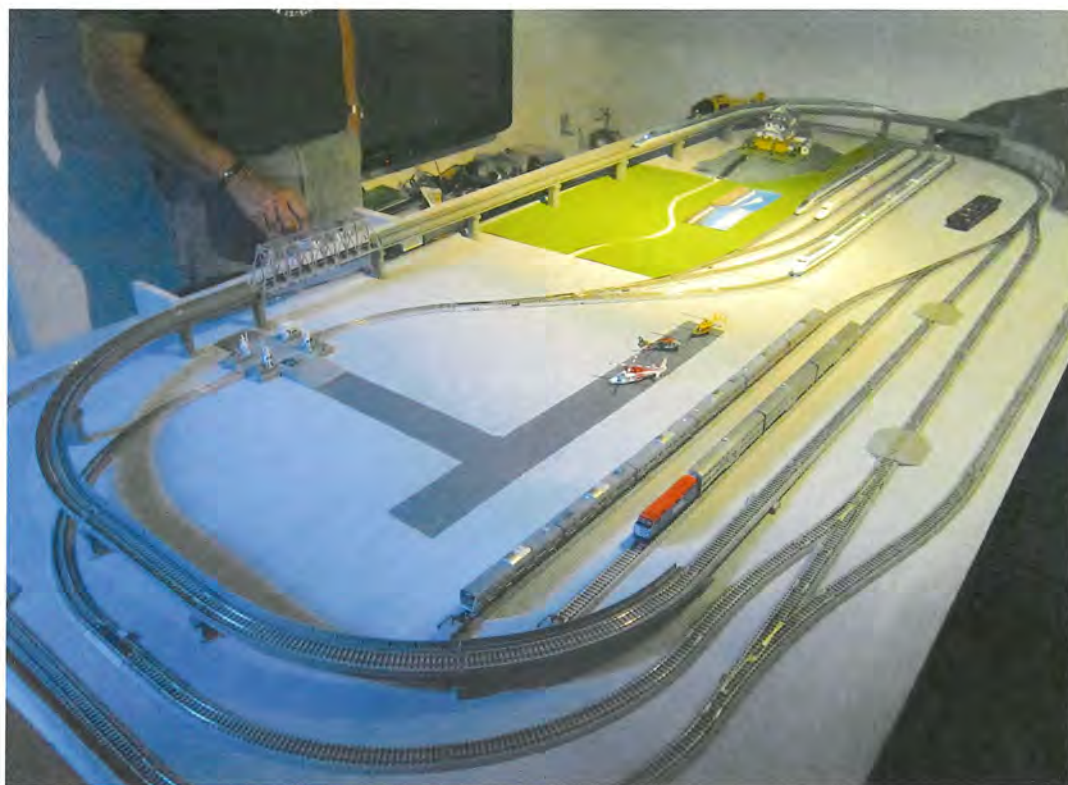


Vitriner med tog i alle afskygninger.

Hans har altid haft flyvning og tog i blodet. Som barn havde han og broderen efter datidens målestok en stor Märklin-bane, siden blev det til modelfly og medlemskab af IPMS, som er en international modelbygger-organisation. Hans blev uddannet som pilot i hærens flyvetjeneste, hvilket bragte ham til Mærsk Helicopters. Men Nordsøen kan hurtigt blive lidt ensformig at flyve over, så han søgte til Mærsk Air på *fixed wing*, altså flyvemaskine, og efter nogle år der fik han mulighed for at komme til SAS. - I SAS fløj jeg MD87, som er et mellemdistancefly. Jeg kom rundt til alle de europæiske storbyer og hovedstæder, oftest fløj jeg 5/4 med fem flyvedage og fire fridage. De fleste ophold var på hotel, så på en femdages tur var det ikke unormalt, at jeg besøgte fire forskellige byer med overnatning, fortæller Hans. - Det bragte mig rundt til modelbutikkerne, så jeg havde lidt med hjem hver gang, både til sønnen, som nu er 16, men også til mig selv, smiler Hans. - Sommetider havde jeg også mulighed for at fordrive tiden på hotellet med samling og maling af modeller, det er trods alt begrænset, hvad der er at se i f.eks. Bergen.

Tog og baner overalt

- Jeg ville gerne have vist dig min havebane i min be-



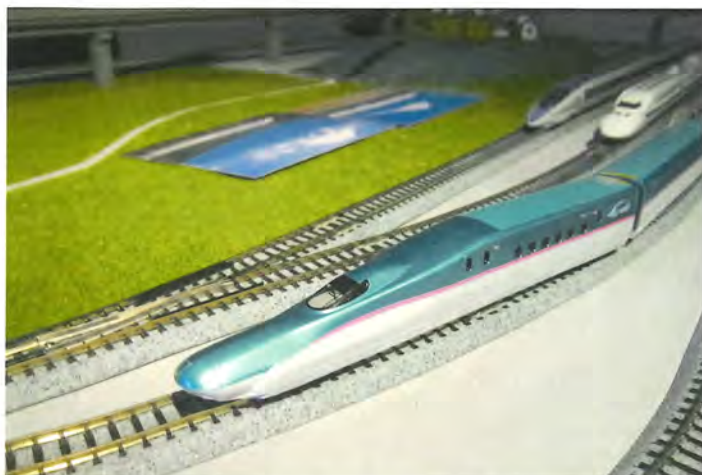
Hans' N-bane er lagt med KATO-skiner.

skedne baghave til at starte med, men desværre fik jeg ubudne gæster i nogle afløb som gjorde, at det hele skulle graves op, heldigvis på forsikringens regning, men jeg føler mig lidt hårdt ramt, for ved skybruddet i 2011 fik jeg en ½ m kloakvand i kælderen, så lad os apropos starte der.

Vi går i kælderen, og i det største rum er der en rundbane i spor N. Det er det en japansk inspireret modeljernbane med KATO-skiner. - Anledningen til banen er lidt tragisk, for jeg

købte den af familien til en afdød ven og må erkende, at jeg siden er blevet fuldstændigt bidt af japanske tog. Det er heldigt, at jeg for et par år siden skiftede til langdistanceruter og Airbus 340, som så bringer mig til bl.a. Japan, hvor jeg frekventerer modeltogsforretningerne. Spor N er den mest almindelige skala i Japan og er meget billigere end H0, og jeg er ikke bleg for at udråbe KATO som verdens bedste modeltog. Tro mig, når du har set, hvad jeg har på 2. sal, så ved du, at jeg ved, hvad jeg taler

om. Hans sætter togene i gang, han har fire forskellige *Shinkansen*-tog, de kan køre meget langsomt, ingen hakken, ingen udfald ved lave hastigheder. Der er ikke den store forskel indbyrdes på køreegenskaberne, de spinder alle som en mis. - Prøv at se regionaltoget, der er lys i destinationsskiltet, og det skifter med køreretningen, fortæller han. - Jeg har selvfølgelig prøvet at køre med *Shinkansen*, når jeg har overnattet i Tokyo. Hans lader også et par damplokomotiver tage nogle runder.



Køn er *Shinkansen* ikke, men smart og futuristisk, her i spor N fra Kato.



Lys i destinationsskiltene samt i front- og slutlanterner.



En EC 135 er ved at sætte en montør af på møllen.

De kører ligeså godt, og det ene trækker noget, der svarer til et tysk *Rheingold*-tog, nogle utroligt flotte og detaljerede vogne. – Jeg kunne selvfølgelig ikke lade være med at købe en dansk MY, da jeg faldt over den ude i Tokyo, smiler han.

Endnu flere tog og modelfly

Den første kaffe er blevet kold, så vi får noget varmt, og går op på 2. sal. På vej derop er der vitriner med modelfly, biler og tog, og i rummet er der vitriner på

alle vægge, spækket med tog. En dobbeltsporet modeljernbane snor sig langs med væggene rundt om i de to rum med 'halvør' i hvert rum. Den ene rummer både en lufthavn og en havn, den anden en lille flyveplads, dog med sidespor til hovedbanen. – Denne modeljernbane koster mig en 5-6.000 om måneden, for det er faktisk en separat lejlighed med eget køkken, som jeg kunne leje ud, men det her er jo sjovere.

Og jo, nu forstår jeg, hvorfor Hans kalder det for Legehuset, overalt på anlægget er der fyldt med biler, helikoptere, fly, ikke alt er skalatro, stormodeller af fly og helikoptere i skala 1:20 hænger ned fra loftet. Hans' bijob som pilot ud til vindmøllerne fornægter sig ikke. Der er en model af en EC135 med fungerende rotor. Strømmen går igennem wiren, som montøren hænger i. Det er flot lavet, og selvom møllen virker enorm, er den dog for lille. – Jeg har mange vindmøllerrelaterede ting, og det er vel hele essensen: Falder jeg over nogle sjove ting, som jeg har en relation til, ja så køber jeg det fortæller Hans.

Kørsel efter lyst

– Modeljernbanen har ikke noget forbillede, alt efter lyst og temperament sætter jeg forskellige togstammer på



Hans foran nogle af sine vitriner.



Den nedklappelige bro er Hans's egen opfindelse, lavet af et ophæng til et fjernsyn



Den skarpe kurve, som ikke alle fabrikater kan klare.



◀ En gammel Märklin-krocodile med den delvis skjulte opstillingsbanegård, som kan overvåges med et web-kamera.

og lader dem køre rundt, det være sig amerikanske, tyske eller danske tog. Skinnerne og det digitale system er Märklin, for mig er det glæden ved at se og høre det – alle de nyere modeller er digitale med lyd, jeg kan også køre dem fra min iPhone.

For tre år siden hjalp en kammerat Hans med at bygge banen, og da han ikke lige bor i nærheden, trækker det lidt ud med dekorationen, men de fik da lagt alle skinnerne. Under den ene langside er der en skjult opstillingsbanegård. - Der har jeg brugt de gamle M-skinner, men ellers bruger jeg K- og C-skinner. Opstillingsbanegården er overvåget af et web-kamera, ligesom jeg har overvåget andre dele af strækningen, men det er sjældent jeg har problemer med afviklingen. Til Märklins skinner hører Märklintog, fortæller Hans. - Jeg er godt klar over, at *Heljan* og *hobby trade* i bedste mening laver modeltog med tryk på model, men ikke alle fabrikater er lige egnede til disse skinner. Nu skal du se her! Hans sætter en togstamme på og giver fuld gas. Det afsporer først i nogle sporskifter, og vel på banen igen hopper det af i en kurve. Med et *Thalys* fra Märklin prøver han det samme, selv i de skarpeste kurver bliver

det på sporet. - Kald det bare legetøjstog, men det virker. Jeg har stort set købt alt, hvad der er kommet af nyt på markedet de senere år, desværre også nogle, der ser fremragende ud fra førnævnte fabrikater, men kors, hvor noget af det kører elendigt.

Lige pludselig flyver der en helikopter rundt i lokalet. - Jeg har verdens mindste fjernstyrede helikopter, den er meget tæt på at være i 1:87, men flyver meget roligt og stabilt. En Chinook-helikopter tager også lige en tur i luften, men også fjernstyrede last- og brandbiler i skalaen kan tage en tur på anlægget.

Broget samling med historie

I vitrinerne er der tog af alle slags fabrikater og forbilleder. Hans tager nogle ned og sætter op. - Jeg ved godt, at jeg i manges øjne ikke er seriøs med hobbyen, alt er rodet sammen i en stor forvirring. Jeg kender dog historien bag de fleste lokomotiver og togsæt, men epoker og litreringer interesserer mig ikke. Jeg køber et modeltog, hvis jeg kan lide farven eller har prøvet at køre med det i virkeligheden, f.eks. Shinkansen.

Hans har de fleste af Märklins reklamevogne, også de



sjældne, men også dem, som vi havde som børn er udstillet – bevares, man kan se, at de er brugt, men de er i fin stand.

Amerikanske tog har også en stor plads, det kræver det også. Hans hiver store H0-modeller ned.

- Desværre forbliver deres funktion som vitrinemodeller, de kan simpelthen ikke klare mine kurver på banen, men se bare detaljeringsgraden. Dette kostede 100 \$ (600 kr.). Det er fra MTH og kører som en drøm. Kan man lide en kulørt togstamme eller lange heltog, er amerikanske godstog sagen. Nu til dags er det selvfølgelig mest containere, der transporteres. I en vitrine står der 25 lukkede godsvogne med forskellige numre af ty-

per, som i 1950- og 60'erne dagligt krydsede det amerikanske kontinent med frisk frugt fra vest til øst.

Studerer de rigtige jernbaner kloden rundt

- På mine ophold rundt om er jeg altid nede og kigge på banegårdene, jeg skal love for at der sker noget. I den europæiske bevidsthed er toget noget, som amerikanerne har fravalgt. Det stemmer også i de tyndere befolkede egne, men på både på øst- og vestkysten ser man masser af offentlig, skinnébåren trafik, oftest i spraglede farver, og med hastigheder op til 200 km/t. Dette fik jeg prøvet i Florida og kunne så ikke lade være at købe sættet til den rørende pris af 70 \$, siger Hans og



Amerikanske lokomotiver har længe haft mange, spraglede kulører.



Flotte, farvestrålende tog med palmer, det er sagen for Hans.

peger på et palmedekorert dobbeltdækkertog, der desværre er en DC-model.

– Jeg har typisk ophold på tre-fire dage på de lange ruter, der bruger jeg tiden på at prøve de lokale skinner af. I Asien møder man et jernbanelenet i høj kvalitet og med hyppige frekvenser samtidig med, at de er meget punkt-lige. Der har vores hjemlige statsbaneselskab noget at leve op til. I Shanghai prøvede jeg *Maglev*-(magnet) banen, der kørte vi 431 km/t. Det er i princippet førerløst, ude foran sad en ung pige, som tilsyneladende kun havde en overvågende funktion.

– Jeg bliver at og til drillen med, at SAS en dag bliver overtaget af Lufthansa og bliver til *LufthanSAS*, men ærlig talt, måske skulle man først lade *Deutsche Bahn* overtage DSB, siger Hans med et glimt i øjet, det er bare at slette et 'S' i forkortelsen.

Nu sætter Hans en *Big Boy* fra Märklin på banen og kobler en vognstamme til. Der er intet der kan stoppe den, jeg har prøvet at koble en 40-50 vogne til, den trækker dem op ad stigningerne, igennem kurverne, kører bare. Typisk for Märklin-modellerne er, at man ikke uden videre kan slå røggeneratoren fra, den bliver brændende varm, når

den har stået på anlægget et stykke tid.

Jeg har også en del toskinne-materiel. Skal jeg afprøve det, sætter jeg en bane op på spisebordet, ligeså hvis jeg skal prøve mit rigtige damplokomotiv i str. 00, som er engelsk skala 1:76 på H0-skinne. Det er analogt og kræver en sikker hånd samt en god portion agtpågivenhed, ellers render det fra en.

– Men problemet med værelserne her er, at der er skråvægge, og anlægget derfor er for lavt, samtidig er jeg som sagt også blevet N-modeljernbanemand og overvejer seriøst at bygge en bane i kælderen. Om det her får lov at eksistere i sin nuværende form, det ved jeg ikke, men bliver N-banen



Sporplan på Märklins Central Station.

udbygget, skal jeg nok invitere dig igen, siger Hans.

Nu er kaffen blevet kold igen, og jeg skal til at tage af sted. Jeg kan heller ikke rumme mere tog.

– Nå jo, siger Hans, jeg har

også en lille bane i spor Z, den sætter jeg op ved juletid. Den fylder ikke mere end, at der også er plads til and og brunede kartofler på bordet, griner han. ■



Obama og frue er lige landet.

HOBBYMESSE



D. 2. & 3. NOVEMBER
I VALBY HALLEN



**I.P.M.S.
AFHOLDER DM I
MODELBYGNING
KOM OG SE DE FLOTTE
MODELLER**



- MODELTOG & TILBEHØR M.M.
- KØRENDE TOGANLÆG
- FJERNSTYREDE LASTBILER
- MODELBILER I FLERE SKALAER
- DAMPMASKINER OG TILBEHØR
- HOBBYVÆRKTØJ & MASKINER
- ARBEJDENDE VÆRKSTEDER
- SOFTGUNS, TILBEHØR M.M.
- FJERNSTYREDE BILER, BÅDE & FLY
- MILITÆRMODELLER M.M.
- LEGO Udstilling
- NISSER & JULETING
- DUKKEHUSE & TILBEHØR
- DUKKER
- AIRBRUSH, MALING & TILBEHØR
- HÅNDARBEJDE & SMYKKER
- FILM, BØGER & BLADE OM HOBBY
- KLUBBER & FORENINGER
- FORHANDLERE & PRIVATE
- IMPORTØRER & FABRIKANTER
- KØB & SALG AF NYT & BRUGT



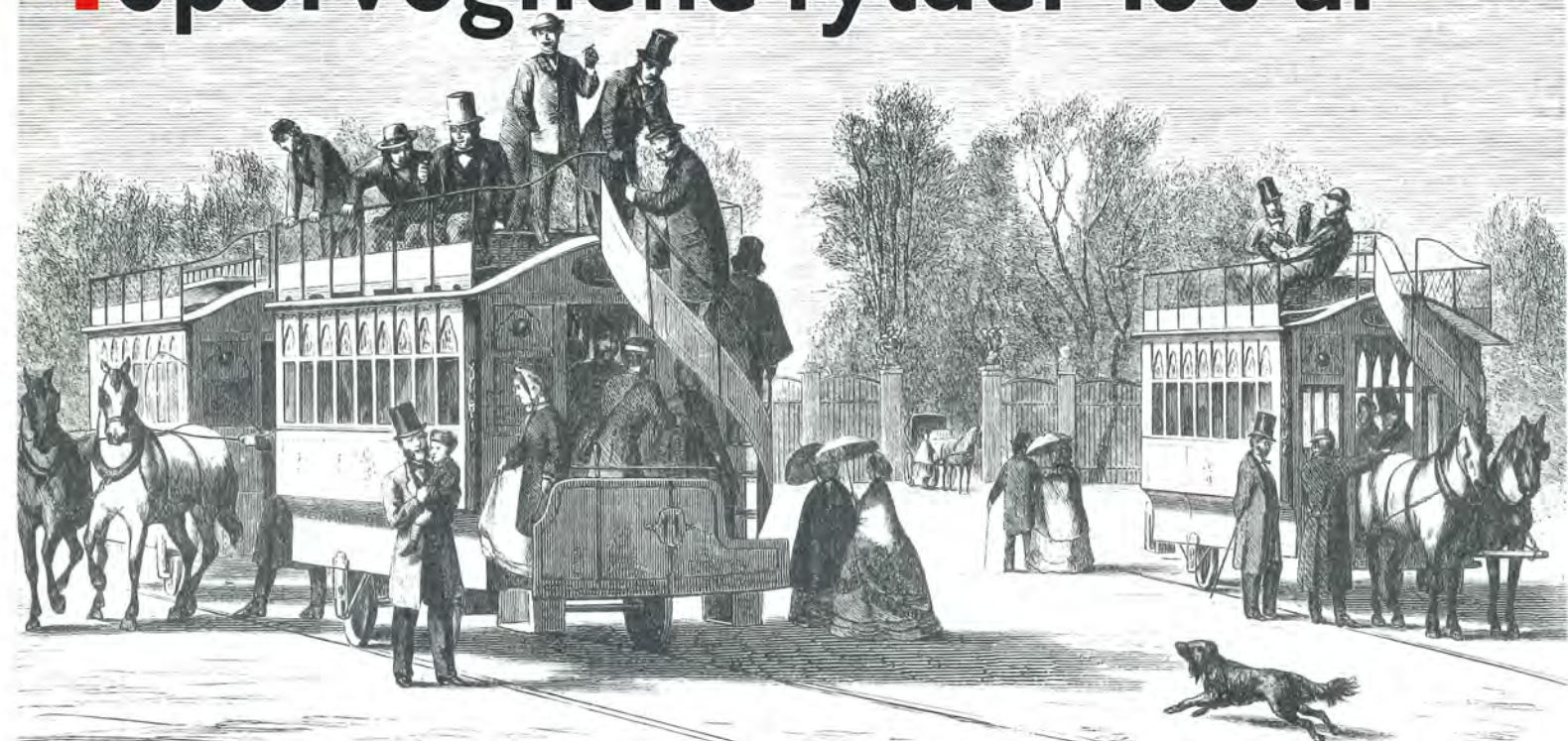
JULIUS ANDERSENS VEJ 3, 2450 KØBENHAVN SV.
5 KILOMETER FRA KØBENHAVN CENTRUM

LØRDAG KL. 10.00 - KL. 18.00
SØNDAG KL. 10.00 - KL. 16.00

KONTAKT TIL HOBBYMESSE APS.
TLF.: +45 3874 1447
WWW.HOBBYMESSE.DK
EMAIL: MAIL@HOBBYMESSE.DK

Rabatbillet gennem Spor & Baner
Spar kr. 25,- på indgangen.
Klip ud, tag bladet med eller tag en kopi

Sporvognene fylder 150 år



Af Flemming Søeborg

Hvert år har sit eller sine jubilæer på baneområdet at fejre, det er der ikke noget nyt i. Det er dog sjældent, at man fejrer et 150-års jubilæum inden for denne verden, når selve jubilaren forlængst er afgået ved døden.

Jubilaren er sporvejene i Danmark. Den første sporvognsline blev åbnet i København den 22. oktober 1863 kl. 9.00 om morgenen. København var dermed blandt de første byer på Kontinentet med moderne

sporvejsdrift. Ruten gik fra Frederiksberg Runddel ind til Trommesalen ved den nye banegård (ved det nuværende Vesterport). Et par måneder efter blev linjen – der blev drevet med toetages hestesporvogne, bygget i England – forlænget via

▲ To Starbuck-vogne på Frederiksberg Runddel. Xylografi fra 1865.

Slotsholmen og Kgs. Nytorv til Skt. Annæ Plads/Bredgade, hvor senere Sølvgade-linjen også fik endestation.

I de følgende år blev den første linje forlænget videre

ad Østerbrogade/Strandvejen forbi Lille Vibenshus til Slukefter i Hellerup. Denne sporvognsline var mest beregnet til lystture og udflugter for den velhavende del af



Den første sporvognsline i København december 1863.



▲ Den oprindelige hestesporvej havde først endestation ved Trommesalen ved banegården, men blev hurtigt forlænget til Skt. Annæ Plads. Arkiv KS.

◀ Linie 9 passerer Frederiksberg Runddel den 8. april 1966. Til venstre lå den første endestation for hestesporvejen. Foto Torben Liebst.

befolkningen – dels var bil-
letprisen ret høj, dels kørte
første vogn stadig kl. 9 om
morgenen på et tidspunkt,
hvor de allerfleste arbej-
dere forlængst var mødt på
arbejde. Der blev i de efter-
følgende år anlagt en masse
nye sporvognslinjer af for-
skellige selskaber, og den 22.
april 1898 blev disse selska-
ber samlet i A/S De Køben-
havnske Sporveie (DKS).
Sporvejene var nu blevet
”allemands eje” og prægede
byen på afgørende måde.

Eldrift og fremskridt

I 1880- og 90-erne eks-
perimenterede man med
damp- og akkumulator drift
uden større succes. På Nør-
rebrolinjen blev de såkaldte
’syrevogne’ (med akkumu-
lator drift) sat i drift mellem
1897-1902, men de var kun
en overgangsløsning og ikke
videre populære. Fremtiden
tilhørte elektrisk drift med
strøm fra køretråd. Frede-
riksberg Sporveis- og Elek-
tricitets Aktieselskab (FSEA)
begyndte i september 1899
med elektrificering af deres
linjer. I august 1901 blev den
første af de københavnske
linjer på Enghavevej elektri-
ficeret, og det meste af nettet
blev elektrisk i de følgende
par år – en disposition med

vidtrækkende perspektiver.
Den sidste hestesporvogn –
Hønen i Nørregade – kørte
dog så sent som i 1915.

Sporvejene i København
fik fra november 1902 deres
kendte identitet med store,
kulørte linjeskilte, farvestrål-
ende lanterner og sideskilte
med rutens vigtigste holde-
steder undervejs. Selv stop-
pestederne blev kunstfær-
digt udformet med farvede
emaljeskilte for hver linje,
således at man kunne gen-
kende dem på lang afstand.
Køretråden i luften og skin-
nerne i gaden signalerede,
at København var blevet en
rigtig storby, og det gav be-
boerne en tryghed og for-
trolighed i bybilledet. I løbet
af få år fik de nye, men åbne
sporvogne lukket perroner-
ne med skærme, hvilket gav
personale og passagerer lidt
mere læ.

Ih, hvor var det kommunalt...

I 1911 overtog København
Kommune DKS, der her-
efter ændrede navn til Kø-
benhavns sporveje (KS),
og i 1919 blev også FSEA
overtaget af KS. Nettet
voksede fortsat med lan-
ge forstadslinjer. Flere nye
vogne i ”gammel stil” blev
bygget i 1920’erne, mens de

ældre vogne blev moder-
niseret med nye perroner. I
1930’erne steg konkurren-

cen fra især biler og S-tog, og
for at imødegå denne trussel
fik KS bygget over 100 nye,



Endestationen ved Skt. Annæ Plads, 1864. Arkiv Tommy Jørgensen.



Toetages hestesporvogn passerer Skt. Annæ Plads cirka 1891-1901. Strækningen blev elektrisk i 1902. Arkiv Tommy Jørgensen.



Linje 1 drejer ud fra Trommesalen, den oprindelige endesta-
tion, mens drengene har det herligt med deres sæbekassebil.
Arkiv Tommy Jørgensen.



Til sammenligning buslinje 1 A ved Skt. Annæ Plads 21. juni
2013. Rytterstatuen med Kong Christian X. blev opstillet i
1954, modelleret af Utzon-Frank.

moderne motorvogne med bogier samtidig med, at der blev etableret trolleybuskørsel i samarbejde med NESA (fra Nørreport til Lyngby/Ordrup). Besættelsen 1940-45 betød, at næsten al trafik i byen nu foregik med sporvogne (samt med cykler og på gåben), og passagertallet

voksende til astronomiske højder. Efter Befrielsen var sporvejene nedslidte, trods bygning af et antal nye vogne i krigsårene og i årene derefter, men det kneb med at gennemføre moderniseringer.

1950'erne var en periode, hvor privatbilismen voksende

voldsomt, og flere urentable sporvognslinjer blev nedlagt (linje 4-11-18-19x). I 1960 anskaffede KS omsider 100 helt nye, fremtidssikrede sporvogne, de navnkundige ledvogne, *Frk. Düsseldorf*. Nu kunne man se lyst på fremtiden – troede man. I stedet skiftede de politiske vinde, og i 1962 blev der ansat en ny direktør, som kom fra DSB's rutebilafdeling. Så vidste man godt, hvad klokken var slået. Allerede tre år efter besluttede politikerne at nedlægge hele sporvejssystemet hurtigst muligt – rent galmandsværk. Det skulle ske samtidig med, at man stadig modtog nye vogne, ja, det fortælles endog, at der var bestilt 100 vogne mere, som KS måtte betale fabrikken et større millionbeløb i erstatning for at slippe for at modtage! En omvendt IC4-historie... Hvilken for-

stand havde (og har) politikere på sporvejs- og jernbanedrift, må man spørge? Mellem 1963-72 forsvandt omkring 15 sporvejslinjer, og byen blev dermed berøvet et effektivt, miljørigtigt og velfungerende transport-system.

Den bitre ende

Sporvejene blev nedlagt, den sidste sporvogn kørte i remise natten efter den 22. april 1972, og dagen efter kørte et stort optog af nye og gamle sporvogne for en sidste gang byen rundt på linje 5's spor fra Husum til Sundbyøster og tilbage til Nørrebro Remise. Herefter var passagererne henvist til osende og slingrende busser overalt i byen – bilismen havde sejret. At busserne snart efter måtte have egne baner på vejene for at overhovedet komme frem viste,



Muligvis fra prøvekørsel med syresporvognene i 1897. Det må have været ejendommeligt for datidens københavnere at se en sporvogn køre uden heste foran. Arkiv Tommy Jørgensen.



Akkumulatorvogn nr. 14 ved Nørreport. Omgivelserne er i dag totalt forandrede og hjørnehusene erstattet af moderne ejendomme. Arkiv Danmarks Jernbanemuseum.



Toetages akkumulatorvogn fra Nørrebro linjen på Kgs. Nytorv cirka år 1900. Arkiv Tommy Jørgensen.



Endestationen på Frederiksberg Runddel med den toetages motorvogn FS 30 cirka 1905-08. Håndkoloreret postkort. Arkiv Spor og baner.



Triangeln cirka 1904 med linje 1 og 3-vogntog. Nu er en stor del af nettet allerede elektrificeret, og de moderne sporvogne præger bybilledet. Arkiv Danmarks Jernbanemuseum.

at det havde været klogere at beholde sporvognene – og i stedet regulere privatbilmismen. Det var for smed at rette bager...

De 99 nye ledvogne – én af dem var i mellemtiden brændt ved et uheld – blev sendt ad søvejen til Alexandria i Ægypten, hvor de siden har kørt – og for

en stor dels vedkommende stadigvæk gør det. Det var åbenbart god kvalitet, KS købte dengang! Et par af vognene (nr. 815 og 890) er efter årtusindskiftet blevet

De farvestrålende sideskilte gjorde, at man hurtigt kunne orientere sig om strækningen. Foto Spor og baner.



Et par skærmmotorvogne mellem 1908-11 i remisegården. Den bageste er ved at blive beskiltet 'Forsøgs-Vogn' Arkiv Tommy Jørgensen.



KS 557 på linie 9 passerer Kgs. Nytorv, den 30. april 1966. Foto Erik V. Pedersen.



På Hans Knudsens Plads var der nem overgang mellem sporvogne, gule KS, røde NESA-trolleybusser samt DSB-rutebiler i 1962. Foto HBDS.

erhvervet af Sporveishistorisk Selskab og transporteret 'hjem' igen. De er p.t. under restaurering.

Rundt om i byen ser man stadigvæk sporvejsskinner her og der, de fleste rosetter (ledningsholdere) hænger på murene, og enkelte af de

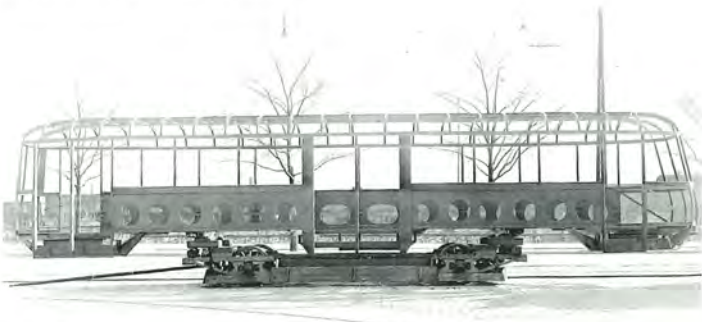
gamle ledningsmaster står f.eks. i Vesterbros Passage (mellem Rådhuspladsen og Axeltorv). Nogle af sporvejssløjferne benyttes i dag af busserne, og folkerumsbygningen ved Svanemøllen er i dag flot restaureret. Flere af remiserne bruges



Linjenettet ved kommunens overtagelse af sporvejene i 1911.



Scrapvognstog på linie 14 på Strandvejen ved Slukefter i Hellerup – her var endestationen for den første linje fra 1868. 1. oktober 1965. Foto HBDS.



En røntgenvogn – nej, skelettet af en ny sporvognstype, kaldet 'Dukke Lise' fra 1949. Arkiv Tommy Jørgensen.

som sportshaller m.v. På Frederiksberg er i hvert fald én af de gamle stoppesteds-

søjler med kobbertag renoveret inden for det seneste år. Sporvognenes stoppeste-



Linie 19 kørte sine egne veje, blandt andet under Højbanen på Nørrebro, som den lige har passeret. 29. marts 1964. Foto HBDS.



Ledvogn nr. 805 er ankommet til København L. i 1960 og skal nu sænkes ned på sporene. Foto Torben Liebst.



De første, nye Düsseldorferere havde afvigende farver. Ledvogn 803 på Backersvej ca 1961-62. Arkiv Tommy Jørgensen.



KS 897 venter på kajen i Københavns Frihavn i 1972. Foto Finn Frøsig.

der var udstyret med refuger ('heller') ved alle større kryds, men de er næsten alle væk i dag – dog ligger busstoppestedet for de udadgående busser på Trianglen i dag stadig midt i gaden som et levn fra sporvognstiden.

Nogle nøgletal vedr. sporvejene:

I 1950'erne, mens sporvejsdriften i København endnu var på sit maksimum, var

der omkring 750 sporvogne i København (motor- og bivogne). Til at bestride driften var der ansat 3.000 personer som vognstyrere og konduktører, mens der 'bag kulisserne' (værksteder, teknisk afdeling, administration) var ansat 2.000 personer, så det var ikke noget helt lille foretagende. Årligt transporterede KS i 1961 170 mio. passagerer – i 1864 var tallet blot 940.000



KS 898 i løft på skibet, der skal sejle den og de andre ledvogne til Alexandria. Foto Finn Frøsig.



Ledvogn 890 på gamle spor i Københavns Frihavn, netop hjemkommet fra Alexandria. Foto Torben Liebst.



Ledvogn nr. 890 var udstillet på Københavns Rådhusplads. Foto Torben Liebst.



Over 40 år efter, at sporvognene forsvandt fra Jernbanegade, ligger skinnerne der stadig og venter på bedre tider. Marts 2013. Foto Spor og baner.



Gl. frederiksbergsk stoppestedsstander på Thorvaldsensvej med nyt kobbertag. Juni 2013. Foto Spor og baner.



▲ Personale ved skinnesmørevogn ved indkørslen til Svane-møllen remise. Arkiv Tommy Jørgensen.

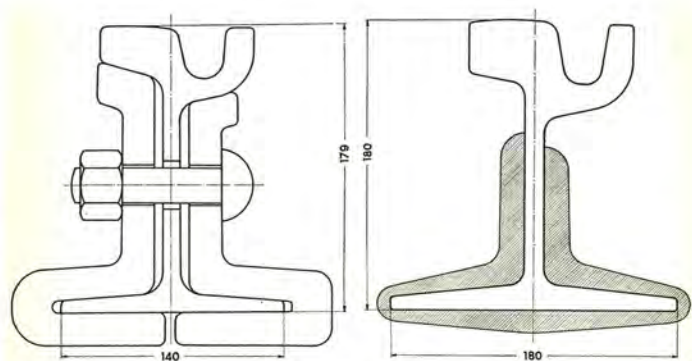
Sporvognsskinneskridtskraber i aktion ved Svanemøllen Remise. Arkiv Tommy Jørgensen. ►



tog eller andre arrangementer, blandt andet kørte en særlig kaffe-sporvogn i 1957 på linje 2 og 5, hvor Irma-piger serverede friskbrygget kaffe for passagererne. Dette vogntog, nr. 257-1381, der blev omlakeret i Irma-kaffe-pose-design, er i øvrigt bevaret. Endvidere var der særlige natlinjer (A, B, C, D, E, F), der fulgte de større daglinjers ruter.

Datoen 'den 22.' synes at være lidt af en skæbnedato for sporvejene i København. De blev oprettet den 22. (oktober 1863), flere linjer blev åbnet på datoen den 22., linjerne blev samlet i et fælles selskab den 22. (april 1898),

der blev lavet overenskomst mellem Københavns kommune og DKS den 22. (juli 1898), sporvejene blev nedlagt totalt den 22. (april 1972) – spændende at se, om den første, nye letbane i byens opland bliver åbnet på den 22.? ■



Tværsnit af typiske spurvejsskiner, som de blev anvendt i København. Arkiv Spor og baner.

passagerer. Nettet var på 185 km, og sporvognene kørte hvert år over 41 mio. km – mere end 100 gange afstanden mellem Jorden og Månen. Rejsehastigheden var i 1926/27 13,69 km/t – og i øvrigt stigende, således var den i 1936 nået op på 15,78 km/t, men i 1960'erne var den faldet til 14,9 km/t. En bus havde til sammenligning en lavere gennemsnitshastighed (14,6 km/t). I 1932 blev sporvognenes forkørselsret i øvrigt stadfæstet i færdselsloven. Linje 1 havde forkørselsret over for alle andre linjer pga. det laveste nummer. Materiellet blev altid holdt i fineste stand, uanset om mange af vognene var 50-60 år gamle. Byen var med rette stolt af

sine sporveje, der var populære blandt københavnere og tilrejsende.

Igennem årene har der været omkring 20 sporvejslinjer i drift med numrene 1-11 og 13-20 foruden natlinjerne A-F. En linje 12 har aldrig eksisteret som sporvogn, men til gengæld var KS ret opfindsom mht. nye, kortlivede linjer: Nogle år kørte en særlig julesporvogn, linje 0 eller Nullerten, i tiden hen mod nedlæggelsen opstod linje t, Turistlinjen, til dyrskuerne på Bellahøj kørte linje Buh fra Hovedbanegården (med en ko-hoved på linjeskiltet). Dertil kom forskellige linjer af midlertidig karakter (15a, 26 samt nogle skovlinjer og andre særlinjer). Ofte var der op-



Vi skal til Dyrskuet – nys ankomne landboere haster ud til Linje Buh ved Hovedbanegården den 19. juni 1964. Foto Torben Liebst.

Tur til Hvalpsund II



Tekst og fotos

Hans Gerner Christiansen

Som nævnt i sidste blad var jeg meget spændt på, om mit tog til Hvalpsund ville være en skinnebus eller noget mere spændende. Jeg blev ikke skuffet, for kort før afgang rullede APB (Aalborg Privatbaners Driftsselskab) M 1 til perron med en enorm

postvogn FFJ DAE 21 på slæb. Det passede sandelig, at de mærkelige numre i køreplanen dækkede over noget andet end skinnebusser.

Den mærkelige ejendomsforkortelse på M 1 blev mig bekendt ikke brugt på andre af Aalborg-banernes materiel, så måske den var på grund af noget med regnskab. Imidlertid var der noget

▲ Tog 250 til Hvalpsund i Aalborg. Motorvognen er APB M 1 med FFJ DAE 21 på slæb. Et herligt tog.

særligt ved M 1, for den blev leveret i 1939 og var den sidste, originale Triangel-motorvogn, der blev bygget i Odense. Den var treakslet med to aksler under motoren og med træk på bagakslen, og den gik ganske

godt i sporet, opdagede jeg.

Som flere af de andre af Aalborg-banernes lange postvogne var DAE 21 bygget som personvogn, og efter ombygningen til postvogn var to kupéer bibeholdt i midten. Jeg har flere gange



I Nibe var der udlæsning af post og aviser samt enkelte passagerer.



Vigesporet i Halkær lå nord for stationsbygningen i bunden af Sebbesund. Det var et meget smukt sted.

senere set dem blive brugt til skolebørn, som man jo så har regnet med kunne holde sig, da der ikke var toilet i forbindelse med de to kupéer.

Jeg fik lov at stå i førerrummet, for personalet viste sig at være meget flinke, og det første, jeg fik øje på, var den orden, der herskede i førerrummet. Skovle, koste og andet tilbehør hang pænt på plads i loftet, og alt så meget velholdt ud.

Det blev en meget smuk køretur i fint solskinsvejr. Privatbanen benyttede DSB's spor fra Aalborg og sydpå ned til Svenstrup, hvor privatbanen drejede mod vest. Ved Nibe gik banen tæt på Limfjorden eller rettere Nibe Bredning. For at man ikke skulle blive i tvivl om, hvor man var, var der på en skråning "skrevet" NIBE med meget store bogstaver ved hjælp af blomster. I Nibe tog jeg det første billede, da toget holdt lidt længere, fordi der skulle læsses post ud af postvognen. Videre mod syd gik banen stadig langs van-

det, der efterhånden blev til Sebbersund, men i Halkær var det slut, og banen gik ind i landet.

I Halkær skulle vi krydse med et andet tog, og det gav anledning til en lidt pudsigt episode. Vi var nogle stykker i førerrummet, så da toget skulle bakke ind på sidesporet, der lå nord for stationsbygningen, henvendte motorføreren sig til en "civil" mand og sagde: "Du kan jo nok køre tog". "Ja", sagde manden og satte sig på førersædet. Togpersonalet hoppede ned og skiftede ind til sidesporet, og da toget var kommet derind, skiftede de tilbage igen, så der var klart til krydsningen. Derefter gik de hen til stationsbygningen og begyndte at snakke med stationsforstanderen.

Da skinnebussen var kommet fra Hvalpsund, gik personalet igen hen til sporskiftet og stillede det ind til sidesporet. Toget kørte frem, og sporskiftet blev skiftet bag det, og så indtog motorføreren igen sin vante plads. Den "mystiske" mand har



Mit tog holder i Års, og som det fremgår af billedet, var der en del aktivitet. Samtidig var der forbindelse til både Hobro og Løgstør, da der var krydsning på DSB-strækningen.



Fra Løgstør kom Mø 540, og toget må være kommet i god tid, for togføreren kunne nå at få lidt sol på bænken. I baggrunden ankommer MT 164 fra Hobro med en EH og 2 Cp på krogen.

▼ Så er tog 250 ankommet til Hvalpsund med marehalm og fiskenet foran motorvognen. Stationsbygningen syner ikke af så meget.





I stationens sydlige ende og ude i græsset holdt AHJ E 77, der var udstyret med skinnebuskobling. Jeg vidste ikke, at Aalborg-banerne havde sådanne vogne, men man havde to. Jeg havde aldrig set dem i drift hverken før eller siden, og den så også noget udrangeret ud.



Motorvognen måtte helt ud til indkørselssignalet, hvor drejeskiven lå, for at blive vendt. Herude lå også en tosporet remise.



Den lave aftensol skinner på toget, der afventer færgen. Postvognen er betydeligt længere end motorvognen.

sikkert været en fra værkstedet, men det hele virkede ejendommeligt for mig.

I Års krydsede privatbanen tværs over statsbanen, og samtidig var der krydsning på Hobro-Løgstør-banen, og der var et ophold på seks minutter, så der var tid til at tage billeder. Nordfra kom en aldrende MP med nummer 540, og sydfra kom MT 164 med en EH og to CP. Det virkede helt hjemligt.

Kl. 17.17 ankom jeg til Hvalpsund og skyndte mig at tage et billede af toget foran stationsbygningen, der ikke var særlig høj. Modsat bygningen var der marehalm, og et fiskenet var lagt til tørring lige ud for motorvognen. Der var ingen tvivl om, at jeg var kommet til en

fiskerby. Efter et kort ophold fortsatte toget til færgen, ja, det gjorde det virkelig, og det holdt ved en kort perron ved siden af kroen og overfor færgeløjet. Der var kun kort vej at gå til færgen til Sundsøre.

Da færgen var sejlet, blev toget rangeret tilbage til stationen, og motorvognen kørte udenom postvognen og endte helt ude ved indkørselssignalet, hvor der var en tosporet remise med en drejeskive foran. Efter at M 1 var blevet vendt, blev den igen koblet til den lange postvogn, og toget rangerede ned til færgestationen, hvor man afventede færgen.

Kl. 17.50 kørte toget igen nordpå, og igen var der krydsninger i Års, dels med



På hjemturen til Aalborg var der igen et længere ophold i Års, så jeg kunne nå at få et billede. Der skulle komme et DSB-tog, og så kunne privatbanetoget ikke få afgang.



Det var MT 164, der kom fra Løgstør med et noget blandet tog, der ikke medtog rejsende.

en solo skinnebus, og på DSB vendte MT-en tilbage med et noget blandet tog, som ikke medtog rejsende. I Nibe skulle vi have en stykgodsvogn med, og det viste sig at være en DSB IA. Togføreren fortalte, at vognen indeholdt stykgods for et større beløb, og at det var en lokal maskinfabrik, der var en god kunde ved banen. Tilsyneladende stod Hvalpsundbanen for mange af egnens godstransporter, og der var flere virksomheder ved andre mindre stationer.

Da jeg kom til Aalborg, havde jeg to timer, inden nattoget kørte sydpå, så jeg havde tænkt at besøge den lokale modeljernbaneklub. Der var imidlertid lukket, så i stedet gik jeg rundt og kiggede på Aalborgbanernes meget velholdte personvog-

ne. Især bemærkede jeg en vogn, CB 61, der havde en bogie i den ene ende med en akselafstand på 345 cm. I den anden ende var der en enkelt aksel, så det var en ejendommeligt fremtoning. Den var bygget som en almindelig toakslet personvogn, men i 1919 blev den brugt til et motorvognsforsøg, da APB på egne værksteder forsynede den med en motor på en stor bogie. Imidlertid var det ingen succes, så allerede i 1933 blev den degraderet til personvogn igen.

Da jeg havde fundet en god liggeplads i nattoget, kunne jeg tænke tilbage på en fin tur, hvor jeg havde haft godt vejr, og hvor jeg havde set en masse og fået en masse at vide af det flinke personale. ■



I Nibe stod den lokale befolkning og nød synet af toget.



På dette billede fra Nibe rykker toget ind på sidesporet ved pakhuset for at hente IA-vognen, der indeholdt stykgods for et større beløb. ►

MODELBA NE EUROPA



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

Søndage (undt. jul) kl. 10-17
Efterårsferie: Alle dage kl. 10-17

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

Nu over
7000 forskellige produkter
lagerført på
www.hosdorthea.dk



og mange, mange flere

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
Åbningstider i webshoppen www.hosdorthea.dk: **ALTID!**

Læssespor/ læsseveje



Tekst og fotos
Erik V. Pedersen

Læssespor

Ind- og udlæsning af gods sker medens godsvognene holder på /i læssesporene. Man skelner f. eks. mellem

læssespor ved læsseveje, pakhusspor, kranspor, rampespor, private sidespor, havnespor og syrespor, hvorved forstås de spor på en godsbanegård, der er beregnet til hensætning af syrevogne, det vil sige vogne,

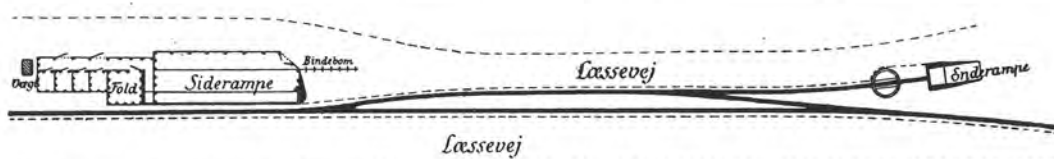
der er lastet eller forventes at blive lastet med syreflasker. Disse holdes i vare- og pakhus adskilt fra andet gods.

Læsseveje

Ind- og udlæsning af vognladningsgoods sker under

åben himmel på stationens godsplads, der omfatter læssespor og læsseveje og ofte en plads for tomt returgoods. Eksempelvis havde Københavns Godsbanegård, mellem Centralværkstedets gamle administrationsbygning og Toldpakhuset, et større område benævnt "Emballagepladsen".

Læsseveje gives en mindste bredde af 5 m og et ensidigt fald bort fra sporet. Om fornødent anlægges en vendeplads for enden af læssevejen. Vendepladsen gives en bredde på mindst 15 m.



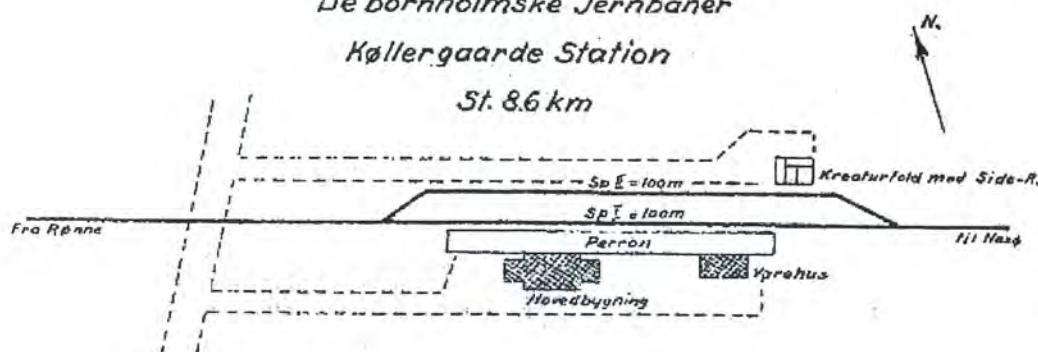
Et fint lille illustrativt eksempel på de oftest forekommende "tekniske hjælpemidler", der kan findes på/ved en læssevej på en mindre station: Svinefold, siderampe, endda to læsseveje, vogn-drejeskive og enderampe. Vogn-drejeskiven kan være udgangspunkt for et mindre sidespor til en virksomhed lige ved stationen.



◀ På Emballagepladsen indleveredes datidens returgående, tomme emballage, der befordredes til en lavere fragt, men til gengæld mod en langsommere og mere "lejlighedsvis" befordring. I højre side af fotoet ses en stribe vogne til returgodset, der – stort set – først afsendtes når vognen var fyldt. I det lille hus i midten, kunne kunderne betale fragten for befordringen.

Denne plads kom siden til at lægge areal til mange afbrændinger af gamle vogne til ophugning (røgen i baggrunden) og indgår i vore dage i klargøringsområdet for Københavns nye Metro – Cityringen.

De bornholmske Jernbaner
Køllergaarde Station
St. 8.6 km



◀ Øverst på tegningen – ved svinefolden (her benævnt "Kreaturfold") ses læssespor-ets vendeplads.



Makadam-læsseveje (med sten- og grusbelægning). Tv: SKRJ. Kjellerup. Terrain, set fra broen over stationsarealet mod N-NV. 31. marts 1968. Th: HFHJ. Vibehus trb, endda med stor galgekran i baggrunden. 28. oktober 1966.

Læsseveje på mindre stationer belægges ofte kun med almindelig skærvemakadam (= sten og grus), på stærkere trafikerede læsseveje benyttes brolægning eller asfaltering. Dobbeltstidige læsseveje, dvs. veje med læssespor på begge sider af vejen, gives en sådan bredde, at afstanden fra spormidte til spormidte bliver mindst 13,5 m. Den dobbeltstidige læssevej gives fald mod midten, og der lægges her en rendesten

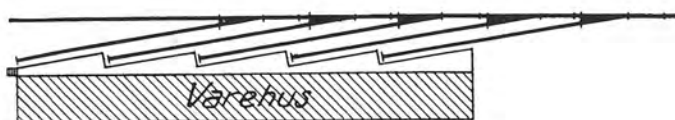
med nedløbsbrønde.

Den simpleste/billigste form for læssespor/og -vej er at spor og vej følges parallelt. Enkelt, lige til man får brug for at "pille" en af de midterste vogne ud af den måske lange vognrække. Det skal her huskes: Når en længere række godsvogne er under udlæsning, vil godset i vognene ikke længere være afstivet eller aftrappet, som det skal være under kørsel. Det kan derfor være forbundet

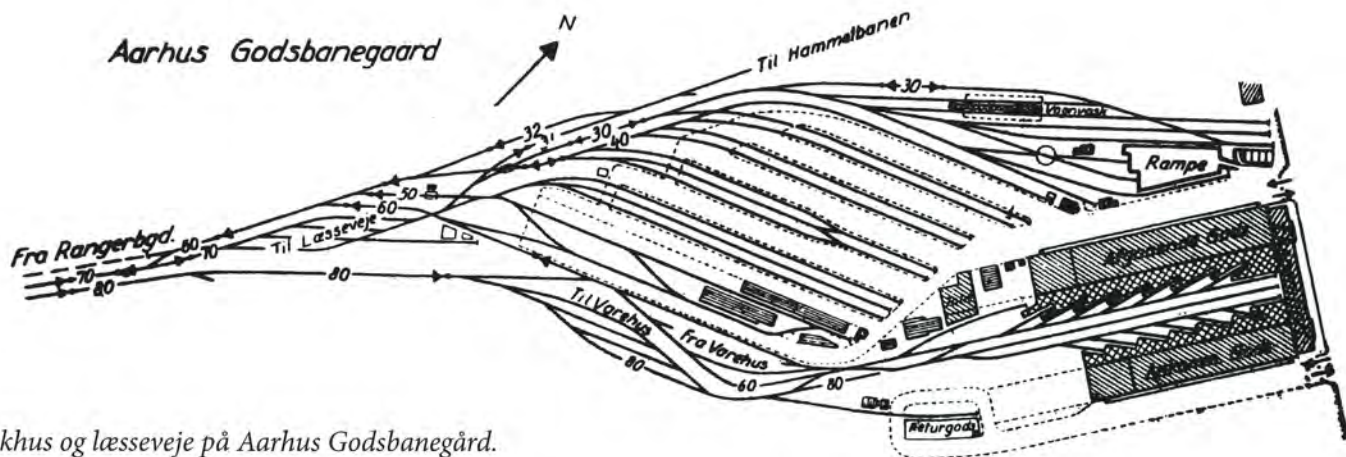
med stort besvær (og dermed omkostninger), hvis man bliver nødt til at rangere med en sådan vognrække. Enten skal alt gods unødigt afstives eller aftrappes en ekstra gang og alle døre skal lukkes eller man kan risikere

store skader, hvis man undlader disse sikringer under rangeringen.

Dette problem kan f. eks. løses ved et såkaldt "kamspor". Her kan vognene rangeres ud enkeltvis uden at "genere" alle de øvrige vogne.



Varehus med savtakket varehusperron.



Pakhus og læsseveje på Aarhus Godsbane-gård.

Ved læssevejene på Aarhus godsbane-gård ses, at der mellem to af læssesporene er indlagt et tredje spor, der ved sporskifter er sat i forbindelse med læssesporene omtrent midt for læssevejen. Herved muliggøres det, at vogne, der henstår i bun-

den af sporet, kan udskiftes, uden at alle de foranstående vogne behøver at blive flyttet.

Når vi nu nævner afstivning af gods. På en af læssevejene på Københavns Godsbane-gård (Gb) mellem et par af læssesporene stod vognkas-

sen af en "afhjulet", lukket godsvogn. Denne vogn (SFJ Jc 224/DSB Ha36836) indeholdt forskellige former for afstivningsmaterialer. Gb var en stor godsbane-gård, så stor, at her havde et lille privat firma "Læsseforeningen" set en forretning i at yde as-

sistance til de mange, ofte éngangskunder, der ikke selv havde tilstrækkeligt kendskab eller materialer til at foretage sådanne korrekte afstivninger.

Fortsættes i næste nummer af Spor og baner



FJ Jc 224 / DSB Ha 36836 som oplag for afstivningsmaterialer på en af læssevejene på Gb. 22. juni 1969.



Nyt gods

Firmaet redscale Modellbau i Tyskland, har lanceret nye godslaster i H0. Der er mange forskellige typer gods, som Nettog er importør af. Blandt de forskellige typer har vi kigget på stablerne af rustent rundjern (5 mm Ø, 70 mm lange) og imprægneret træ.

Begge laster er lavet af træ, men bemalet/farvet, så det får den rette fremtoning. Jernstængerne ligger som fem sammenholdte rundjern, der hviler på to strøer.

Overfladen er bemalet, så den ligner jern, der er dækket af gravrust, mens enderne er korrosionsbehandlet med rød maling – fint patineret.

Træstabilen består af fire gange fem lægter (ca. 3 x 70 mm) med strøer mellem hvert lag. Træet er lysegrønt som frisk trykimprægneret træ og kan altså illudere en last på vej til et nybyggeri. Begge godslaster er p.t. på tilbud hos Nettog og koster kr. 19,- pakken.



Trykimprægneret træ og jernprofiler.

JULETILBUD

hos www.nettog.dk

Snart kommer juletravlheden snigende, så vi vil gerne benytte lejligheden til at ønske alle vores kunder, Spor og Baners læsere, kollegaer og forretningsforbindelser en rigtig glædelig jul samt et lykkebringende nytår – med disse gode juletilbud...

märklin

37698 Diesellokomotiv DSB MY 1135

- Mfx-dekoder
- Lydgenerator
- 5-polet motor
- Telexkobling i begge ender
- Belysning skiftende med kørselsretningen
- Længde over puffer 20,5 cm – Epoke V
- Særproduktion for www.nettog.dk limiteret 500 stykker
- Nummereret certifikat medfølger



Normalpris 3.299,-

NU KUN 2.299,-



märklin 29171-TS DSB lokomotivsæt

- DSB Litra GP med skorstensbånd
- Fx-dekoder
- 5-polet specialmotor
- 2-akslet godsvogn DSB Litra EDE
- 2-akslet DSB-tankvogn "SHELL"
- 2-akslet fladvogn DSB Litra Tx
- Samlet længde over puffer 43,3 cm – Epoke III
- Leveres fra start sæt

Normalpris 899,-

NU KUN 649,-



märklin 29740-TS1

Damplokomotivsæt BR 011 med vogne

- Mfx-dekoder
- Lydgenerator
- 5-polet motor
- Træk på 3 aksler
- Mulighed for montering af røgindsats som tilbehør
- Belysning skiftende med kørselsretningen
- Gangtøjsbelysning
- 3 passagervogne 1. & 2. klasse medfølger
- Længde over puffer 112,3 cm – Epoke IV
- Lokomotiv leveres i plastikindlæg

Normalpris 3.949,-

NU KUN 2.499,-

märklin 29450-S C Skinnesæt med 2 sporskifter og 26 skinnestykker

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



Normalpris 793,-

NU KUN 399,-

märklin 60215/60W-SS

- Central Station
- Stor touchfarveskærm
- 2 integrerede styrepulte
- Både 3 skinne MM og 2 skinne DCC
- Egen sporplan med skift af op til 320/2048 magnetartikler
- Op til 5 Amp. på sporet ved 100 Watt transformator
- Automatisk pendulstyring med S88 modul
- USB-tilslutning til f.eks. trådløs mus eller opdateringer m.v.
- 60 Watt transformator medfølger
- Og meget meget mere...
- Leveres fra start sæt



Normalpris 7.626,-

NU KUN 4.499,-

**VI LAGERFØRER
HELE NOCH'S
TILBEHØRPROGRAM
– til faste lave priser!**

**VI LAGERFØRER
HELE FALLER'S
CAR SYSTEM PROGRAM
– til faste lave priser!**

**MØD OS TIL HOBBY MESSE 2013
I VALBY HALLEN
LØRDAG 2. NOVEMBER KL. 10-18
SAMT SØNDAG 3. NOVEMBER 10-16**

Salg på www.nettog.dk • Tlf. 51 60 00 06 • Møllevej 9 • 3200 Helsingør

Åbningstider: Mandag, tirsdag, torsdag og fredag 10.00 – 18.00 • Lørdag 10.00 – 16.00 • Søndag 12.00 – 16.00

Evt. afvigelser findes i god tid på www.nettog.dk

Kort historie om F-maskinerne



Af Hans Gerner
Christiansen

De første F-maskiner var fire stk. trekoblede togmaskiner uden løbere og med toakslede tendere. De blev leveret i 1873 af den engelske fabrik Hawthorn til de jysk-fynske statsbaner, og i modsætning til andre af datidens O-C-0 lokomotiver var fyrkassen placeret mellem de bageste to hjulsæt, hvilket gav en mere rolig gang i sporet. Cylinderne sad lidt over hjulmidten, og styringen var indvendig mellem rammerne.

DSB F 63, Århus 1931.



Forbilledet for Busses F-maskiner, F 63 fra 1873, bygget af Hawthorn. Slægtsskabet ses tydeligt. Arkiv www.jernbanen.dk.

Også dengang var genbrug moderne, så da man manglede kraftigere rangermaskiner end de tokoblede, som man hidtil havde klaret sig med, ombyggede man i 1889-90 de fire F-maskiner til trekoblede rangermaskiner på værkstederne i Aarhus. De fire overflødige tendere leverede materiale til sidevandkasserne på de "nye" lokomotiver.

Statsbanernes to maskin-afdelinger blev i 1892 slået sammen til én under ledelse af Otto Busse, som også havde været med ved ombygningen af de fire F-maskiner,

▲ Den nye model af F 446, placeret oven på fabriksskiltet fra den originale maskine i forretningen Kystbanen. Foto Vagn Holstein.

så da der opstod behov for flere kraftige rangerlokomotiver, var det meget naturligt, at han skelede til de fire første F-maskiner.

Man bestilte 10 stk. af de nye F-maskiner, der blev kaldt F II internt, og på flere områder var der ændringer i forhold til F I, Cylinderne

var ikke skrå, og styringen var en udvendig Allan-styring med to excentrikker på drivhjulsættets vingekrumtap. Cylinderdiameteren blev forøget, ligesom damptrykket blev sat op til 12 kg/cm². Af hensyn til rangerpersonalet blev der lavet et langt, solidt trinbræt, hvor

DSB F 476, København 1901.



En af maskinerne, F 476, der blev bygget i 1901 af Smith, Mygind og Hüttemeier på Nørrebro i København. På grund af manglende sporforbindelse måtte det transporteres på en blokvogn af et lokomobil (damptrømler) til nærmeste læssevej. Arkiv www.jernbanen.dk.



▲ F 468 var et af de tidlige F-lokomotiver, bygget i 1909 af Borsig. Her ser man tydeligt den oprindelige, lille dome og den ret lille kulbeholder bagpå. Arkiv Vagn Holstein.



▲ F 446, bygget i 1913 af Frichs med byggenummer 3 – forbi- ledet for F2010's vellykkede F-maskine. Foto Danmarks Jern- banemuseum.

En af Odenses flittige F-maskiner, som Hans Gerner beundrede, var nr. 424. Maskinen skubber vognene under overvågning af de to portører på det store trinbræt. De holder sig fast dels i diverse håndtag, dels i nogle lange kæder, der hænger uden på maskinen. En ikke helt ufarlig metode, men meget brugt. Lokomotivføreren har lige smidt et par skovle kul på fyret, hvilket fremgår af røgen fra skorstenen. De store nummerskilte er monteret af hensyn til personalet i kommandoposten, der hermed nemmere kunne holde øje med de forskellige rangermaskiner. Foto HGC. ►

der kunne stå indtil flere portører, som kunne holde sig fast i læderstropper. Man bibeholdt systemet med to forskellige sikkerhedsventiler på henholdsvis fyrkassen og domen. Røgkammerdøren var næsten flad, og sandkasserne sad under fodpladerne, så de var næsten ikke synlige.

I 1898 blev de bestilte nye F-maskiner leveret fra Esslingens filial i Saronno – men med Esslingens byggenumre! Det viste sig, at Busse havde været meget heldig med konstruktionen, så der blev efterhånden bestilt i alt 105 F-maskiner fra forskellige leverandører. I 1913 begyndte Frichs i Aarhus at fremstille lokomotiver, så i årene frem til 1923 blev der leveret 46 F-maskiner herfra.

I 1930-erne blev F-maskinerne forbedret på flere områder. Den mest synlige ændring var placering af sandkassen bag domen i en fælles kappe. I første omgang var det selvfølgelig for

at kunne holde sandet tørt, men efter min mening pynkede det på lokomotivet og fik det til at se mere moderne ud. I stedet for de to forskellige sikkerhedsventiler monterede man to moderne Pop-ventiler på fyrkassen,



og den flade røgkammerdør blev udskiftet med en mere spids, der var stivere og derfor holdt bedre tæt. En del

maskiner fik ejektor og vakuumledning, så de kunne forberede vognstammer til togmaskinen og ligeledes

© Frichs. DSB F 665, Frichs 1949.



En nybygget F 665 hos Frichs i 1949 efter de gamle tegninger – kraftigere puffer, stor dome og større beholder til kul er de mest iøjnefaldende 'nyskabelser'. Arkiv www.jernbanen.dk.



F 457 fotograferet under rangering et sted i Danmark med blandt andet en stor, tysk godsvogn. Arkiv Vagn Holstein.

fremføre tog over kortere afstande. Under besættelsen fik alle de 105 lokomotiver trykluftstyr og tilhørende bremse, og en del fik en større kulkasse. I samme tidsrum viste der sig behov for flere rangermaskiner, så foruden 10 Q-maskiner blev der bestilt 15 F-maskiner efter de godt 50 år gamle tegninger. Frichs leverede maskinerne i 1949, og der var ikke mange ændringer i forhold til de 105. Man bibeholdt den gammeldags styring med de to excentrikker, men drivstang og kobbelstang var med udfræs-

ninger. Pufferplankerne blev forstærket, og pufferne var de moderne cylinderpuffer, ligesom der blev monteret en større kulkasse.

De 120 F-maskiner var meget værdsatte, idet de var robuste og manøvredegtige. Højest tilladte hastighed var 50 km/t, og de måtte befare alle DSB's strækninger bortset fra de helt svage D-strækninger. Trækraften var som togmaskinen litra G, hvilket ville sige 480 t. på flad strækning og 310 t. på en A-stigning. De var enmandsbetjente, så af og til måtte man afbryde range-



Mange steder var der en kraftig stigning fra selve havnebanen og op til stationen, og i Odense var det ingen undtagelse. Som det ses, måtte F-maskinerne lægge alle kræfter i på bakken. Forrest kommer F 427....



... og den bliver hjulpet af skydemaskinen F 441, der vrikker fra side til side af bare anstrengelse. Det lød fantastisk flot. Vognen foran maskinen er en HJ af første serie. Begge fotos HGC.



F-maskinerne blev ofte beundret af store som små entusiaster. Her er det Vagn Holstein, der som treårig i Århus i 1952 allerede har fået vakt interessen for jernbaner. Foto Viggo Holstein.

ringen, så lokomotivføreren kunne få tid til at smide nogle skovle kul ind i fyrkassen og sætte vand på kedlen.

Mig og F-maskinerne

F-maskinen var et af de første lokomotiver, jeg stiftede bekendtskab med. Min far var skolebetjent på Teknisk Skole i Odense, og under besættelsen måtte han klare diverse ærinder pr. cykel, og jeg havde en lille sadel foran på stangen. Jeg husker tydeligt, at vi holdt mellem banegården og posthuset og så på stødrangeringen. Jeg kunne ikke se F-maskinen for banegårdsbygningen, og jeg kunne ikke forstå, at godsvognene kunne køre alene.

Sidst i 40-erne cyklede jeg selv rundt og kiggede på tog. Ved hjælp af en perronbillet til 50 øre kunne man komme over på perron 2, hvorfra der var et fint udsyn til F-maskinernes rangering, der foregik på følgende måde: F-maskinen kørte ind på et af opstillingssporene, hvor der stod en lang række godsvogne, som f.eks. var ankommet med et godstog. Maskinen blev koblet til vognene, og efter et øjeblik begyndte den lille maskine at trække af sted med de mange vogne. Det foregik med hidsige dampslag, som kom hurtigere og hurtigere efter hinanden. Det lød virkelig godt, når maskinen passerede mig og fortsatte ud i udtrækket, hvor der blev bremsset. Så begyndte stødrangeringen. Portøren koblede en eller flere vogne fra, og efter et fløjt satte maskinen i gang med styringen lagt helt ud og regulatoren lukket godt op. Portøren fløjtede stop, og maskinen bremsede, alt hvad den kunne. De afkoblede vogne fortsatte ind på det valgte spor og blev derinde bremsset af

en portør. Til tider havde vognene for meget fart på, så de buldrede ind i de vogne, der i forvejen stod på sporet. Sporskiftet blev hurtigt lagt om, og forestillingen gentog sig. Det var imponerende at se og høre, hvad den lille maskine kunne præstere. Godsvognene kunne selvfølgelig også blive hentet ved læsseveje, pakhuse eller andre steder. Fremgangsmåden var den samme.

F-maskinerne rangerede selvfølgelig også på Odense havn, og der fandt jeg ud af, at sent på eftermiddagen skulle alle de læssede vogne fra havnen op på stationen, der lå noget højere. Stigningen var ganske pæn, og normalt krævede det også to F-maskiner – en foran og en bagpå. Det lød af noget, når trækket satte i gang nede på havnen, og de to maskiner henholdsvis trak og skubbede op ad stigningen.

Da DSB ikke længere havde F-maskiner i drift, stiftede jeg bekendtskab med Kolding Lokomotiv Klubs nr. 694, der om sommeren trak veterantog fra Vejle til Jelling og omvendt. Stigningen op gennem Grejsdalen begyndte kort efter, at toget havde forladt stationen og fortsatte til indkørslen på Jelling station. Jeg var konduktør, og når jeg havde kontrolleret alle "min" vogns rejsende, gik jeg altid ud på en af de åbne endeperroner. Det var dels for at kontrollere, at folk stod pænt på endeperronerne og ikke benyttede overgangene under kørslen, og dels for at nyde lyden fra F-maskinen, der arbejdede sig op ad stigningen.

Der er bevaret ni F-maskiner i ind- og udland, men mig bekendt er der ingen køreklare i Danmark i skrivende stund. ■



En af de bevarede F-maskiner er F 694, der i sine velmagtsdage som veteranmaskine bl.a. kunne ses foran togene fra Vejle til Jelling. Her rangerer den i Vejle i 1996. Foto Flemming Søeborg.



Også SFvJ i Faaborg har en flot restaureret F-maskine, nr. 657, der her ses i Korinth i det tidlige forår 2007. Foto Flemming Søeborg.



Amagerbanens F-maskine Nr. 8 (ex. nr. 466) på vej fra Prøvestenen med et par Shell-tankvogne engang i 1960'erne. Ukendt fotograf. Arkiv Tommy Jørgensen. ►

Bog om livet ved de bornholmske jernbaner



Der kommer hele tiden nyt om de forlængst nedlagte, bornholmske jernbaner (DBJ) – dels i form af nyhedsblade fra Foreningen DBJ, dels som nu i form af en ny bog med erindringer fra den sidst ansatte trafikelev ved DBJ.

Det er Erik Andreassen (EA), der har nedskrevet sine erindringer, hvorefter de er blevet suppleret med beretninger fra driften, krydret med anekdoter, uddrag af driftsreglementet, men også med mere almenne betragtninger såsom definition af begrebet 'dannelse' eller opskriften på en bornholmsk 'honningsyp' (brændevin med honning). Det er der kommet en rigtig god og underholdende bog

ud af. Den er tilmed overdådigt illustreret med utallige, sjældne billeder – det er ret utroligt, at der stadig er upublicerede billeder fra disse baner, der kun fik 68 års levetid.

EA blev ansat som trafikelev i 1963 på Nexø station, og hans første opgave bestod i at gå til købmanden efter en omgang øl til personalet. Forgæves ledte han i driftsreglementet efter en bestemmelse om denne opgave. Arbejdet var dog meget afvekslende for ham, idet han blev sendt rundt på de øvrige stationer som afløser. Nok var toggangen på den sidste, resterende bane mellem Rønne og Nexø ikke overvældende stor, men der var dog krydsninger på

Aakirkeby station (Bornholms Fredericia), hvor det ind imellem blev afviklet 'ikke helt efter bogen'.

Til arbejdet hørte bl.a. modtagelse af gods til togene. EA fortæller om, hvorledes en sending sild var efterladt på perronen, og kasserne blev angrebet af sultne måger. Han måtte begive sig ud på perronen og i et inferno af "fisk, fjer, lort og skrigende flagrende fugle" fik han jaget dem væk.

EA blev flere gange korrekset af sin stationsforstander om den rette sprogbrug, f.eks. om brugen af tredje person i samtaler. På et tidspunkt ringede stationsforstanderens kone for at kommandere ham hjem i et alvorligt ærinde (han skulle skrælle kartofler). EA gik ud til pakhuset, hvor stationsforstanderen sad og drak en øl med personalet. Belært af dennes korrektioner sagde EA: "Jeg skal hilse stationsforstanderen fra stationsforstanderens hustru og sige til stationsforstanderen, at hvis stationsforstanderen ikke omgående kommer hjem og skræller stationsforstanderens kartofler, får stationsforstanderen ingen aftensmad!" Stationsforstanderen smilede og sagde, mens de

fulgtes tilbage til stationen: "Det er glædeligt at konstatere, at min oplæring bærer frugt, men måske skal vi også arbejde lidt med begrænsningens kunst."

Et opslag indeholder sikkerhedstjenesten, herunder forholdsordrerne vedrørende plantog, særtog og arbejdstog, lige som afmelding af tog indgående beskrives. De specielle forhold om postbefordringen på DBJ gennemgår EA også, og det er et sjældent indblik i hverdagen på DBJ, denne bog giver. Bjerne blev nedlagt i september 1968, og EA drog bort fra øen og søgte andet arbejde.

Det er en bog, man læser med glæde og interesse – og bagefter kan man kun ønske, at det engang vil lykkes den lokale forening at få etableret en decideret veteranjernbane – det fortjener såvel de lokale som de mange tilreisende til øen. ■

Erik Andreassen: Den sidste trafikelev ved De Bornholmske jernbaner. Bornholm Tidendes Forlag i samarbejde med DBJ Museum, 2013. 112 sider, talrige illustrationer. Pris ca. kr. 130,-. ISBN 978-87-7799-237-7.



Illustration fra bogen om DBJ.



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

Modelmesse

Den 26. og 27. oktober 2013

Stoholm Fritids- og Kulturcenter

15 km fra Viborg · 15 km fra Skive · 30 km fra Holstebro

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

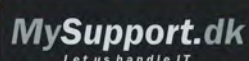
www.modeltogmesse.dk

hvor du også finder gode tilbud fra nogle af udstillerne...

Mød bl.a. følgende udstillere:

Hobbykæden · SMT Modeltog · Witzel Hobby
Hos Dorthea · Felderbanen · Lekbo Handel
Perron 1/Nettog · Skinne Bøger · Nice-Led
Vejlesens Hobby · F2010 · Asmark Models
Games On Track · Danske Loksounds
Mariager Remisekomite · Danske Modelbyggere og kørende anlæg fra
Modeljernbaneklubben Gudenaen
MJBK drejeSKIVEN samt Spor 1 Trekanten

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.



Indgangsbillet

Voksen 70.- kr.

Børn 6-14 år 30.- kr.

Børn under 6 år gratis

Små pillerier...



Tekst og fotos Finn Frøsig

Selvom mit anlæg – Lustrupholmbanen – længe været i drift, skal der jo hele tiden pusles med noget nyt, ikke mindst på den dekorative side. Et par af mine seneste projekter har været gadelygter, nogle bygnings-udskiftninger og lidt andet pynt.

Lad os starte med gadelygterne. Som tidligere beskrevet har jeg for længe siden fravalgt lys i huse, tog m.m. på mit anlæg, dels fordi det ville forlænge min byggetid markant, dels fordi hele fortrådningsdelen ville kræve en masse ekstra arbejde. Mine gadelygter skal derfor være rene attrapper, som blot understreger det valgte lokalmiljø.

Gadelygterne er baseret på samme grundkonstruktion som mine perronlygter. Masten består af 1,5 mm² kobbertråd og mastearmene af 0,7 mm² kobbertråd. Som bundrør er der påsat krym-

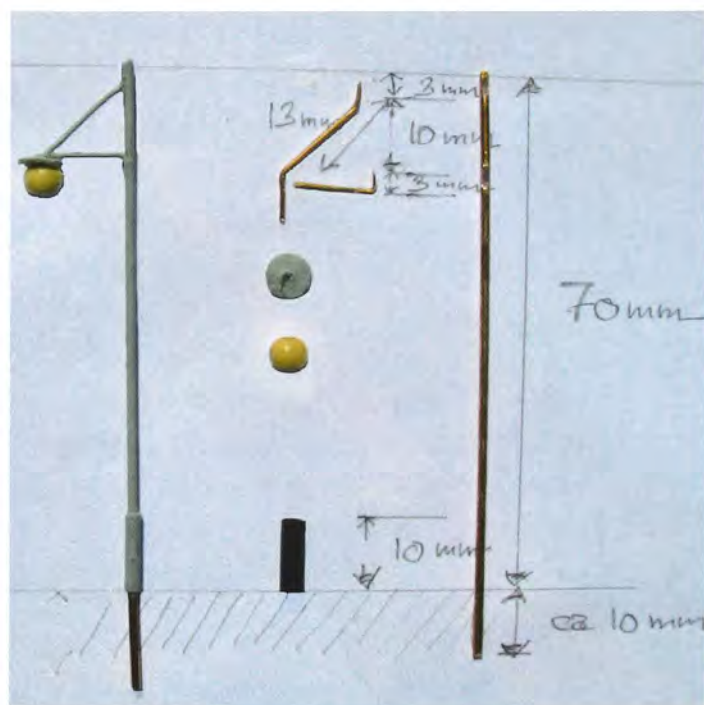
peflex i 10 mm højde. Selve armaturhovedet er fremstillet af karton og en træperle. Lygteskærmen er en rund udstansning af karton, udført på en standard hullmaskine, lampekuplen er en 5 mm træperle fra Panduro Hobby.

I masten files to spor på 3 mm til de to lampearmer, således at armene kommer til at ligge næsten glat med lygtemasten. Selve loddeflader på lampearmerne bankes flad, således, at den passer ned i de to spor. Når de to lampearmer er fastloddet på masten, rettes de op og sammenloddet. Derefter kan skærmen og kuplen limes på studsene på lampearmerne. Det er naturligvis op til den enkelte at vælge farve på lygten, jeg har valgt en Humbrol 64 mat.

Nybygninger

I forbindelse med lygteprojektet satte jeg også gang i et større renoveringsarbejde af »Jernbanehotellet«. Jeg har længe været utilfreds

Blik på Lustrupholm Station med styrevognstog CRS, CRM og Mo. Den nye husrække ses i baggrunden.



Komponenter til simpel gadelygte:

Mast, kobbertråd 1,5 mm²

Lampearmer, kobbertråd 0,7 mm²

Lygteskærm, karton fra hullmaskine

Lampekuppel, 5 mm træperle

Bundrør, krympeflex

Maling: Humbrol 64, mat

med den gamle Kibri hjørne-bygning. Etagehøjden var for lille og vinduerne tilsvarende for små. Jeg overvejede forskellige løsninger, herunder en ny bygning, men udbuddet af hjørnehuse er ikke særlig stort, og jeg fandt ikke et egnet byggesæt. Derfor endte det med en ombygning af det gamle Kibri-hus, hvor det handlede om at udskifte facaden.

Det lykkedes mig at demontere hele den øverste del incl. taget. I restlageret fra mine Auhagen-huse fandt jeg nogle rødstensfacader + vinduesrammer m.m., og så gik jeg i gang med at samle en ny facade. Det lykkedes mig også at få bygget en stor kvist på den ene facade, og på den anden facadeside genanvendte jeg kvistene

fra det gamle Kibri-hus, dog med nogle fordanskede vinduesrammer. Bagsiderne blev genanvendt fra det gamle hus.

Ligeledes fra kassen med byggesætdele kunne jeg hente stumper nok til et helt nyt hus med forretning. Det afløser en anden Kibri-bygning. Det nye hus rummer »Herremagasinet«, selvfølgelig med tøj udstillet i vinduerne og bagvægge (print) med mere tøj. Ved siden af har frisøren til huse, også her er der »liv« bag facaden med en kunde i stolen og en små-sludrende frisør i fuld gang med arbejdet.

På sidebanestationen »Carlskilde« er der ligeledes tilføjet lidt forskellige detaljer, bl.a. er der opsat gadelygter, advarselsskilte ved

overskæringen, og Brugsen har også fået sin egen varebil.

Nogle af de næste projekter handler om at sætte mere liv på området ved Carlskilde Station. Ved bryghuset er

der behov for noget mere liv med personer, ølkasser o.s.v. Egentlig burde der også sættes aktive blinklys i advarselsskiltene ved overkørslen. ■



Husrækken ved indkørslen til Lustrupholm Station med nye lygtepæle, gadeskilte og husnumre.



▲▼ Det nye Jernbanehotel med rødstenoverbygning og nye kviste.



To nye huse i hovedgade. Tv. frisøren, imidten Herremagasinet, selvfølgelig med butiksindretning.



Brugsen på Carlskilde stationsplads. Herfra forsynes den lille by med købmandsvarer plus Major komfurer.

Apropos godsvognen fra GDS i nr. 10

Tekst og fotos Rasmus Wiuff

På et sidespor ved Borup i Nordsjælland stod længe to efterladte godsvogne. Den 22. juni 2004, hvor billederne stammer fra, var kun den ene vogn tilbage. Nu er også den væk. Mellem de overgroede skinner lå sidste år kun lidt smårester tilbage, bl.a. det karakteristiske dørhåndtag med flere hager (ty: Mehrfachhaken), som gjorde det muligt at lukke skydedøren helt eller lade den stå lidt på klem.

Vognen og det lille stykke jernbane, den stod på, er mættet med historie, både lokalhistorie og europæisk historie. Vi tager først det lokalhistoriske.

Frederiksværkbanen blev indviet den 30. maj 1897 og gik fra Hillerød til Frede-



riksværk. I 1916 blev banen forlænget til Hundested og fik navnet Hillerød-Frederiksværk-Hundested Jernbane, HFHJ. I daglig tale er

▲ GDS-vognen syntes prisgivet denne sommerdag i juni 2004, hvor Rasmus Wiuff fotograferede den. Der er ikke meget af den oprindelige, sortbrune bemaling tilbage.

den blevet kaldt Frederiksværkbanen, hvilket navn da også stod på banens IC2 tog og MX-lokomotiverne. I dag er Frederiksværkbanen en del af Lokalbanelen.

I 1950 blev strækningen fra Hillerød til Skævinge omlagt, da den oprindelige linjeføring ud af Hillerød skabte mange problemer for både trafikafviklingen og byudviklingen. Fra Hillerød benyttede man fra 14. maj 1950 i stedet for den sjællandske midtbanes tracé frem til Nr. Herlev med stationsnavnet Brødeskov.

Den sjællandske midtbane gik fra Hillerød over Frederikssund og Hvalsø til Ringsted og Næstved. Banen skulle bl.a. have taget den internationale trafik fra Sverige via Helsingør og til Tyskland via Gedser som aflastning for trafikken gennem København. Det meste af banen fik en meget kort levetid. Allerede i 1936 blev

strækningen Ringsted-Frederikssund nedlagt – og det oven i købet inden Hillerød-Frederikssund var færdigbygget. Men jordarbejdet og enkelte broer var udført og kan ses her og der i landskabet mellem Hillerød og Frederikssund. Og frem til Nr. Herlev er tracéen altså blevet en del af Frederiksværkbanen. Tidligere havde



Lyset kaster uhyggelige skygger ind i vognen med mindelser om fangeceller og gitre.



Aksellejerne røber deres herkomst.

Borup Teglværk et sidespor med forbindelse mod nord til den gamle bane. Efter omlægningen fik teglværket forbindelse mod syd til den ny bane.

Vognen på dette fortabte sidespor ved Borup er en tysk standardtype fra omkring Første Verdenskrig. Vognen hed oprindeligt hos Deutsche Reichsbahn (DRB, senere DR) litra G tilknyttet byerne Kassel og München (Gattungsbezirk). Senere hos Deutsche Bundesbahn, DB, fik den litra G10. Fra 1910 til 1927 blev der i Tyskland bygget næsten 122.000 af denne vogntype, hvilket antal kun overgås af den åbne tyske godsvogn Om. Danske privatbaner (bl.a. HFHJ og GDS) købte 51 af denne type efter Første Verdenskrig.

På billedet fra vognens indre kan man se ringene i væggene til tøjring af kvæg. Under Anden Verdenskrig blev disse vogntyper – som stort set alle tyske, lukkede godsvogntyper – brugt til at transportere fanger til kz-lejrene. Med tanke på denne fortid virker skyggerne pludselig skræmmende.

Der Deutsche Staatsbahnwagenverband eller blot Deutsche Wagen Verband, (DWV, jf. foto af aksellejet) blev grundlagt i 1909. DWV udgav i perioden 1911 til 1913 tegninger til ensretning af alle tyske godsvogne. Før havde der været et utal af forskellige typer, fra nu

af skulle der kun bygges få typer efter standardtegninger. Godsvognen ved Borup er bygget nøje efter DWV's tegning A2. Aksellejerne er tilsyneladende produceret i 1918 på fabrikken Enzinger i Breslau, i dag den polske by Wrocław.

Standardisering var i det hele taget på mode omkring Første Verdenskrig. I 1917 grundlagdes Deutsche Industrie Normen, DIN, som i vor tid er suppleret af internationale normer som ISO og CEN. En af DIN's første og mest velkendte succeser var standardiseringen af papirformater i 1922 med det stadig udbredte format A4 – som også er formatet på Spor og baner!

Nu kom vi vist rigtig langt ud på et sidespor... ■

Litteratur:

Med tog til Hundested gennem 75 år, Ole-Chr. M. Plum og Birger Wilcke, Dansk Jernbaneklub, 1991.

Godsvogsmateriellets historie, Jens Bruun-Petersen, Banebøger, 1993.

Güterwagen, Gedeckte Wagen, Band 1, MIBA, Stefan Carstens og Rudolf Ossig, 2000.

Güterwagen, Bestände und Bauteile – Güterzuggepäckwagen, Band 6, MIBA, Stefan Carstens, Paul Scheller og Harald Westermann, 2011.

Diverse hjemmesider på Internettet.

Skinne-lægning

Man siger nok, at det er vigtigt at lægge modeljernbanens spor med størst mulig nøjagtighed for at undgå afsporinger og uheld – og selvfølgelig også for at få en så naturlig og glidende kørsel som muligt. Således har jeg selv for nyligt kæmpet med at få sporet fra Fleischmanns ældre, manuelle drejeskive med messingskinner til at passe til Roco-Line-skinner (det er to forskellige generationer af modelspor). Kun efter arbejde med grovfilen lod det sig gøre at få en nogenlunde overgang uden voldsomme 'hop'. Men hvordan er det så lige ude i "den rigtige verden"?

Kig lige nærmere på disse

billeder af drejeskiven i Ryomgård – og bemærk den store højdeforskel mellem drejeskivens nyrenoverede spor og det tilstødende spor. Der er fire-fem centimeters højdeforskel, hvilket svarer til ca. 0,5 mm højdeforskel i H0 – ikke meget, men dog nok til at det kan registreres. På den virkelige drejeskive vil sporet på broen nok blive trykket noget ned ved lokomotivernes passage, men alligevel kan det ikke undgås, at det giver et lille ryk (og et ordentligt brag), så måske skal man ikke være ked af, at ens egen modeljernbane ikke altid er lige perfekt?

fs



Drejeskivens spor ligger markant højere end de tilstødende spor gør.



En gammel svend fra Jernstøberiet Phønix i Odense.



Naturen vinder til sidst over det hele. En stump jernbane er på vej til at forsvinde. Billede fra 12. marts 2012.

Fødselsdags- fest i Give

Tekst og fotos
Flemming Søeborg

"Hos Dorthea" i Give fejrede tre års fødselsdag i september. Tre år er måske ikke så meget i denne branche, men på den korte tid er butikken vokset til anselig størrelse – såvel arealmæssigt som målt på omsætning.

Butikken ligger midt i Give med nemme adgangsforhold. På fødselsdagen var der konstant besøg af nysgerrige og gratulanter. Henrik Hagen, der står for butikken, fortalte og viste rundt i de indbydende lokaler.

– Det er jo en pudsigt blanding i butikken – modeljernbaner og børnetøj blandt andet. Hvordan ser kunderne på det?

– Det har vist sig at være en meget god idé. Når mødre kommer ind for at se på børnetøj, får deres større drenge øje på modeltogene – synligheden betyder alt. Vitruinerne med modeltog er et godt blikfang.

– Hvordan viser det sig?

– For eksempel sælger vi utroligt mange startsat – såvel af Märklins "My World"-begyndersæt som af de større og dyrere sæt. Jeg har ofte måttet efterbestille sæt som hasteordrer, især op til julen, fortæller Henrik.

– Holder interessen så – hænger drengene ved modeljernbanen?

– Ja, 25-30 % fortsætter med togene og køber mere materiel.

– Hvordan med tilbehør?

– Jeg er lagerførende med alle skinner fra Märklin, Fleischmann/Roco og Tili. Jeg er specielt fascineret af Tilligs spor, der er superflot med spinkle, patinerede profiler. Dertil har jeg Bra-

wa, Heljan, Faller, Noch og Auhagen i sortimentet.

– Hvorfor har du og Dorthea denne blanding af legetøj, hobbyartikler og børnetøj?

– Det skyldes faktisk Lutz Trojaner, som havde en lignende forretning i Harrislee ved Flensborg. Jeg var meget begejstret for denne blanding, som blev mulig for os, da vi overtog legetøjsbutikken (og den tidligere ejer Lissi Christensen) her i byen sidste år. Nu har vi fire "ben" at stå på – modeljernbaner, hobbyartikler, legetøj og børnetøj.

– Og det vil fortsætte sådan?

– Ja, og vi har yderligere den fordel, at vi som selvstændig forretning er fri for kædernes tvungne varer. Vi kan vælge frit, hvad vi vil have – og så har vi et meget stort opland, da der ikke er legetøjs- og hobbybutikker i de nærmeste byer.

– Det er jo en stor forretning – har I bygget til?

– Vi rev en mur ned, da vi åbnede – det er ind til afdelingen med modeltog, der er på 100 m². Under bygningen har vi flere lagerrum, så vi



Lissi Christensen, Dorthea, Henrik og Bo Hegner foran butikken.

skifter hvert halve år mellem sommer- og vinterlegetøj, siger Henrik. Vores hjemmeside har i øvrigt nu over 110.000 besøgende om måneden.

I togafdelingen viste Bo Hegner fra Loko-Dan de utallige, digitale funktioner,

som Viessmann tilbyder, på et demonstrationsanlæg. Alle handlende fik endvidere mulighed for at få stillet tørst og sult ved den pølsevogn, som Henrik og Dorthea havde lejet til jubilæet. Et stort tillykke til denne succesfulde forretning. ■



Bo Hegner viste de digitale muligheder på et prøveanlæg.



"Hos Dorthea"-butikken – modeltogene er i bagbygningen.

Ny bog om nordjyske rutebiler

Af Flemming Søeborg

Det er Bjarne Svendsen, der på forlaget J-bog har udgivet denne nye bog om nordjyske rutebiler. Det er der kommet en god og hyggelig bog ud af.

Bjarne Svendsen har gennemgået over 60 forskellige, nordjyske rutebilvognmænd og fortalt deres historie. Mange af firmaerne daterer sig tilbage til de første årtier af sidste århundrede, hvor rutebilerne i løbet af få år var medvirkende til at tage livet af mange privatbaner. Historien gentager sig næsten, idet mange af disse selskaber nu selv er blevet offer for udviklingen i forbindelse med nye tiders udlicitationer.

Hovedparten af disse selskaber blev drevet som familievirksomheder, hvor chauffører og lokalbefolkning var i tæt samklang med hinanden. Det ses, ikke mindst i skildringen af de mange firmalukninger og afskedsture, hvor trofaste passagerer mødte op med diverse hilsner til chaufførerne. Der var et andet, nært forhold mellem parterne, dengang rutebilerne blev drevet lokalt.

Bogen er ypperligt illustreret med masser af farvebilleder af moderne rutebiler og enkelte sort/hvide billeder af ældre materiel. Der er fyldig beskrivelse af hvert enkelt firma, og forfatteren har også været så betænksom at

udstyre bogen med et stort kort over landsdelen, således at også mindre lokalkendte kan finde de forskellige lokaliteter og ruter. Det er en velfortalt og velskrevet bog, der kommer 'hele vejen rundt' om emnet uden at blive for teknisk eller kedelig – en bog, der ud over det historiske materiale også rummer god inspiration for modelbyggere og almindelige bus-entusiaster. Og for lige at runde det af, så er der også et par sider med Hjørring Privatbaners og Skagensbanens rutebiler, bybusserne ved AOS i Aalborg samt en halv side om DSB's rutebiler. ■



Bjarne Svendsen:
Nordjyske rutebiler
i alle farver.
J-bog 2013, 170 sider,
stift bind.
Pris ca. kr. 350,-.

Kampen om Himmerlandsbanerne

Kort før bladet skulle trykkes, udkom denne nye bog om Himmerlandsbanerne af Mogens Duus. Jeg har ikke kunnet nå at annoncere den, men da den er et så vigtigt (og vægtigt) indlæg i jernbanedebatten, kommer anmeldelsen af den i nr. 12. Alene ud fra billed- og tegningsmaterialet kan bogen anbefales – den er i samme format og udstyr som Glyngørebogen af sam-



me forfatter, der udkom for nogle år siden.

fs



BEDFORD CA postbil i HO

Tre numre – 385, 1204 og 1208.

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

Eksklusivt for

FRISPORET

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

Modeljernbaneudstilling i Helsingør



I september afholdt Danmarks Tekniske Museum atter modeljernbaneudstilling. Det er kun private og klubber, der udstiller – der er ingen forretninger, som distraherer, så man kan som besøgende fordybe sig i de forskellige anlæg og i samtaler med modelbyggerne.

Det gjaldt såvel klassiske, små, gamle Märklin-anlæg med blikskinner – kært gensyn for en del besøgende –

som store, færdige klubbanlæg (f.eks. Golden Spike), men også anlæg under opbygning.

Danmark i model

I museets 'hobbyrum' kunne de besøgende følge den videre opbygning af det teknisk-historiske Danmarks-anlæg. Siden sidste gang i 2011, hvor jeg besøgte det, er der sket meget – således er de kørende trolleyvogne sat i drift – en rød NESA-vogn og en gul KS-vogn, tillige med en blå Holte-omnibus. I midten af vejkrydset ved Husum S-togsstation hænger nu en klassisk lyskurv med det oprindelige lysskift rød-gul-grøn-gul-rød (og ikke 'rød/gul' som i dag) – og busserne holder naturligvis for rødt. I flere bygninger er der nu belysning og sågar fjernsyn – sort/hvidt, naturligvis, for det sidste anlæg skildrer forholdene i 1960. Her er der også bygget en Esso-servicestation med de typiske belysningsarmaturer, og ved bunker-anlægget er der monteret korrekte,

▲ Et klassisk anlæg med elektrisk tog – sådan som mange af os havde det.

grønne forbudsskilte mod at betrede anlægget – næppe synlige for det blotte øje!

Christian Hansen fra Fd-MJK, der står for mange af detaljerne, efterlyser i den forbindelse billeder af de specielle fodgængersignaler, der blandt andet fandtes i Københavns Frihavn samt i Gentofte. Det var orange glober med blinklys, monteret oven på almindelige

fodgængerskilte, vel nok inspireret af samtidige, britiske signaler. Andre nyskabelser er klubhuset fra Døllefeldt-Musse stadion og en optagevogn fra DR TV – en tro kopi af museets originale OB-vogn. Museet er absolut et besøg værd – der er mange fine eksempler på hverdagens teknik og transportmidler.

fs



En Magirus-omnibus fra HHGB, set på Viggo Jensens anlæg fra Gilleleje.



Fine detaljer hos ModelBaneBanden.



To MA-motorvogne, set på Hedegårdens Privatbane-klubanlæg.



Forbilledet for DR-vognen findes i udstillingen.



DR-optagevognen på stadion.



Denne vogn havde sit forbillede på de københavnske gader.



Forbilledet for modellen af betonkanonen er også udstillet på museet.



Lydsvag, københavnsk nærtrafik med trolleyvogne – den gule KS-vogn er lavet af en gammel Kodak-æske til dias.



Klubhuset fra Døllefjelde-Musse på Lolland.



Tankstationer var tidligere meget stilrene som denne typiske Esso-station.

EG i nye farver fra Heljan

Parallelt med, at de flotte, blå/gule EG-lokomotiver efterhånden ommales i DB Schenkers design, har Heljan nu udsendt et par bemalingsvarianter af EG-modellen. Det blå/gule design blev af nogle kritiseret med ordene 'kagedåse', men det var både stærkt og modigt gjort af DSB Gods at vælge et nyt og kontroversielt design.

De fleste har nu fået den trafikrøde farve (RAL 3020), som Heljans model har. Teknisk er der ikke noget at sige om EG-lokomotivet, det kører som de blå/gule, og trækraften er enorm, trods fraværet af hæfteringe. Konstruktionen med cen-

terstillet motor og kardanled med træk på fire aksler (DC-udgave) er efterhånden traditionel og fungerer upåklageligt. Lysskiftet hvidt/rødt er, som det skal være, og demonteringen af overdelen sker uhyre let – træk ud i siderne, hvorefter underdelen lige så stille glider ned. Montering af dekoder er heller intet problem, da der er tale om et 'klassisk', ottebenet stik, hvor man stadigvæk kan se alle benene og ikke skal fumle med de bittesmå 21- eller 22-bens stik.

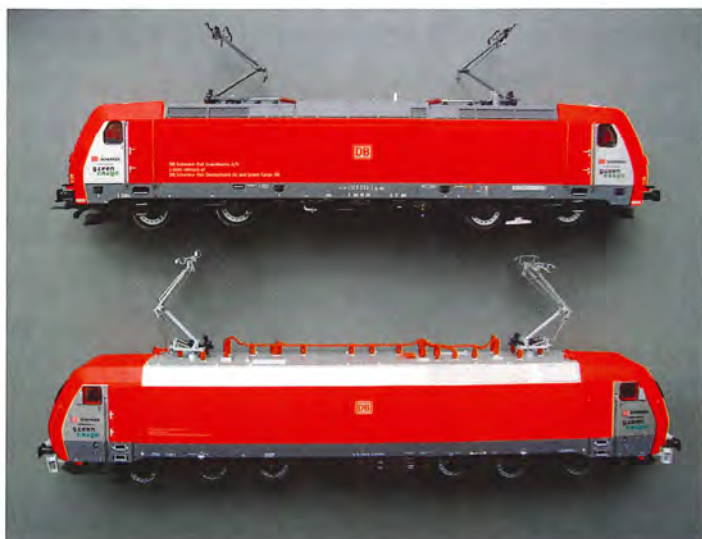
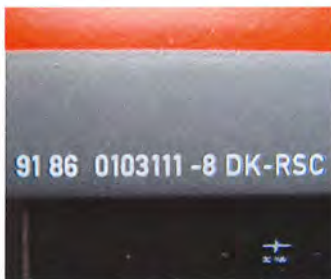
En flot model – med en lille fejl

Overdelen er holdt i en halvmat, fin finish. Påtrykkene er fine, tydelige og komplette

– men nr. 3111 på siderne – vist en smutter...



Nr 3105 på fronten -



Pudsigt ser det ud, men det er korrekt med de modsatrettede strømaftagere på BR 185 og EG.



Et flot og markant lokomotiv fra vor tid.

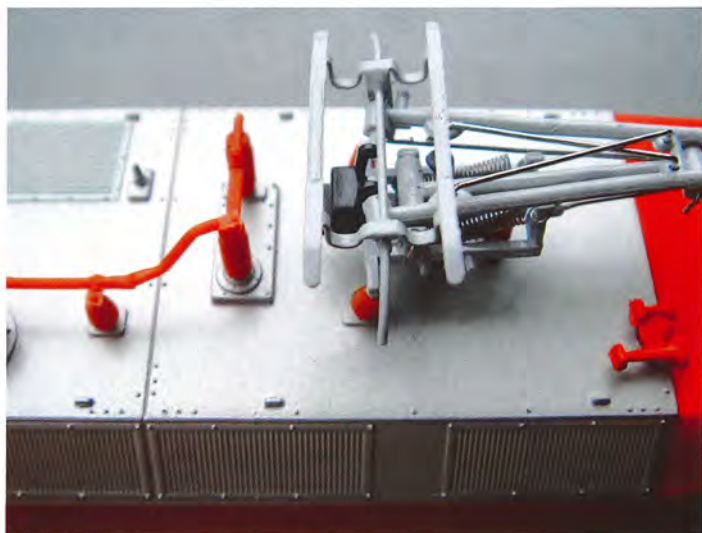
med tryk i flere farver. I forstørrelsen kan man se, hvad der står, f.eks. revisionsdato og -sted (01.06.12, København). Det er dog også her, at man opdager en uheldig fejl, idet modellen på fronten er nummereret '3105'. På siderne står der til gengæld '91 86 010 3111-9' – her

skulle have stået '91 86 010 3105-1'. Det er en smutter, og Heljan burde nok sende rettelsesnumre (transfers) ud til køberne.

Selvom moderne lokomotiver overfladisk set er ret ens, er der dog tydelige forskelle fra type til type. Det mest nærliggende at sam-



EG-lokomotiv under omklædning fra gult/blåt til rødt kostume. Arkiv Tommy Jørgensen.



Nogle af detaljerne på EG'en.

menligne EG med er BR 185 (fra f.eks. Roco eller Piko), men allerede ved første blik ser man de store forskelle. BR 185 er fireakslet, EG er seksakslet, og selvom lokomotivoverdelene har mange lighedspunkter, er der flere forskelle. En af de mest pudsige er, at strømaftagerne på de to typer vender modsat. Det er ikke en fejl, det er korrekt nok – virkelighedens BR 185 og EG har strømaftagerne monteret modsat, som de er på de respektive modeller.

Heljan har indkasseret endnu et mål i rækken af vellykkede modeller af moderne trækraft, så her er en model til alle dem, der er



En EG og en BR 185 i Padborg, marts 2013. Foto Spor og baner.

fascineret af moderne trækraft. Og fejl i påtrykkene, ja, det sker åbenbart for alle, uanset hvor meget kontrol,

der er. En trøst er det, at sidepåttrykkene er så små, at man knapt kan se dem med det blotte øje! ■

Heljan art. nr. 44371. EG 3105. Pris ca. kr. 1.600,-.

Patinerede godsvogne fra Liliput

Liliput har det sidste års tid udsendt nye serier af ældre standardgodsvogne – Om 12, Gr 20 og andre klassikere fra det tyske repertoire. Nu er der også kommet patinerede modeller.

Om det er, fordi vognene har været svære at sælge, eller om det er, fordi Liliput vil prøve denne niche, er ikke til at vide, men resultatet er flot og vellykket. Gr 20-godsvognen med det højt svungne tag er patineret på en overbevisende måde – støvet, snavset som efter længere tids kørsel i al slags vejr. Noget har lagt sig i rillerne, andet på påskriftsfeltet, men også undervognen har fået sit præg af rust og skidt. Det eneste, der støder, er de alt for blanke hjul, der også kunne have nydt godt af en brunering.

Gr 20-modellen er flot detaljeret med monterede

håndbøjler 'alle vegne' af tråd – selv håndbøjlerne på gavlen er fritstående, så det er en rigtig flot vogn. Liliput har ydermere konstrueret modellen således, at vognkassen er skruet til undervognen med fire skruer – en sjældenhed i vore dage, hvor alt ellers blot klipses fast. Bremseplatform samt spindel er meget fine, og påtrykkene på vognkasse og vanger er fuldt ud dækkende og læsbare. Så få fat i Liliputs nye serie af godsvogne, hvis temaet er DB i 1960'erne (man behøver vel ikke at nævne, at de tyske godsvogne også kørte heri stort tal?). Den eneste ulempe er, at Liliput vist er temmelig umuligt at få fat i her i landet.

fs

Liliput art. nr. L235094 DB Gr 20. Pris ca. kr. 175,-.



Gr 20 – engang en uhyre almindelig godsvognstype.



Smukt tilsmudset – ikke for meget.

Spritny spritvogn



Knappt var nyheden om den seneste D.D.S.F.-sprittankvogn (fra Brawa) 'sunket og fordøjet', førend den næste model meldte sig på sporene: Det er Hobbykæden ved Ken Rosa, der står bag denne vogn, ZE 503 598. Den er baseret på Jecos flotte Chr. Olsson-tankvogne, der fortjent har fået stor ros og opmærksomhed. Disse vogne er kendetegnet ved, at undervognen blot består af et par konsoller og akselgafler (groft sagt), mens der ikke er nogen gennemgående vange. Den virkelige ZE 503 598 blev bygget af Scandia i 1946.

Der er enkelte detaljer på bremseplatform, lejdere og platform ved domen, der ikke er korrekte i forhold til Scandia-forbilledet, men det kan man nok leve med – især når det drejer sig om en

så speciel vogn. Tankenderne – der på modellen består af sammensvejsede felter – skulle være helt plane, men også det må man leve med. Det kan ikke betale sig at slibe enderne plane.

Påskrifterne er fine, tydelige, læsbare, og stemmer så vidt det kan konstateres fuldstændigt med forbilledet bortset fra, at der mangler 'DSB' og krone på tanken. På et billede af vognen fra 1946 kan man se denne påskift, og da modellen er forsynet med revisionsdato '11/7-46', skulle den nok have været der. Bemaling og øvrig dekoration er flot med en lidt mørkere grå nuance end f.eks. Brawas model, men det kan skyldes den blanke lak, der er brugt på Hobbykædens model. D.D.S.F.-påtrykkene, maltetserkorset og de røde stre-

▲ Den nye spritvogn tager sig godt ud.

ger står flot og skarpt, og det skal også fremhæves, at påskriftspladerne er grå mod normalt sorte – hvilket er helt efter forbilledet. En flot og givetvis populær model. I øvrigt har Hobbykæden utroligt mange andre nyheder og spændende sager – så mange, at det er svært at følge med i nyhedsstrømmen. Denne tankvognstype er også kommet i udgaver fra f.eks. Dansk Soyakagefabrik og Grindstedværket, mens andre tankvognstyper fra Shell og JAF også er kommet i år fra Ken Rosa.

fs

Hobbykæden. Art. nr. 86006.
D.D.S.F.-vogn ZE 503 598.
Pris ca. kr. 320,-.



Flotte påskrifter på hjemstavnspladen.

© Scandia. DSB ZE 503598, Randers 1946.



DSB ZE 503 598 som helt ny vogn i 1946. Arkiv www.jernbanen.dk.



Nærbillede af påskrifterne – måske lidt svage i påtrykket.



Tankens ender er lidt forkerte i forhold til forbilledet.



POSTVOGNEN



Ole W. Berg, der har en karriere bag sig som militær bilinspektør og teknisk leder ved Odense brandvæsen, skriver bl.a. om de militære køretøjer i nr. 10:

Sløringsfarverne på PMV'erne og bjærgningsvognen er faktisk ikke særligt forkerte. De er nemlig tæt på de nymalede farver, som meget hurtigt falmer. Det er rent faktisk gode sløringsfarver i et dansk (og kroatisk) landskab. Farverne går igen

på de danske uniformer, hvor de aldrig er falmet. Til brug i Afghanistan og andre slemme steder er det helt andre farver. Jeg har en Slmmps med to danske PMV'er, hvor farverne – også den sorte – er stærkt falmende og ikke særligt korrekte. Det er til gengæld påskrifter og nummerpladerne – der dog mangler foran. Registreringsnumrene er korrekt fra en serie fra 1967, men af uransagelige årsager med Trelleborg fællesværnsmær-

ke i stedet for hærmærke på nummerpladen. Hvis selve pladen udskiftes i dag, vil den dog få Trelleborgmærket.

Den korrekte betegnelse for bjærgningsvognen er "Bjærgningsvogn Leopard". Den tilsvarende kampvogn hedder "Kampvogn Leopard I". Hæren har ingen bjærgningsvogne baseret på Leopard II, men de kampvogne, du har set i Afghanistan er "Kampvogn Leopard II". Det hele er altså entydigt. Vore

Leopard bjærgningsvogne er brugte hollandske, købt i begyndelsen af 1990'erne.

Min Slmmps har en fornuftig farve i forhold til forbilledet. Ejerpåskriften skal dog være på sort baggrund. Vognen er en privatvogn, idet hæren ejede 20 stk., og efter litranummeret står korrekt P. Det forholder sig således, at skal der angives en ejer af Hærens materiel (fra skosvætte til jernbanevogne), er det Hærens Operative Kommando - korrekt angivet på engelsk og med postnummer i Karup (de har til huse på Flyvestation Karup). Jeg vidste ikke, hvad MTCC betyder, og kan heller ikke finde det på nettet, men heldigvis har jeg en bog med militære forkortelser. Her betyder MTC Military Transportation Committee. Det sidste C må henstå i tågerne.

*Med venlig hilsen
Ole W. Berg*

Det var morsomt at læse artiklen om dampskibene i Vejle i "Spor og baner" nr. 9. På skibet *Munkebjerg* var min onkel skipper. Han blev kaldt "Peter Shanghai", fordi han sejlede på varmen og derfor fortalte spændende historier fra de varme lande.

Jeg var ofte med på tur, da jeg var en lille dreng på 6-9 år, hvor jeg fik lov at stå i styrehuset sammen med

ham. Han tyggede skrå og spyttede saften ud på dørken. Der var godt sort deroppe i det lille styrehus. Den gang tog man på udflugt ud til Ibæk og Munkebjerg. Andre gange gik det til Fakkegrav og Rosenvold.

Maskinen var en en-cylinders glødehovedmotor, som skulle varmes op med en blæselampe, inden den blev startet. Skibet blev anvendt til bugsering, men

eftersom det var blevet gammelt og slidt, kom der en ny, stærk slæbebåd. Det hed *Jeppe Jensen*, som Peter Shanghai også forblev skipper på, indtil han blev pensioneret.

Sidst jeg så ham var her i Aarup, hvor lige kom forbi. Det var cirka 20 år siden. Han er død nu. Han har en datter her i byen.

Lars Skjærris, Aarup

Tak for et nyt nummer af "SPOR OG BANER" med masser af spændende artikler.

Jeg havde forudbestilt Rocos sæt med de fire M113-er, men da jeg i april måned så sættet på udstillingen i Køge – ja så mistede jeg interessen for dette sæt og *afbestilte det*.

Det er da gået helt galt for Roco denne gang. *Det må være en "ommer"!!!!*

Roco har tidligere kunnet producere DSB litra Smmpps med to panserede mandskabsvogne og også andre danske modeller – flotte modeller!

Som der står [i anmeldel-

sen i nr. 10] er "camouflagefarven" grøn helt forkert, og derfor er M113 også meget plastikagtig at se på.

Roco bliver sælge både nr. 67029 og nr. 66733 til stærkt reducerede priser – så kunne jeg finde på, at købe begge numre. Så skal jeg gerne male modellerne i de rigtige farver, som jeg ofte har gjort med Rocos/Herpas minitanks modeller.

Det eneste, som jeg kan bruge og dermed savner fra sættet med de fire M113, er det spændende transfer-ark. Måske kunne Roco opfordres til at sælge dette ark separat!

M.h.t. "Røde Kors-mær-

ker" til pacifisterne har Roco Minitanks tidligere produceret et ark med disse mærker – HO 335 S.

Endelig er det jo *ikke Røde Kors-køretøjer*, som dansk militær kører rundt i, det

er naturligvis sanitets-/logistiktropperne med markering for sanitets-køretøj/ambulance m.m.

*Med venlig hilsen
Jan Storm*



Gravita i N



Tekst og fotos Rolf Brems

Skal man finde en afløser for sin BR 290, kan man finde god inspiration i virkeligheden. Brawa har nemlig udsendt en nyhed til N-folket i form af et lokomotiv af typen Gravita 10 BB. Lokomotivet er fremtidens afløser for den 40-50 år gamle BR 290, som har været grundstenen i DB's lokomotivpark indenfor rangering og lettere strækningsskørsel.

Gravita'en, eller BR 260/261 som den hedder, er dieselhydraulisk, bygget hos Voith i Kiel og blev første gang præsenteret i 2008. I 2010 bestilte DB Schenker i alt 130 stk. men flere skulle være på vej. Gravita 10 BB har 1600 HK og en tophastighed på 100 km/t. Den vejer op til 84 tons.

Modellen ligger godt be-

skyttet i æsken og er nem at vippe ud. Koblingerne skal man selv sætte på. Det kræver en fast hånd og lidt is i maven. Pas på ikke at beskadige håndbøjler m.m., for der skal "holdes ved". Modellen, som er litereret DB 261 093-9, er meget detaljeret med knivskarpe påskrifter, læselige under lup.

Gravita'en sætter i gang ved en spænding på lige under 2 volt. Den vedbliver den at køre jævnt og uden ryk. Ved højere spænding begynder den at 'knurre', når den kører frem med en lange 'næse' forrest, men den kører næsten lydløst den anden vej. Den knurrende lyd viste sig at forstærkes med belastning på krogen. Om det er et spørgsmål om tilkøring, skal jeg ikke kunne sige, men det er heller ikke alarmerende. Tandhjulene på akslerne er

▲ Gravita'en gør en god figur.

af messing. Det giver som regel et højere støjniveau, men burde så være det samme begge veje.

Til gengæld trækker den helt fantastisk. Egenvægten er 57 gram, hvilket er flot, overdelen er af metal, og den har en vægtskods mellem bogierne. Ved kørsel op ad Palmebakken på mit svenske anlæg med 3% stigning trækker den min prøvestamme på otte vogne eller 200 gram, med fire vogne mere på begyndte det at knibe. Den er udstyret med to friktionsringe og selvfølgelig træk på alle fire aksler. Modelhastigheden er 130 km/t og altså lidt i overkanten.

Den har LED-lys, tre lys i køreretningen, to røde slutlygter. En flot finesse er, at to

af frontlysene er monteret på bundrammen over hver puf-fe, altså uden for kroppen. Overdelen er nem af tage af. Man klikker underdelen af hvor, der en vægtskods, de to stjerneskrues skrues ud, og overdelen løftes af.

Brawas model er utroligt rigt detaljeret med håndbøjler, noprede fodplader, køle-rist, antenner, mm.,

En supermodel, der kører og trækker godt. Den fås nok ikke bedre i N, den kan varmt anbefales. Fås også i digital udgave med lyd. Den har NEM-skakt og KK-kinematik. ■

Brawa art. Nr. 62712, pris ca. kr. 1300,-.



Et flot og moderne lokomotiv.



Diverse løsdeler til montering.

Brawa VTG-tankvogn i N

Tekst og fotos Rolf Brems

Brawa har udsendt en epoke V-model af en tankvogn i størrelse N fra VGT (Vereinigte Tanklager und Transportmittel GmbH).

Modellen må siges at være en yderst almindeligt forekommende beholdervogn, som kører overalt i Europa. Ud af VTG's flåde på 54.000

godsvogne fordelt på 1.000 typer findes der ca. 10.000 tankvogne. Tankvognens forbillede er DB AG 3380 795 6 132-4 og kan indeholde 85.150 liter. Den formodes at være tom, da der ikke er fareklasseskilte på. Vognen har metalhjul og er yderst letløbende.

Der er aftapningshaner monteret på undervognen.

Pas på, da disse sidder noget udsat, når man løfter rundt på vognen. Vognens vægt på 18 gram er lige i underkanten. En halvlang, fireakslet vogn bør veje ca. 25 g, så afsporinger undgås. Påskifterne, både på tanken, vangerne og fabrikspladen, står meget skarpe, og så vidt jeg kan bedømme, er de alle

med. Vognen er hjemmehørende i Maschen og kunne sagtens befare sporene til Koppers i Nyborg eller den nu hedengangne Dalum Papirfabrik.

Vognen har NEM 355 skakt med KK-kinematik. ■

Brawa art. nr. 67235. Pris ca. 275,-.



VTG-tankvognen fylder godt op, selv i spor N. Foto Rolf Brems.

minimarkedet

– et køb-salg-bytte-marked kun for private. Pris for fem linjers tekst kr. 50,- (inkl. moms). Husk at angive nøjagtigt navn/adresse/telefonnummer/e-mail-adresse. minimarkedet er udelukkende en service for læserne indbyrdes og foregår uden "Spor og baner"s mellemkomst. "Spor og baner" kan hverken formidle kontakt mellem køber/sælger eller på anden måde drages til ansvar for handelen.

4. generations S-tog DC (H0) sælges. Står som nyt. Pris 15.999,-

Henvendelse: zolck@hotmail.com

Besøg og bliv inspireret hvor hobbyfolk mødes



Grundtvigsvej 15, DK-1864 Frederiksberg
tlf. +45 38 88 38 54, fax: +45 38 88 39 54
Tirsdag - torsdag 12 - 18, fredag 12 - 19,
lørdag 10 - 14, søndag og mandag lukket
www.stoppel.dk

Stoppel decals 1:87 til tankbiler

873010 Esso.....	kr. 65,-
873011 Shell.....	kr. 65,-
873012 BP.....	kr. 65,-
873013 Gulf.....	kr. 55,-
873014 Gasoline	kr. 65,-
873015 Caltex	kr. 55,-
873016 OK	kr. 55,-
873017 ORA.....	kr. 55,-
873018 Nordisk Oliekompagni.....	kr. 55,-
873019 Dansk Andels Kulforening	kr. 55,-
874010 Esso.....	kr. 65,-
874011 Shell.....	kr. 65,-
874012 BP.....	kr. 55,-
874013 Gulf.....	kr. 55,-
874014 Mobil.....	kr. 55,-
874015 Calpalm	kr. 55,-
874016 UnoX.....	kr. 65,-

Små tog på (meget) spinkle skinner



De små industribaners spor lå ikke altid helt regelret.

*Tekst og fotos
Flemming Søeborg*

Titlen er lånt fra Hans Gerner Christiansen og O. Winther Laursens klassiske bog om små jernbaner, for her er der virkelig tale om småting – en tipvognsbane på 6,5 mm spor i H0. Det er Auhagen, der står for dette originale påfund.

Tipvognsbaner er en næsten uddød 'race' herhjemme, hvor de sidste baner (ved tørve- og mosebrug) enten lever på lånt tid eller også er lukkede. Enkelte steder som ved Stenvad Mosebrugscenter på Djursland, Hedeland, Bloustrød og Lilleskov Teglværk ved Tommerup kan man se typer på disse baner og deres materi-

el, til tider i drift. Sporene er blandt de mest spinkle, man nogensinde har kunnet køre på, og materiellet var tilsvarende let og simpelt bygget.

Det gælder også for Auhagens nye sæt. Der er tale om et kunststofbyggesæt med lokomotiv og vogne som 'dummy'-modeller – de kan altså ikke køre og er blot beregnet som staffage. Grundsettet indeholder Jung EL 105-lokomotiv, tre tipvogne, fire sporrammer med lige og buede, spinkle spor samt en ramme med sporskifter, kryds og drejeskive – alt sammen lige til at bemale, samle og lægge ud på anlægget.

Nemt at samle

Det volder ingen problemer at samle lokomotivet, der består af ramme, undervogn, motorhjul, bag-skærm, koblingsholdere og styregrej – men selvfølgelig skal delene bemales før samling. Man kan evt. undlade at montere motorhjælmen og i stedet dekorere motoren for at give det udseende af, at toget virkelig ikke kan køre. Tipvognene skal blot have akslerne monteret,

men inden man gør det, skal delene også bemales/patineres. Det er nemmest at gøre det, inden delene skæres fri af rammerne. Evt. kan siderne 'bules' ud, så det virker slidt.

Man skal også afgøre, om banen skal se trafikeret ud (= blanke køreflader på hjulene), eller om den skal henstå som skrotningsklar (= rusten overalt, også hjul og skinner). Jeg har valgt at lade et par af vognene have blanke hjul, lige som lokomotivet og nogle skinnestykker har sølvskinnende belægning, mens resten er malet rusten. Således kan man give det indtryk af en bane, der måske nok endnu fungerer, men som nærmer sig afslutningen på karriären. Der er i øvrigt rige-



Sådan kan man også lave en stopbom. Stenvad Mosebrugscenter, juli 2013.



En Pedershaab-traktor fra cirka 1940 er i drift ved Stenvad Mosebrugscenter, juli 2013.



Tipvogn af samme type som i sættet. Stenvad Mosebrugscenter, juli 2013.



Tipvognene er støbt i nogle rammer, der gør det lettere at samle dem.



Y-sporskifte fra sættet.



– Hvad er der galt, Hans. – Jo, maskinen er for tung til sporet – den trykker det fra hinanden. Har du en hammer...



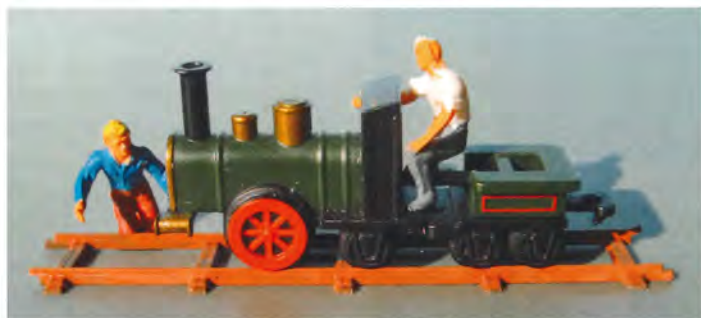
– Og se nu – maskinen er helt brudt sammen. Og så lige i dag, hvor vi skulle rydde op i bunkerne.

ligt med skinnestykker til at lave nogle stabler ved endestationen.

Æsken indeholder som nævnt forskellige skinner, herunder et venstre- og et højresporskifte, et Y-skifte samt krydsninger med normalspor, så man kan lave mange interessante opstillinger. Et diorama kan f.eks. laves på mindst mulige plads så som på en CD-skive, en plastæske med låg eller lignende. Auhagen leverer også åbne godsvogne og ekstra lokomotiver. Som egnede forbilleder til et anlæg kan man nævne grusgrave, brunkulslejer,



– Jeg kan ikke få gang i maskinen – den virker død. 1:220-model af Adler fra Märklin på Auhagens nye sporstykker.



Storchenbein – Storkeben – fra Märklin spor Z – fungerer her som havebanelokomotiv i H0.

tørve- og sphagnumlejer, fabrik- og entreprenørs anlæg, teglværker, skovbrug, roebaner og andet. I øvrigt skal man være opmærksom på, at tolerancerne på skinner og hjul er så små, at f.eks. Märklins spor Z-materiel vil virke klodset. På den anden side vil det være ret nemt

selv at lave yderligere materiel til denne fine, lille bane, der også kan illudere som (stor) havebane i H0 eller 0 med egnede spor Z-modeller.

Auhagen art. nr. 41700 Tipvognsbane. Pris ca. kr. 190,-.



Det lille diorama, set fra oven. De to tipvogne synes allerede at være udrangeret.

Byens Lys – bøjet i neon

Den teknologiske udvikling især på det elektroniske område har også betydet meget



Shamrock Hotel er navnet på hotellet...



... og Shamrock betyder net-op...



...Treklover, det irske nationalsymbol.



BAR kan være slukket –



– blinke eller 'flashe' – der er masser af muligheder i elektronikken.

for modeljernbanen, og nu kan man lave endnu mere realistiske storbymiljøer og dioramaer. Det amerikanske firma *Miller Engineering* har udviklet nye neonskilte i H0 – såvel stationære som animerede skilte og reklamer.

Faktisk tror man, at det er løgn – at det kan laves så småt. De enkelte skilte er blot 0,3 mm tykke – det betyder, at der er tale om supertynde fladskærme. Flere af skiltene kan anbringes på taget eller på en glat væg, mens andre er beregnet som udhængsskilte og derfor fås højre- eller venstrehængte. Størrelsen varierer også meget – fra ca. 25 mm til 110 mm for de største – men virkelighedens neonreklamer er (eller var) også tit meget store.

Hvert sæt indeholder et skilt, styreelektronik, batteriholder og vejledning. Nogle af de største skilte har vedlagte støtter til bagsiden. Skiltene drives af tre AAA-batterier (4,5 V), men for sjovs skyld prøvede jeg at sætte en transformator med samme spænding til – og det fungerede udmærket. Farverne er realistiske, og de enkelte reklamer/symboler står rent og klart aftegnet på



E-s-s-o staver skiltet - enten forfra eller bagfra, med 46 forskellige forløb.



Udsigt hen mod Panoptikonbygningen med talrige neonreklamer på tag, gavl og facade. Foto fra turisthæfte cirka 1957.

de små 'skærme', eller hvad man nu kalder dem.

Amerikansk alt sammen

Desværre er alle skiltene amerikanske, og mange af dem reklamerer for varer og firmaer, der er totalt ukendte her i Europa. Der er dog mange multinationale mærker imellem – *Esso*, *Shell*, *Gulf*, *Champion* (tændrør), *Heinz* (tomatketchup), *General Electric*, *His Masters Voice* – disse er i nogle tilfælde endog meget store – men der er også mere 'diskrete' og universelle så som *Hotel*, *BAR*, *Restaurant*, *Bowling* og andet.

Effekten er forbløffende god, og der er op til 46 for-

skellige 'forløb' på skiltene – fast lys, blinkende, løbende, varieret tænding og slukning af bogstaver, 'defekte' neonrør (lys, der flimrer), forlæns/baglæns forløb, individuel stavning af navne – ja, det er utroligt, hvor mange muligheder man har med disse neonreklamer. Nogle af de animerede reklamer viser f.eks. en kaffekande, der hælder kaffe i en kop eller drops, der ruller ud af en pakke – sådanne effekter kendes også fra mange af de flotte neonreklamer, der førhen omkransede Rådhuspladsen i København. Her var der mariekiks, der rullede ud af en rulle, *Dyrups Maling*, der dryppede



Her er vi nået halvvejs igennem stoveprocessen.



Og her er skiltet fuldt oplyst – Put en tiger i tanken, grrr!.

fra en pensel ned i en dåse og en velklædt gris, der belærte sine to små børn om, at "Steff, den er FF". I dag er de fleste neonreklamer fantasiforladte, kedsommelige skilte uden animation.

Den eneste ulempe ved neonreklamerne er, at stativerne, der bærer de store skilte, er indkapslet i lamineret, klar folie for stabilitet

tens skyld, hvorfor der ikke er 'luft' imellem de enkelte stivere. Det betyder, at man nok ikke skal anbringe dem helt i forgrunden, så man undgår genskin fra andre lyskilder, eller også helt klip dem af.

Bo Bergenhammer fra *Nettog/Perron1*, der importerer skiltene, fortæller, at første sending lynhurtigt

blev udsolgt, men at han nu har fået nye forsyninger hjem, og at sortimentet hele tiden udvides. Han overvejer at få fremstillet rigtige, danske neonreklamer – i så fald skulle den første være *Gajol*-reklamen, som stadigvæk eksisterer – nu opsat i Vesterbros Passage ved Trommesalen. Den er oplagt – og lige så er *Irma*-hø-

nen ved Søerne. Interesserede kan læse videre i Anker Jesper Niensens bog "Lysene over København" fra 1994 – det er 'biblen', hvad angår danske neonreklamer. ■

Priserne på neonskiltene ligger fra ca. 150,-/390,- kr. pr. stk.



Buen ved Vesterport – et af de steder med mange neonreklamer i byen. Foto Spor og baner.



I Vesterbros Passage findes et hav af lysreklamer. Specielt Richshuset på hjørnet har siden 1934 haft nogle meget iøjnefaldende. Postkort 99 fra Agenda Wessung København.

Skaf en ny abonnent og få en vogn!

Du får en eksklusiv model* af en godsvogn, hvis du skaffer en ny abonnent til Spor og baner. Og den nye abonnent får også en

velkomstgave, nemlig et figursæt med Olsen Banden eller en Volvo Duett 'Irma' (H0).



Volvo Duett 'Irma'

Alt, hvad du skal gøre, er at få en af dine venner til at tegne abonnement på

Spor og baner. Du skal selv være abonnent på bladet, og det er vigtigt, at den nye abonnent giver os lov til at kontakte ham, når du har sendt hans navn, adresse, e-mail-adresse og evt. telefonnummer til os.

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

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

SPOR OG BANER

Dit aktive modeljernbaneblad



IB 18860



IB 18963



QR 35 997



QR 36 015

Trøst til den tørstige mand



Af Flemming Søeborg

Så har Per Møller Nielsen atter kigget dybt i ølkassen og sendt en original model på markedet, en Tuborg-hestevogn med kusk og to oldenborger-bryggerheste.

Det er en vægtig model, da den er metalstøbt og derefter fint påtrykt og bemalt i det kendte husfarver. Undervognen har grønne hjul m.v., hvilket ved første øjekast kan virke som en fejl, da jeg erindrer dem som røde,

▲ Omkring en snes Tuborgvogne på Østerbrogade mellem Landskronagade og Lille Vibenshus cirka 1915. Arkiv Tommy Jørgensen.

men et kig på ældre billeder viser, at den grønne farve blev brugt så langt tilbage som i 1963. Den nuværende vogn, som Tuborg bruger i markedsføringsøjemed, har grønne hjul.

Vognen er udstyret med fine påskrifter i den gamle stil, og Tuborgparaplyen vejer stolt over kusken. Paraplyen blev indført i

1881 netop for at markere Tuborgs vogne klart i bybilledet – dengang var konkurrencen mellem bryggerierne enorm, og de største konkurrenter var Carlsberg og Stjernen. På det tidspunkt blev meget øl leveret i fade eller fustager, og flaskeøl var endnu forholdsvis sjælden.

På agestolen sidder kusken, dog uden pisk. Heste-



Kommer der ikke snart en ... til mig...



Snydt - der er ingen kasser på hestevognen...den tørstige mand må svede videre, men kan måske få en plads på bukken.



Klassisk Tuborg-hestevogn med grønne hjul. Ill. fra Tuborg-brochure 1989.

ne er nok så vante til ruten, at de kan gå den i søvne! Der medfølger vognstang, hammelstok og hamler til de to heste, der kaldes nærmer og fjerner hest (venstre og højre hest, set fra kusken), og er man fiks på fingrene, kan man nok lave yderligere detaljer så som tømmerne samt de to røde og grønne kasketter, Tuborghestene havde. Hestevognen mangler ølkasser, men dem kan EpokeModeller også levere. Dengang var kasserne af træ og indeholdt 50 liggende fla-

sker – med en vægt på 37 kg pr. kasse. Det gav armmuskler at bakse med kasserne. Og som man ser af Holger Sørensens billede fra læssevejen i Hellerup, brugte Tuborg hestevogne til transporter op til jernbanen helt op i 1960'erne, lige som hestevognene også sås i daglig trafik med de to oldenborgere.

EpokeModeller Tuborg-hestevogn. Epoke I-VI. Pris kr. 350,-.



Tuborg brugte også hestevogne til læsning af banevognene i Hellerup. Her er det de mindre sodavands- eller eksportøl-kasser, der læsses med håndkraft. 19. juli 1961. Foto HBDS.



Linje 4-sporvogn samt Tuborg-hestevogn på Lille Triangel ca. 1935. Foto P.E. Harby. Arkiv Tommy Jørgensen.



Tuborg-hestevogn i 1960'erne med røde hjul, tegnet ved Børsen i København med Düsseldorf-sporvogn.

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

Furuvik Parkbane – en bittelille havebane i H0



*Tekst Lars Olov Karlsson;
fotos Christer Engström*

Da jeg for nogle år siden faldt over et japansk modeltog med 3 mm sporvidde, vågnede idéen om at bygge en minijernbane i skala 1:87 med de små tog. Sporvidden svarer nogenlunde til 300 mm i H0, hvilken var næsten den sporvidde, som parkbanen i Furuvik (Sverige) havde. Efter supplerung med spor kom byggeriet i gang.

I 2009 besøgte jeg Tokyo og kunne ikke modstå fristelsen til at besøge Tenshodo's berømte forretning. Efter at have ledt noget tid (man bruger ikke gadenumre i Japan, og hvis man ikke kan tyde vejvisningerne, er det lidt besværligt) fandt jeg butikken med dens to etager med modeltog. Det virker ikke, som om de producerer så meget selv, men de har så meget desto større sortiment af andres produkter. Her var der alt fra Roco's Dm3 til

▲ Det lille tog på Furuvikbanen. Foto Lars Olov Karlsson.



▲ Eishindos spor T-togsæt – så små er de i skala 1-450.



◀ Den samlede parkbane med minitog.

masser af japanske tog i skala N. Men de havde også et startsat med to motorvogne og to bivogne fra Eishindo i skala T, 1:450. Sporvidden er 3 millimeter. Mildt sagt meget småt. Men sjovt. Jeg kunne ikke lade det være, 2.750 yen kostede det, hvad det så end var i svenske pesetas. Omkring 500 kroner, tror jeg. Desværre havde de ingen skinner, men dem kunne jeg købe via postordre hjemmefra senere. Glad gik jeg ud i den japanske aften med et minitog i en blå plasticæske mærket Tenshodo (jeg har omhyggeligt opbevaret æsken og anvender den ved højtidelige lejligheder, når jeg er blandt mennesker, der ved, hvad den er værd).

Problematisk kørsel

Da skinnerne ankom, begyndte prøvekørslerne. Det gik sådan nogenlunde, men det var vigtigt at holde sporet og banen rene. Et lille stykke skidt i udvekslingen, og så standsede toget. Efter nogle prøvekørsler på femti minutter strejkede begge motorvogne. Jeg kunne ikke få liv i dem. Via e-mail fik jeg besked om at sende dem til Japan for reparation (det var tilstrækkeligt med almindelig brevporto...). Efter nogle uger kom de tilbage, og nu klarede de yderligere prøvekørsler. Så begyndte jeg at tænke på, hvordan jeg skulle udforme min minibane.

Hans Svensson har skrevet om Furuviksbanen med mange tegninger og billeder i *Modelltåg '92*, og han hjalp mig med at lave kartonsider til et lokomotiv og nogle vogne. De nye kartonsider kunne let monteres oven på de japanske motorvogneskasser. Det var et nemt byggeri. H0-figurer fik afkortet benene og blev placeret i vogne, og derefter var det bare at køre.

Desværre brød motorvognene snart sammen igen, og jeg blev lidt skuffet. Men

så blev jeg klar over, at der fandtes en importør af disse minitog (i Sverige). Ved stor imødekommenhed fra deres side fik jeg mine motorvogne sat i stand, og projektet kunne fortsætte. Jeg byggede en simpel oval, som med tiden skal forestille at være en legeplads i en park. Jeg har ingen ambitioner om, at det skal være Furuvik. I parken er der en damptrølle, en sporvogn og en lastbil opstillet som legeredskaber. En VW i skala Z fik skåret toppen af og er nu en trædebil.

Den, der er interesseret i at få mere at vide, kan besøge den svenske importør af T-Gauges hjemmeside (www.t-gauge.se). Og så er det bare om at bygge sig sin

egen minibane. Hvis jeg har forstået det rigtigt, fabrikkerer Eishindo nu 'færdige' minitog i skala 1:87 til 3 mm spor. Men de ligner jo ikke Furuvikstog. ■

*Artiklen stammer fra bogen **Allt om Modelltåg 12** og er venligst stillet til rådighed fra kollegerne på det svenske modeljernbanemagasin **Allt om Hobby**. Vi takker for lånet.*



Glade og forventningsfulde H0-passagerer på vej ud med parkbanetoget.



▲ *Der er opstillet nogle gamle køretøjer på legepladsen ved havebanen.*



Nærbillede af lokomotivet fra Furuvikbanen. Foto Lars Olov Karlsson. ►

GMJS – en svensk klubbbane i spor 0

Tekst og fotos René Fischer

Familiebesøg kan nogle gange også føre noget godt med sig. På en tur for at besøge min onkel i Göteborg i slutningen af maj fik jeg chancen for at besøge en spor 0-klub. Klubben holder til tæt på den rigtige banegård i et lokale på 6 x 20 m².

GMJS - Göteborg Modelljárnvägssällskap - blev stiftet i 1945 og spænder over en epoke, som vist slår alle andre: Banen viser nemlig med sine otte stationer otte forskellige epoker i svensk jernbanevæsens udvikling lige fra det første tog i 1856 til nutidens X 2000.

GMJS består af en dobbelt-

▲ Annorlunda (Anderledes) Stationsby er anlæggets største stationsby.

sporet ringbane med fungerende køreledning samt en ikke-elektrificeret sidebane for diesel og damplokomotiver. I alt er der ca. 330 m

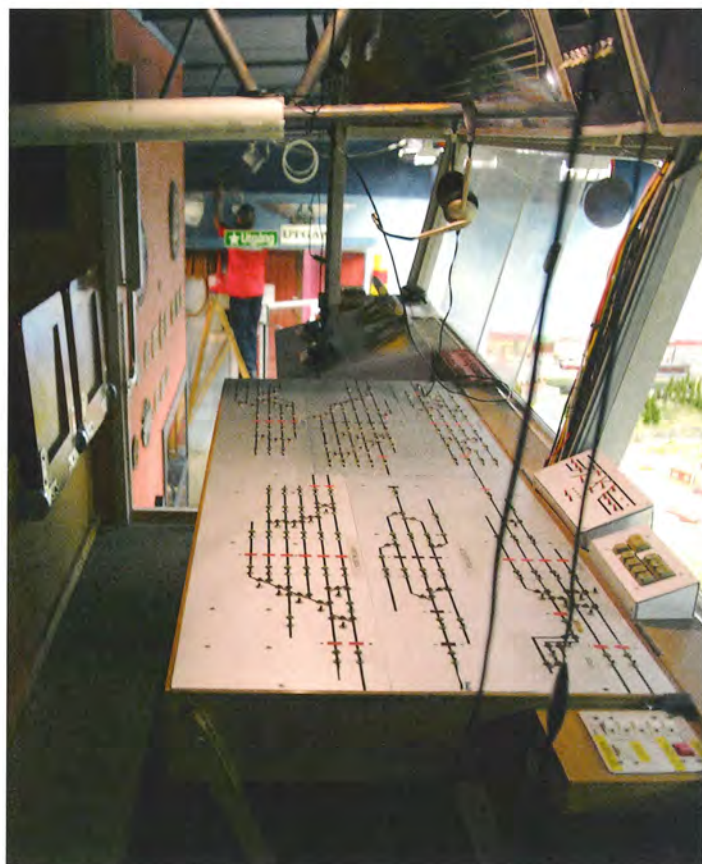
selvbygget spor, som består af bl.a. 25.000 sveller. Banen er analog og styres fra en kommandopost hævet over lokalet, således at hele banen



Inspektionsbilen ved Helgeberga hviler ud efter dagens tur.



Travlhed på perronerne på Skenköping.



Der er et godt overblik fra kommandoposten.



Byens spidser venter på toget, kusken får lov at køre hjem, når de er vel ombord.

kan overskues og betjenes på sikker vis. En af stationerne betjenes dog lokalt.

Spor 0 er jo en skala, som modeltogsfabrikanterne ikke leverer meget til og da slet ikke svensk materiel, derfor er alt materiel håndbygget, ligesom alle huse etc. er det.

Der er utroligt mange detaljer med, det er selvfølgelig også en taknemmelig skala, specielt er der gjort meget ud af figurene og deres klædedragter.

På et af billederne kan man se et af de såkaldte Landshøvdingehuse. Det var huse, hvor stueetagen bestod af murværk og de to etager ovenpå af træ. Af hensyn til brandfaren og flugtmuligheder måtte træhuse max. være på to etager. Derfor lavede man stueplanet i murværk.

GMJS flyttede til de nuværende lokaler i 1956 og har således holdt til i de samme lokaler i 57 år og kan altså også fejre 70 års jubilæum om et par år.



De berømte Landshøvdingehuse findes på Skenköping.



Det gamle stråtekte hus er utroligt godt lavet.



Der er travlhed i stenbruddet, som er smalsporsbanens store kunde.

Den dag, jeg besøgte klubben, var der ikke så mange, der luftede materiellet, og da noget af materiellet er ligeså gammelt som klubben, bliver der værnet om det. Som sagt er alt håndbygget og derfor uerstatteligt. Det betyder, at medlemmerne tager det kørende materiel med hjem.

GMJS har ca. 80 medlemmer, hvoraf de 20 er aktive.

Klubben er i besiddelse af et stort bibliotek, hvor man kan søge en masse oplysninger om svenske tog.

GMJS er et besøg værd, spor 0 er en sjælden skala i Sverige, ja med dette besøg kan jeg prale med, at jeg har besøgt 50% af de svenske spor 0-klubber...

Du kan besøge klubbens hjemmeside på www.port.se/gmjs/ ■



Der køres også med gods, trækraften er en pudsigt, lille motorvogn.



Grunden til den svage trafik skyldes måske arbejdet her ved udkørslen Benktåkra.

Vellykket motorvognssæt fra Piko i N



Af Rolf Brems

PIKO har udsendt en model af VT 24 fra DB, et tredelt motorvognssæt beregnet til regionaltrafikken med numrene 624-660-7, 924-423-7 og 624-624-3.

Forbilledet blev udviklet i samarbejde med BZA München, MAN og Uerdingen, og kravene fra DB var bl.a. en højere komfort og hastighed, hvilket måske ikke var så svært. Motorvognssættet skulle nemlig erstatte ældre førkrigs-motorvogne. Motorerne, der var 12-cylin-

drede boxermotorer (giver en lav højde) fra MAN, blev placeret i hver af styrevognene, gearkasserne var hydrauliske fra Voith.

Den første prøvekørsel fandt sted i 1961, og fra 1964 blev de indsat i trafik. I første ombæring blev der bygget 25 motorvogne og 17 mellemvogne.

I hver ende blev togsættet udstyret med almindelige skruekoblinger og puffere, men mellem de enkelte vogne i et sæt var der automatiske midterkoblinger af Scharfenberg-typen. Der

▲ Det nye, vellykkede togsæt fra Piko i N. Foto Rolf Brems.

var lukkede overgange mellem vognene. Man så ofte to, noget sjældnere tre togsæt koblet sammen.

I forbindelse med den store EDB-nummerering, der begyndte i 1968, blev de omlittreret til VT 624, men allerede fra 1969 var der kommet en type med en anden udveksling, som havde en tophastighed på 140 km/t mod de hidtidige 120 km/t. Den nye type blev litereret BR 634. I alt blev der bygget

58 stykker af VT 624 og 25 af VT 634.

Togsættene var knap 80 meter lange og vejede i alt ca. 112 tons. De var i begyndelsen af deres levetid stationeret i Kassel, Braunschweig, Osnabrück, Trier og Nürnberg, men blev siden spredt over store dele af Tyskland. VT 624 havde på de relativt få, aktive år i drift fire forskellige bemalinger (mørkerød, oceanblå/beige, mintturkis/hvid, tra-



BR 624 644 i flere farver et sted i Tyskland 27. maj 2002. Foto Jørgen Hansen.



BR 624 i epoke IV-bemaling i Nordvesttyskland cirka 1982. Foto F. Sæborg.



De elektriske sammenkoblinger mellem vognene. Foto Rolf Brems.



Det gør sig også godt med belysningen tændt. Foto Rolf Brems.

fikrød). Togsættene blev ud-rangeret i 2005. Ni stk. blev solgt til Polen, og andre er endt i Rumænien.

Pikos model af BR 624

Modellen ligger godt beskyttet i æsken. Den eneste løsdel, der følger med, er en koblingsstang til sammenkobling af to togsæt. Man kan ikke se motoren, der ligger godt gemt nede i rammen. Når man vender den, ser man tandhjulene på trækakslerne. Derudover er der en mellem- samt en styrevogn.

Man skal være omhyggelig, når man sammenkobler vognene. Imellem enhederne er der ingen traditionelle koblinger men sekspolede multistik, som skal trykkes sammen. Som en ekstra sikring er der to tappe, som skal låse stikket. Togsættet kan kun køre, når det er sat sammen, motorvognen har nemlig hæfteringe på alle hjul. Til gengæld har styrevognen strømoftag fra alle hjul.

Da togsættet kun bevægede sig én millimeter frem og tilbage ved første afprøvning, troede jeg selvfølgelig, at det var min opstilling, det var galt med, så jeg tog det af og satte det på min testbane med en almindelig transformator. Det var det samme, så jeg løftede modellen af og kiggede på tandhjulene. Der

var noget, der blokerede, og ganske rigtigt, jeg fandt et lille fremmedlegeme mast ind i tandhjulene.

Om det er Pikos egenkontrol, der har svigtet, ved jeg ikke, men jeg fik det fjernet, og nu kunne modellen køre. Den starter ved 2 volt, jævnt og stabilt, der er fint med lys på modellen, selv ved den lave spænding, og det øges ikke væsentligt proportionalt med spændingen. Der er retningsbestemt lys med henholdsvis hvide frontlygter og røde slutlygter.

Jeg satte BR 624-sættet på mit anlæg, og der var intet at bemærke. Over Peco- og Arnold-sporskifterne passerede det gnidningsfrit, ej heller kunne jeg konstatere blinken og udfald på lyset.

Tophastigheden målte jeg til cirka 180-190 km/t. Det er altså alt for stærkt, men alligevel kørte den gennem min skjulte radius 27 cm

kurve uden at vælte. Støjniveauet er lige over middel, men er absolut ikke alarmende.

Med motorvognen bagest har den de samme køreegenskaber. Det skyldes nok metalundervognen på de andre vogne og vægten, som ligger henholdsvis 14 og 16 gram under motorvognens 90 gram. Det giver en fin balance, tit er styrevogne uden vægt tilbøjelige til at hoppe af, når de bliver skubbet, men det lykkedes mig ikke at afspore den.

Ved adskillelsen faldt den ene bogie af og kunne ikke klikkes på, så den *skulle* adskilles, men det lykkedes også.

Motoren ligger som sagt godt gemt i undervognen, som består af en metalramme. Begge bogier er forbundet til motoren med to kardanled. Jeg kunne klikke bogien på samtidig med, at

kardanen blev sat på plads.

Printpladen er fyldt godt op med små komponenter. Det er utroligt hvor meget elektronik, der skal puttes i et modeltog i dag. Dekoderen sættes på i bunden ved at skrue en lille plade af. Modellen er samtidig forbedret for lyd.

Alle påskrifter står knivskarpt, og passagererne kan orientere sig på perronen om vognene er for "Raucher" eller "Nicht Raucher." Modellen er i den røde og grå DB-bemaling, som vi kender fra bl.a. V 200-lokomotiverne i 1960'erne, men fås også blå og beige farvet. Modellen ville egne sig fint til at forsynes med passager pga. indretningen og de store vinduer. En rigtig fin model, som varmt kan anbefales. ■

PIKO VT 24 art. nr. 40260
Epoke IV. Pris ca. kr. 1.900,-



Frit gennemsyn gennem vognen. Foto Rolf Brems.

Nyt liv på museet

Tekst og fotos
Flemming Søeborg

På Danmarks Jernbanemuseum er der ofte ændringer i udstillingen. Blandt de senest tilkomne objekter er flere nye figurer, der er med til at skabe en ganske særlig stemning, og som samtidig formidler billedet af fortidens jernbane bedre end mange ord og billeder.

I dette tilfælde drejer det sig om hverdagens hårde slid, som det var på mange, mindre stationer. Her måtte rangerhestene slide i det med at rangere vogne til og fra pakhuse eller læsseveje, og det er netop en af disse scener, som er eftergjort ved den hvidmalede godsvogn IVK 20308. Her kæmper hesten med at trække vognen, mens rangisten tålmodigt holder tømmerne. Rangisten er, lige som de øvrige menneskefigurer, skabt af Lisbet Stevens (se også Spor og baner nr. 2). I bremsehu-

set står en anden arbejder, og ved syrekrukkevognen er en portør ved at løfte koblingen – igennem mange år typiske arbejdsfunktioner ved jernbanen.

Også andre steder i museet er der skabt nye scenerier så som ved postvognen, hvor en elektrokarre med en postmedarbejder bringer postsække frem til bureauvognen, og på den anden side bringer slagterrimedarbejdere halve svinekroppe hen til den hvide vogn – også svine kroppe står Lisbet Stevens for.

I øvrigt er museet også på andre måder blevet mere 'levende', idet der nu er mulighed for at se nogle af restaureringsopgaverne på nært hold. Således er Grønholt-vognen – den meget gamle kupévogn fra 1860'erne – nu flyttet ind på spor 17, hvor man kan beundre det omfattende arbejde med at restaurere den. Det er et særdeles flot tøm-



▲ "Claus" må lægge kræfterne i – jernbanevogne er ikke sådan at flytte rundt med.

rer- og snedkerarbejde, der er udført, hvor man tydeligt kan se, hvor meget (el-

ler lidt) af den oprindelige vogn, der kunne genbruges.



Et garvet ansigt - rangisten synes at have prøvet lidt af hvert.



Kødtransporter skete førhen næsten udelukkende med jernbanen.



Så er posten klar til togafgang.



Grønholt-vognen i udstillingen.



Hobbykaeden.dk

Hobbykæden, Vestergade 2, 9400 Nr.sundby, telefon 0045 98 17 65 55

HK-modeller

Hobbykæden eksklusiv

DSB Tankvogne

86003: Dansk Sojakage

Fabrik (Natronlud)

86004: Dansk Sojakage

Fabrik (Hypoklorit)

86005: Aarhus Olie fabrik

86006: D.D.S.F

86007: Grindsted værket

Pris/stk.

318,-



NU PÅ LAGER!



Super flotte og yderst detaljeret vogne

A.C.M.I.E.
ANONIMA COSTRUZIONI MODELLISTICHE ESATTE

INTERFRIGO kølevognsæt



Super flotte
INTERFRIGO
kølevogne, pakket
med 3 vogne i hvert
sæt – flere varianter!
ER NU PÅ LAGER!



DSB litra F

DSD damplokomotiv litra F:

F 446, F 470, F 666, F694

Fås nu i DC, AC samt DC lyd og AC lyd

Pris DC/AC uden lyd, fra **2398,-**

Hos Hobbykæden fås F-maskinen nu
også færdigmonteret med lyd

Pris DC eller AC med lyd **3398,-**



**Leveres også
med lyd**



Super detaljeret og velkørende

Julearrangement!

Sæt **X** i kalenderen
ved Lørdag den 30. november
kl. 9.30 til 17.00 her afholder
Hobbykaeden deres
traditionsrige
julearrangement i butikken,
med gløgg og æbleskiver,
samt et par gode tilbud!

Super tilbud

**Vi har købt
stort ind!!**

ROCO 69057

DSB MA-lyntog 5 -vognssæt

AC m. lyd

2295,-



märklin

Julen nærmer sig, og hvad
med at give et startsæt i
gave, hos Hobbykæden finder
du et stort udvalg og meget
fornuftige priser.
Kom ind og hør nærmere
eller send os en mail.

Priser fra **350,-**

ALT TIL MODELBANEN - I MERE END 50 ÅR

EG'ER OG MO'ER I LANGE BANER!

HELJAN

KUN FÅ TILBAGE PÅ LAGER!



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,-

KUN FÅ TILBAGE PÅ LAGER!

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

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

45111 DSB MO 1848
DC kr. 1.700,-

45112 DSB MO 1848
AC kr. 2.050,-



WWW.HELJAN.DK
ELLER FACEBOOK.COM/HELJANAS

FORUDBESTIL ALLEREDE NU ONLINE
ELLER HOS DIN LOKALE FORHANDLER

HELJAN

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