

SPOR OG BANER

Dit aktive modeljernbaneblad

Nr. 12 • Årgang 2013

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



Julegaver på vej



NJM 17 med
fantastisk lyd



Byg et vinterdiorama

BK 12.12.2013 - 12.02.2014
DKK 110,- SEK 145,- NOK 130,-

ISSN 2245-4039



9 772245 403007 00012

BK returuge 7



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



TILLIG H0
NYHED åben lavsidede godsvogn
DSB Per17689 ep III

ROCO NYHEDER

Militær Leopard 1 DSB fladvogn
litr. RIV DSB Simmps 3386473 3 106-9



Militær bæltebæretøj m kran DSB fladvogn litr. RIV DSB
Simmps 386473 3 105-1, begge med litereringsark til
militærkøretøjet. Hjemsted Varde.

DSB liggevogn
DSB Bcm-o 5086 51-40415-6
supplering til liggevojsæt Måne /stjerne DSB Bcm



TILBUD

Roco skinnesæt 51251/51250 digital
Geolineskinner med digitaldekoder
Før 1.588,-



SLÅ TIL NU PR. ÆSKE 1.248,-

FLEISCHMANN NYHEDER

Syrekrukkevogn DSB Zs508060
Salpetersyre



Længe ventet ☺:

4 akslet veksellad RIV DSB Sgns med "Danske Fragtmænd"

Højsidede åben godsvogn m. grøn presenning
2 varianter litr: DSB Pr 9494 og 9486

TOG OG TEKNO

MH varianter Mh 400 og Mh 390 både til DC
og AC, lyd monteres fra Danske loksounds



BØGER

NYHED Motormateriel nr 8, På sporet af 2013,
Kampen om Himmerlandsbanen, Den sidste trafikelev ved
De Bornholmske Jernbaner, På sporet af Danmark.

KATALOGER 2014

märklin

FALLER



NOCH
... wie im Original

TRIX

BRAWA



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.Banetilbehoer.dk

Er det hele lidt for pænt?



Humbrol patineringspulver
Fås i forskellige farver
38 kr/stk

Vind og vejr sætter sit tydelige præg på jernbaner og omgivelser.
Modeltog og tilbehør leveres dog oftest skinnende nyt. Med
Humbrols patineringspulver kan man give sine tog, huse, veje,
træer og meget andet et slidt, og dermed mere realistisk,
udseende. Pulveret påføres simpelt med pensler i forskellige
størrelser og forsegles efterfølgende med klar lak.



CFL Cargo 66.714 fra ESU er nu på
lager - køb den i webshoppen.



ESU laver V220, som har kørt i
Danmark, i model i 2014.
Forudbestil nu.



Følg os på Facebook og få
nyheder og tilbud
[Facebook.com/banetilbehoer](https://www.facebook.com/banetilbehoer)

Banetilbehoer
v/ Johnni Christensen
Tlf. 26562613

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!**

"Hos Dorthea" ønsker
alle vore kunder og forretningsforbindelser
en rigtig glædelig jul og et godt nytår!



Foto Suzanne Henriksen.

Jeg vil gerne takke alle abonnenter, løssalgskøbere, annoncører og forhandlere for den store tillid, I har vist over for bladet gennem det forløbne år. Hvordan gør man det bedst? Ved at give en gave til jer alle. Den er her – det er dette nummer af bladet, der er betydeligt større end de hidtidige numre (men til samme

pris!). Det er på hele 68 sider – eller 136, hvis det var i A5-format. Samtidig giver det mulighed for at bringe en del af de gode historier og beretninger, jeg hver eneste gang har måttet udskyde på grund af pladsmangel, selv om mange artikler stadig må 'ligge over' og vente.

Jeg har i årets løb deltaget på en mængde messer og

udstillinger, og det har været en fornøjelse at mødes med alle jer, der møder op til disse arrangementer. Jeg er glad for jeres tilkendegivelser – hvad enten det er ros eller ris. Jeg lytter efter og prøver at efterkomme ønskerne i det omfang, det kan lade sig gøre.

Den administrative side er lagt over til Nets, der fremover vil udsende indbetalingskortene, når abonnementerne udløber. Jeg håber, at det sker til alles fulde tilfredshed. Bemærk, at årsabonnementerne er justeret en smule. I Danmark er prisen nu kr. 600,-.

Omsider kan vi bringe afprøvningen af den nye F-maskine, som Vagn Holstein med vanlig omhu har stået for. Det har været ventetiden værd – det er en perfekt model, som man kun kan være tilfreds med. Der kommer dog også andre nyheder, bl.a. MH, MY og MX i nye udførelser og mange

nye vognvarianter fra Heljan, Hobbykæden, Roco og Fleischmann, så markedet ligger langt fra brak. C-maskinen er også på vej, men den er nok uopnåelig for de fleste. Samtidig skal vi huske at kigge lidt udenfor landets grænser, så der er også læsestof fra såvel Sverige, Frankrig som USA i dette nummer.

Jeg takker for det år, der er gået, og ser med optimisme frem til det nye. Husk, at MY-lokomotivet fylder 60 år den 23. februar – jubilæet markeres senere i 2014 af Danmarks Jernbanemuseum og selvfølgelig også her. 2014 er også 200-års jubilæet for George Stephensons første lokomotiv 'Blucher' – nok værd at mindes.

Med det ønsker jeg en glædelig jul og godt nytår til jer alle.

Flemming Søeborg
Udgiver og redaktør

*Glædelig Jul
& Godt Nytår*



SPOR OG BANER

Danmarks største modeljernbanemagasin

Nr. 12, 2. årgang
ISSN 2245-4039

Ansvarlig redaktør, ejer og udgiver:

Flemming Søeborg,
Odensevej 98 B, 5260 Odense S.
redaktion@sporogbaner.dk
www.sporogbaner.dk



Abonnement, bogholderi, udeblevne blade etc.:

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

Annonsekonsulent:

Suzanne Henriksen, ann@sporogbaner.dk

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 600,-.
EU: Seks numre af Spor og baner DKK 700,-.
Uden for EU: Seks numre af Spor og baner DKK 800,-.

Vigtige informationer vedr. abonnement:

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

Vigtigt ved betaling i netbank:

I feltet: **Meddelelse til modtager** skrives navn, adresse, telefonnummer og evt. e-mail-adresse samt hvilke seks bladnumre, der ønskes.
Kryds af i feltet om, at meddelelsen sendes som en del af kontoudskriftet til Spor og baner.

OBS! Brug ikke betalingsautomat. Vi får ingen informationer om navn og adresse på denne måde.

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

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

Spor og baner er layoutet og trykt i 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: Store forventninger. 1956. Foto Fyens Stiftstidendes Pressefotosamling, Odense Stadsarkiv.

Små forsidebilleder:

BR 185 i Ullerslev 23. marts 2013. Foto Spor og baner.

NJ M 17. Foto Spor og baner

Byg et vinterdiorama. Foto Spor og baner.

Indholdsfortegnelse

Leder	3
Et anlæg i verdensklasse	6
Tur til Hjørring Privatbaner	14
F..., hvor er den skøn!	18
Læssespor/læsseveje	22
Motormateriel 8 – ny bog	25
Fiskekuttere til H0	26
Kampen om Himmerlandsbanerne	29
Med særtog til Randers	30
Specielt, svensk allround-lokomotiv	32
M 17 fra Nordjyske Jernbaner	34
Efterlysning af illustrationer fra Kjellerupbanen	35
Ewals Cargo Care – ny model fra Roco	35
I Det vilde Vesten	36
Bjarnes broer	41
Nye svenske bøger	43
Stor hobbymesse i Stoholm	44
Nye sæsontræer fra NOCH	45
Klv 12 – lille tysk dræsine	46
Sporvognen, der forsvandt sporløst	48
Ny udgave af MH	50
Små militære futtog	51
På sporet af 2013	51
Hobbykædens vogne	52
Interfrigo-kølevogn i H0	55
Postvognen	56
En kompakt kæmpe	57
Rocos nye Rc6	58
Bogstavklodser	59
Ista-Perne Paa Ta-Gen	60
En larmende østtysker	63
Danscale rådgiver – sådan laver man fuger	64
Nyt fra Dekas	66



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

DF Modeltog

Håndbygget kvalitet i skala 1:87

Nye varianter af DSB Togførervogn & Værkstedsvogn

HUSK - Vi har også

SYMOBA Kortkoblinger

DEKAS bygge dele

Reservedele til bla.

Heljan og HobbyTrade

Alt til små priser...

*Besøg hjemmesiden og
se vores udvalg !*

Nyhed - OHJ C.220



Har du ønsker til jul ? Vi udsteder **Gavekort !**



www.dfmodeltog.dk / dfmodeltog@mail.dk

I/S JPK-productions I samarbejde med

EpokeModeller

Få dig en Skinnebus nu, fra 995,- kr.
(for udvalgte modeller)



HHGB Sm 4
DC analog



AHB Sm 8
DC analog



OHJ Sm16
DC analog



HBS
Sm 212
DC analog

Sælges kun via vores forhandlere

salg@JPK-productions.dk



Genoplev Danmarks storhedstid som sporvognsland

Vi har kvalitetsmodeller i messing i skala HO og O –
dobbeltdekkere fra Frederiksberg, Lunding-vogne
og scrapvogne fra København, HANSA fra Aarhus
og ASEA fra Odense – vi har det meste!
Desuden har vi autentiske sporvognsspor, SWEDTRACK.
Send 100 Dkr. med post og få tilsendt vores katalog,
hvor du finder oplysninger om hele sortimentet.

SWEDTRAM AKTIEBOLAG



Drakenbergsgatan 34
S-412 69 Göteborg • Sverige
Tlf. +46 31 172660
eller +46 31 211200
www.swedtram.se • swedtram@swipnet.se

Et anlæg i verdensklasse



Tekst og fotos Rolf Brems

Nogle modelbanefolk bliver verdensberømte i Danmark på grund af deres hobby, andre bliver det i hele verden! Jeg er taget på besøg hos Pelle Søborg nord for København, og lad os straks slå fast, at Pelle trods efternavnet ikke er i familie med den gamle redaktør.

Indledningen er selvfølgelig sat lidt på spidsen, men Pelle Søborg har i mange år som modelbygger været fast tilknyttet det amerikanske tidsskrift *Model Railroader*, MR, hvor han fornylig blev

udnævnt til "Contributing Editor", altså en redaktør, som selv bidrager med artikler. Da vi befinder os lidt på den internationale scene, bruger jeg Pelles ord om sit anlæg, nemlig *layout*.

Model Railroader er vel nok verdens største modeljernbanemagasin med et månedligt oplag på 250.000. Pelles artikler tager oftest udgangspunkt i hans eget layout, ligesom han til samme forlag har skrevet fem bøger, alle på engelsk og målrettet amerikanske modeljernbanekørere. Det har han gjort at så godt, at i eet

▲ Den stolte modelbygger, Pelle Søborg ved sit layout.

tilfælde ændrede virkeligheden sig efter hans model...

Pelle byder indenfor, ikke i boligen, men i en nyere tilbygning, som stod færdig i 2003, og som kun er indrettet med en modeljernbane for øje.

– Min interesse for modeltog begyndte i 1992 med et tilfældigt besøg hos Nyboder Boghandel, fortæller Pelle. Der stod jeg og bladrede i nogle Model Railroader og så, hvor flot og detaljeret man kunne bygge, noget

langt fra min Märklinbane, som jeg lagde ud på gulvet som barn. Interessen var vakt, og hvor de fleste andre så nok havde valgt nogle tog, som man kunne se i dagligdagen, var det altså det amerikanske, der tændte hos Pelle.

På studietur

– Når man ikke kan finde sit forbillede i baghaven, må man tage hen hvor det findes. Derfor tog jeg på en studietur til USA, og da jeg



Lange tog, enorme vidder, øde landskab – det er inspirationen for Pelles anlæg.



Materiellet er patineret og delvist forsynet med grafitti.



Moderne, amerikansk trækraft fra Union Pacific.



Solid og gedigen underbygning - og fint og ryddeligt.

havde en ide om, at det skulle være noget med ørken, tog jeg til Californien.

– Den første gang, jeg spiste morgenmad ude i felten, var i Mojave på restaurant Dennys. Netop der kunne jeg bag vinduerne se Santa Fé-togene rulle forbi og betjene den beskedne industri i byen, en industri, der størrelsesmæssigt kunne gengives i model.

– Det første var mit *Tehachapi-anlæg*, som jeg byggede, mens vi boede i Hellerup, og hvor jeg havde en kælder. Her lærte jeg de forskellige teknikker såsom at lave en underbygning, det elektriske arbejde, decorationen, samt at male og patinere det rullende materiel, fortæller Pelle.

– Det næste anlæg blev bygget her i mit togrum,

stadig med samme område som forbilledet, eller i hvert fald for to tredjedele af det, for den sidste tredjedel dannede forbilledet for en blanding af to områder, beliggende 160 km nord for Mojave, Feather River Canyon og Donner Pass. Derfor blev Pelles andet layout til Daneville og Donner River og samtidig et anlæg, der vandt anerkendelse i den

amerikanske modeljernbaneverden.

– Netop ørkenlandskab mener jeg er en større udfordring at lave, så det ligner, der er jo ikke så meget til at dække over fejlene. Ved skovpartier kan man bedre skjule fejl og mangler bag buske og træer, fortæller Pelle. Men allerede inden jeg var helt færdig, vidste jeg, at der var ting ved landskabet,



Lidt by, noget jernbane og et øde landskab var inspirationen for Pelle Søeborg.

som jeg kunne forbedre, ting, som burde have været med og andre ting, som ikke burde. Blandt andet havde jeg lagt en vejkrydsning i forbindelse med et vigespor, og da der stort set hele tiden holdt tog i et af sporene, stod signalet konstant og bimle-

de. En anden kilde til irritation var støjen fra de rumlende tog. Trods det at jeg kører med lydmodul, kunne jeg høre hjulstøjen, som forplantede sig ned i underbygningen. Hobbyen udvikler en, så efter fire år blev Pelle træt af at se (og høre) på sine

fejl. Han tog en stor beslutning – han ville lave et nyt og mere perfekt layout.

Nyt anlæg – og alligevel det samme

Det er nok almindelig kendt, at når man har bygget et anlæg, og det ikke lever op til ens forventninger, så bygger man et nyt og som regel med et andet tema. Pelle valgte at rive det hele ned, underbygningen, rammen, det hele røg undtagen en skjult bane-gård, som dog blev ombygget en smule. Så byggede han det hele op igen - samme by, samme hovedgade, næsten samme tema, dog blev skoven fældet til fordel for mere ørken samt lidt mere industri i form af en cementfabrik og et olielager, hvilket måske også er lidt mere interessant operationelt set.

– Fordelen ved at bygge det samme layout er, at man kender udfordringerne, man har prøvet dem før og ved, hvordan de skal løses. Samtidig kan man så bruge mange af bygningerne, som er bygget fra bunden. Havde jeg valgt at bygge et nyt tema, var jeg sikkert røget ud i nye fejltagelser, så anden gang kan være lykkens gang, siger Pelle.

Pelle gik metodisk i gang til forskel for sit første layout, hvor han knap vidste, hvor han skulle begynde eller ende. Alle de forskellige faser blev afsluttet én ad gangen på hele anlægget, lige fra underbygning og frontpaneler til den sidste ørkensten. Det holdt hårdt nogle gange, når man f.eks. ikke er vild med el-arbejde, men det er absolut en fordel, når man f.eks. har spartlet alle veje



Jernbanen går lige forbi den lille by Daneville.



Cementfabrikken dominerer en side af anlægget.



Sporene på cementfabrikken forsvinder næsten i undergrunden.



En typisk jernbaneoverskæring i USA.



Et par villaer i hjørnet - bemærk den fine overgang til baggrunden.



Vejsving med typiske skilte og 'uendeligt' landskab.



Særdeles flot anlagt vej og landskab.

som kræver en del slibning og dermed støver.

For at undgå de omtalte støjgener fra togene lagde Pelle et 4 mm lag asfaltmateriale som underlag. Det bruges til støjdemper i varebiler. Oven på dette lagde han gummikork, hvorpå sporene blev lagt.

Sporene er *Micro Engineering* kode 83 på hovedbanen, på vigespor og industri-spør blev der henholdsvis brugt kode 70 og 55.

Til underlaget på terrænet er der brugt styrodur, som Pelle får hjem fra Sverige og Holland. Det bliver skåret ud med en skumskærer, som skærer ved hjælp af en varmetråd.

I bilernes land skal der være godt med veje. I Mojave, beliggende i Californien, er det mange år siden, at passagertogene gjorde holdt, så folk skal kunne komme ordentligt frem. Også her ligger Pelles ambitioner i top. For de fleste andre modelbyggere vil det være en opgave, som ikke er så højt prioriteret, men for Pelle er det vigtigt at vejene ser ligeså naturotro ud som f.eks. sporene - at kurver, stigninger, bemaling og skiltning er rigtig.

Pelles epoke er "i dag", dvs. at hans layout altid er under forandring, lige fra butikskilte til det rullende materiel. Det betyder

også, at layoutet aldrig bliver færdigt.

Med det digitale kamera og en PC er vejen så at sige åben for at lave korrekte reklame- og vejskilte, det er en uundværlig del af Pelles arbejdsredskaber, hvilket også tydeligt fremgår af hans layout. Mojave og dens særpræg er gennemfotograferet, herunder altså også skiltningen.

Det nye anlæg

Byen Mojave, som på Pelles anlæg hedder Danevil-

le, gennemskæres af Union Pacific på en enkeltsporet strækning. Anlægget er opbygget på traditionel amerikansk facon - lange lige strækninger, men er i princippet en rundbane med en skjult banegård. Layoutet har en begrænset dybde, som der dog kompenseres for med en fotostatisk baggrund, herom senere.

Til dekorerung af ørkenlandskabet indsamlede Pelle materialet i Mojave-ørkenen. Det blev siet til forskellige kornstørrelser. Det var

dog et problem, at farven fremstod for mørk under indendørs belysning, så han måtte supplere med et lysere købeprodukt. Det er fæstnet til underlaget, som vi kender det med fortyndet træ- eller papirlim. Klippestykkerne blev støbt af letvægtsgips i gummi-forme. Derefter blev de malet i forskellige brune nuancer.

Skinnerne blev malet med en airbrush. Alt efter, om det var beton eller træsveller, fik de to lag farve i brun og grå for at fjerne plastikkglansen,



Selv en 'anonymt' udseende vejoverføring fremstår som en superdetaljeret konstruktion.



Her får man en fornemmelse af, hvor lidt plads der er mellem baggrund og forkant på anlægget.



En af de meget flot patinerede og rustne godsvogne. Bagved skimtes palmen ved hotellet.



Baggrundene giver god dybde på anlægget.

hvorefter de blev patineret med et fint pulver. Nu er klimaet meget tørt i Mojave, så man ser ikke de samme mængder af rust på skinner og ballast, som vi kender det under vores mere tempererede himmelstrøg. Skinnerne er i øvrigt lagt med overhøjde i kurverne, hertil er brugt små stykker af plasticstrips limet på undersiden af svellerne.

Det mest imponerende ved Pelles layout er vel nok baggrunden, som med sine kun 30 - 90 cm fra forkanten giver en utrolig naturtro dybde og rent visuelt simpelthen snyder øjet. - På de forrige layouts malede jeg baggrunden med en himmel, som fik nuancer fra

næsten hvid i bunden til mørkeblå i toppen. For at få den rigtige effekt brugte jeg oliemaling, som kan blandes i dage- eller ugevis, og dermed giver en usynlig overgang i nuancerne, fortæller Pelle, vandbaserede farver tørrer for hurtigt.

For at få en mere realistisk baggrund tog Pelle endnu engang over Atlanten. Turen gik selvfølgelig til Californien, hvor han tog et utal af billeder af bjergene og ørkenlandskabet. Alle billeder blev taget om eftermiddagen for at skabe en vis kontinuitet. Vel hjemme udvalgte han 20 billeder, som blev behandlet i *Photoshop*. Nu skal det siges, at Pelle har sin egen grafiske designvirk-

somhed, hvilket betyder, at han har remedierne og den *know how*, der skal til.

Baggrunden til den ene del er 15 m lang og til den anden side ved cementfabrikken ca. 8 m, højden ca. 80 cm. Det var det samme stykke af himlen, der blev brugt på hele anlægget, som blev lavet i undermenuen *scale tool*. - Problemet var egentlig den enorme kapacitet, som computeren skulle have. Jeg blev nødt til at gå ned i 150 dpi (dots per inch/punkter pr. tomme) i stedet for 300. Billederne blev stykket sammen i fem lag. Først himlen, derefter den fjerne bjergbaggrund, så bjergene tættere på, dernæst ørkenlandskabet og til sidst

det, der skulle være nærmest. Nogle af bjergene blev brugt to gange. Baggrunden blev sat op på styren-plader af tre meters længde, og for at farverne ikke skulle blegne, blev det belagt med en klar, UV-beständig film.

- Med en fotobaggrund ligger udfordringen ikke alene i at kunne arbejde i *Photoshop*, men også at ramme farverne, så det ser rigtigt ud. Desværre tager det sig ikke ud på printet, som det ser ud på skærmen. Derfor skulle der nogle prøvetryk og justeringer til, før jeg var tilfreds. - Det er lidt anderledes med malede baggrunde, der kan man sammensætte farverne ud fra layoutets farver og se resultatet med det samme forklarer Pelle. Ikke desto mindre er Pelle ikke i tvivl om, at han vil bruge en fotobaggrund på sit næste layout.

- Alle bygninger og industrier er lavet med forbillende i eksisterende bygninger. Nogle er købemodeller, og andre er bygget fra bunden af. Asfaltlageret er en skøn blanding af begge dele, rørføringen er lidt tillempet, men cementfabrikken har jeg bygget fra scratch og er her på det nye anlæg forbedret. Jeg begynder med at tage en masse billeder, måler f.eks. en dør, og bruger så målet som referencepunkt til byggeriet.

I virkeligheden er ce-



Ikke noget under, at fotografjerne begejstret fotograferer toget.



Der er måske ikke mange detaljer, men alting er nøje eftergjort.



Blot et hegn, men meget flot lavet.



Parat til næste opgave.

mentfabrikken beliggende i Teschapi. Vognene sendes derfra via Mojave ud til de respektive aftagere.

Til Best Western hotellet "Desert Winds" knytter sig en spøjs historie. Pelle byggede det selvfølgelig selv men syntes, at der manglede noget pynt ved indgangspartiet, hvorfor han placerede en palme. Ejeren af hotellet var så kommet i besiddelse af en artikel i Model Railroader, hvor hans hotel blev omtalt og vist - med palmen - hvilket faldt i så god jord hos ejeren, at han placerede en palme i 1:1 samme sted. Fantasien overgår virkeligheden!

Kendetegnende for Pelles layout er umiddelbart for de fleste, at det er fyldt med detaljer, men det benægter Pelle. Han mener selv, at

det i virkeligheden er enkelt. Det har han nok ret i. Sagen er nok snarere den, at det er gennemført og gennemtænkt på alle niveauer og ikke mindst, at der er en helhed. - En vigtig pointe på en modeljernbane er, at den jo er et ekstrakt af en sammenpresset virkelighed. Tag en vilkårlig strækning i virkeligheden, den er jo fuld af detaljer, men den strækning kan man jo ikke bare skalere ned, derfor må man udelade en masse ting, tilføjer Pelle. Det, der så er tilbage, skal ligne. Hvor man end kigger hen, finder man ingen halvfærdige ting, der bliver ikke gået på kompromis. Alt bliver modificeret, lige fra telegrafpæle og køretøjer til patinering af lokomotiver og vogne. Netop telegrafpæle, som egentlig er meget en-

le, har en fantastisk virkning ned gennem landskabet.

Intet rullende materiel får lov at køre på Daneville uden en vis grad af patinering. Lige som i virkeligheden er der stor forskel på slitagen og selskabernes vedligeholdelsesbudget, hvilket afspej-

les på modellerne.

Et af lokomotiverne er en messingmodel af EMD 8525, som Pelle selv har bygget og malet, påsat transfers og givet det en yderst autentisk patinering.

Som noget af det sidste har Pelle monteret luftslanger



Detaljer på EMD 8525.



To vogne før sammenkobling – læg mærke til de to slanger –



– som her er koblet sammen.

på sine vogne, små stykker tråd med en magnet for enden, som så klikker sammen med modpolen på den anden vogn, en flot lille detalje.

Pelle erkender, at det ikke er kørslen, der tager hans tid, det bliver egentlig kun luftet, når han har besøg af modelbaneentusiaster, ofte helt fra USA, som har læst om projektet.

Daneville er vel som noget sjældent i modeljernbaneverdenen "færdigt", så hvad er mere naturligt end at spørge: – Hvad så, Pelle?

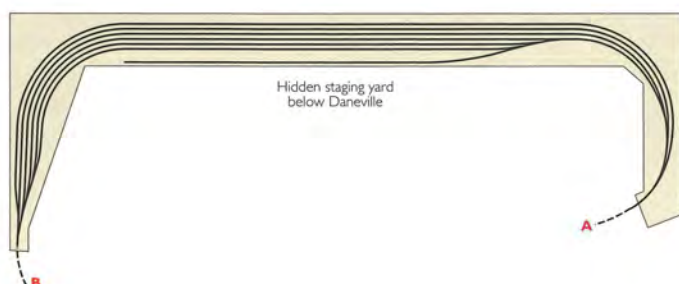
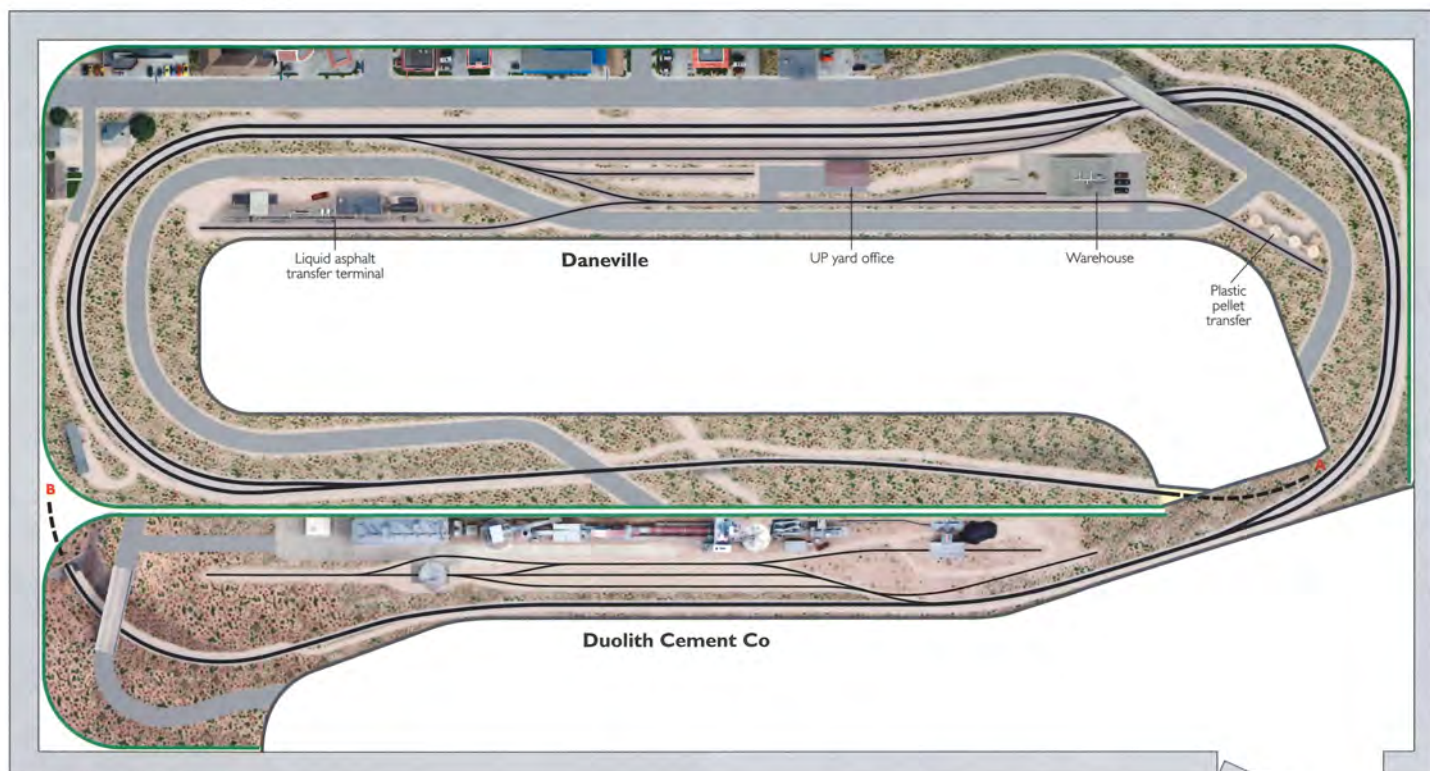
– Jo, siger han, sagen er, at modelbanebyggeri i den grad har påvirket mit arbejdsliv, så mine layouts og artikler til forlaget Kalmbach efterhånden udgør en tredjedel af min indtægt.

Derfor er planen, at Daneville bliver brudt ned inden efteråret 2014. Desværre kan det ikke adskilles og komme igennem døren, men bygninger og industrier bliver solgt fra. De foreløbige planer er helt sikkert ikke Daneville III, men måske noget fra Midtvesten med prærier og majsmarker. – Jeg er allerede begyndt at sondere ter-

rænet, siger Pelle.

Da der har været stor efterspørgsel på at købe mit Daneville, bliver det næste layout lavet i moduler, det er jo penge ud ad vinduet ikke at sælge det, når nu efterspørgslen er der.

Tiden er gået, jeg er mættet af gode indtryk, og vil glæde mig til at se og høre om det næste projekt. ■



Name: Union Pacific Daneville Subdivision
Scale: HO
Size: 11x22 feet / 3.30x6.70 meters
Prototype: UP and BNSF
Locale: Freelanced inspired by the Mojave Desert in Southern California
Era: Present
Layout Style: Walk-in
Mainline run: 59 feet / 18 meters (excluding staging)
Minimum radius: 33 inches / 83 cm on mainline, 31 inches / 78 cm on siding
Track: Mainline code 83, sidings code 70, spurs code 55
Tunouts: Mainline no. 8, sidings and yards no. 6
Maximum Grade: 2.3 percent
Height: 50-58 inches / 125-147 cm
Scenery: Foam insulation board
Backdrop: Photographic
Control: Lenz DCC



JULETILBUD

hos www.nettog.dk

Juletravlheden er over os, så vi vil gerne benytte lejligheden til at ønske alle vores kunder, Spor og Baners læsere, de fleste kollegaer og alle forretningsforbindelser en rigtig glædelig jul samt et lykkebringende nytår – med disse gode juletilbud...



märklin 29040-L2 Damplokomotiv BR 50 med kabinet kultender

- Deutschen Bundesbahn (DB)
- Mfx-dekoder
- Lydgenerator med mange lyde
- 5-polet motor
- Telexkobling på kabinet kultender
- Belysning skiftende med kørselsretningen
- Seuthe 10 røgindsats installeret, røglie medfølger
- Længde over puffer 26,3 cm – Epoke III



Normalpris 3.335,-

NU KUN 1.999,-



45049 Interfrigo kølevognssæt

- Interfrigo kølevognssæt med 3 vogne
- Fantastiske detaljer
- NEM brønd til udskiftning af ønsket kobling
- Varenummer 45046, 45047, 45048 samt 45070 til samme pris
- Samlet længde over puffer 48,3 cm – Epoke IV



Normalpris 999,-

NU KUN 749,-



märklin 29720-TS Diesellokomotivsæt BR 221 med 3 passagervogne

- Mfx-dekoder
- Lydgenerator med mange lyde
- 5-polet motor
- Træk på 2 aksler
- Belysning hvid/rød skiftende med kørselsretningen
- "Sølvmonter" Passagervogn type Bn 2. klasse
- "Sølvmonter" Passagervogn type ABn 1. & 2. klasse
- "Sølvmonter" Styre & Passagervogn type BDnf 2. klasse
- Belysning på styrevognen hvid/rød skifter med kørselsretningen
- Længde over puffer 107,4 cm – Epoke IV
- Leveres fra start sæt, lokomotiv leveres i plastic indlæg



Normalpris 3.821,-

NU KUN 2.499,-

märklin 60653/36W Mobile Station II

- Dansk menu
- Belyst skærm
- 16 funktionstaster
- Op til 10 faste lokomotiver, uendeligt via lokomotivkort
- Op til 320 magnetartikler – sporskifter, signaler, afkobl. skinner
- Både 3 skinne MM og 2 skinne DCC
- 36 Watt transformator medfølger
- Tilslutningsenhed MM/DCC medfølger
- Opdateringsmulig via Central Station
- Leveres fra start sæt



Normalpris 1.850,-

NU KUN 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,-

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

märklin
48413 julevogn 2013
Normalpris 270,-
NU KUN 209,-



HUSK – at vores julekalender har et nyt tilbud hver dag fra 1. til 24. december – og alle varer kan købes helt til 31/12 kl. 24.00. GODT NYTÅR!

Salg på www.nettog.dk • Tlf. 51 60 00 06 • Møllenvænget 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

Tur til Hjørring Privatbaner



*Tekst og fotos
Hans Gerner Christiansen*

Da jeg i sin tid besøgte Skagensbanen, kom jeg selvfølgelig gennem Hjørring, hvor jeg så lidt af HP's (Hjørring Privatbaner) materiel. Det så spændende ud, og jeg lovede mig selv, at jeg snarest ville besøge de to Hjørringbaner, Hjørring-Løkken-Åbybro (HLA) og Hjørring-Hirtshals Banen (HB). Det var de sidste rester af et større net,

der den 1. april 1939 blev slået sammen til HP.

Mine ønsker gik i opfyldelse den 22. juni 1962, hvor nattoget (tog 95) befordrede mig nordpå med ankomst til Ålborg kl. 9.42. Nattoget var det eneste tog, der om sommeren til tider var opvarmet, men ikke altid. Hvis der ikke var varme på i Odense, var det spændende, om der kom det i Fredericia eller senere i Aarhus. Det kunne være meget koldt om natten,

▲ Svovlsyrefabrikkens damplokomotiv nr. 2 kravler op ad bakken assisteret af et lille motorlokomotiv.

og man var jo ikke iført det varmeste tøj midt om sommeren. Det var skønt, når varmeapparaterne begyndte at knage og forkyndte, at nu kom varmen.

Vel ankommet til Ålborg ville jeg finde ud af, om der var skib i Nr. Sundby havn med last til svovlsyrefabrikken. Første gang, jeg var i

Ålborg i sin tid, tog jeg fejl og gik ud til den del af svovlsyrefabrikken, der befandt sig i Ålborg, så det var en fuser. Denne gang tog jeg en taxa men opdagede, at der intet skib var, og der derfor ikke blev kørt med de små smalsporede damplokomotiver, så det var en skuffelse. Jeg gik lidt rundt på fabrik-



Åbybro station med en skinnebus fra Nr. Sundby og blandetoget, som jeg skulle køre med i to timer. Forrest HP 11 og derefter to stykgodsvogne fra HP, en pakvogn E 85 og til sidst en Q-vogn fra AHJ. Der var ingen fremmede godsvogne med.



Et farvebillede af HP 11, hvor man tydeligt kan se, at lokomotivet er længere end de senere "firkantede" diesellokomotiver. Farven er også speciel.

kens område, og pludselig så jeg en vældig røgsky og hørte desuden nogle små rappe dampslag. Jeg havde vist alligevel været heldig og gik efter lyd og røg. Det viste sig at være svovlsyrefabrikens damplokomotiv nr. 2, der kravlede op på en stor bakke med en række tipvogne, som blev tømt ud øverst på stigningen. Lokomotivet spillede hele tiden, så et mindre motorlokomotiv hjalp til, og ved fælles hjælp lykkedes det at overvinde den skrappe stigning. Hele bjerget bestod af noget pulver, der formentlig var affald fra fremstillingen af svovlsyre. Trods alt fik jeg da nogle gode billeder, selvom man ikke kørte på havnen. På vej til Nr Sundbys DSB-station kom jeg forbi en lille remise med indlagt skydebro, hvor det andet damplokomotiv stod, men det var ikke fyret op.

Min plan var nu at tage til Hjørring via privatbanerne, så da jeg kom til stationen, gik jeg hen til billetlugen og bad om en enkeltbillet til Hjørring over Åbybro. DSB-manden kiggede lidt på mig og sagde så, "sådan en har jeg aldrig lavet før, men jeg kan godt, så hvis De lige har lidt tålmodighed, så laver jeg den". Han skrev så en papirbillet med rabat, da jeg jo havde DSB-kort

til samtlige stationer, men desværre beholdt togføreren den i HLA-toget, men den har nok skullet bruges ved afregningen.

Kl.11.00 rullede en solokørende skinnebus fra Ålborg Privatbaner ind på Nr. Sundby station, og samtidig begyndte det at regne, og det blev det ved med, til jeg kom til Åbybro, hvor det holdt op. Jeg var temmelig spændt på, hvad det var for et tog, jeg skulle med til Hjørring, for det var to timer om at køre de 55 kilometer. Jeg blev ikke skuffet, for på Åbybro station holdt et blandettog, som blev trukket af et gam-



▲ Personvognen i blandettoget var C 6. HP brugte store hvidmalede metalbogstaver og tal. Til højre ses det meste af sidste vogn, AHJ QF 4348.



Der blev læsset stykgods af og på ved de fleste stationer.



Inden mit tog kom af sted, skulle der komme tog fra Fjerritslev, og det bestod af FFJ M 1210 samt en af de lange postvogne med to kupéer i midten.



Kort før Løkken krydsede vi med dette specielle tog, en skinnebus med en ejendommelig bivogn på slæb. Heldigvis kom toget tilbage til Hjørring senere, så jeg kunne kigge nærmere på bivognen.



I Løkken holdt M 21, der skulle køre til Hjørring senere på dagen. Den var bygget af Scandia til Vodskov-Østervrå Jernbane (VØ) i 1928, og dengang hed den også M 21.



Kielervogn i fuld længde. M 20 havde samme længde som tilsvarende vogne på Fyn og i Randers. Den var i meget fin stand, og endegavlen så helt ny ud. Måske den var repareret efter en kollision. I den modsatte ende var en skydedør ind til et mindre pakrum, hvor jeg senere opdagede, at man transporterede aviser. Motorvognen var bygget af Scandia i 1925 til Kjellerupbanen (SKRJ), hvor den hed M 1, og i 1930 kom den til Løkkenbanen (HLA), hvor den hed M 3 for så i 1945 at ende med at hedde HP M 20.



Bogievognen HP CL 30 fra 1948. Bemærk forstærkningerne på siden, som flere af Scandias stålvogne til privatbanerne havde på det tidspunkt. Det er usædvanligt, at toilettet er midt i vognen.

melt diesellokomotiv med nummeret 11. Det var bygget hos Frichs i 1932 og leveret til Hjørring-Hørbybanen (HH), hvor det havde nr. 14, men i 1939 indgik det sammen med to tilsvarende i Hjørring Privatbaners samlede materielpark, hvor det fik nr. 11. De tre lokomotiver var de første "firkantede" med hjulstillingen 1-C-1, men de havde kun banemotorer på de to af drivhjulene. De var længere end de senere af samme type, da der var et stort rejsegodsrum og et postrum i lokomotivet. De skulle være leveret med vinrød bemaling, men den var nu ændret til en nærmere postkasserød. Toget bestod af to Q-vogne fra HP, og de var beregnet til stykgods. Derefter fulgte en pakvogn HP E 85 med veranda og den enlige personvogn C 6, som jeg skulle sidde i. Til sidst kom endnu en Q-vogn, men denne gang fra en af Ålborg-banerne, AHJ.

Min skinnerbus fra Ålborg skulle krydse med et tog fra Fjerritslev, og det viste sig at være et motortog med FFJ M 1210 som trækraft. Den havde en af de lange postvogne på slæb, og både motorvogn og de to kupéer i postvognen var fyldt med skolebørn på udflygt. De havde nu været uheldige med vejret, for det var stadig gråt og fugtigt, men ikke ligefrem regnvejr.

Mit tog nordpå hed P 107 og afgik fra Åbybro kl. 11.35. Det viste sig, at den toakslede personvogn var udstyret med højryggede sofaer og ganske behagelig at køre i. Toget holdt ved alle stationer, hvor der blev læsset gods ud og ind i de to Q-vogne fra HP. Der var god tid til at tage billeder, men de blev bagfra, da jeg ikke turde gå for langt væk fra personvognen. Desuden fik jeg ikke noteret ned hvilke stationer, vi holdt ved, og hvor jeg tog billeder, og det var en kedelig forglemmelse. At det var begyndt at regne,

kan ikke bruges som undskyldning.

Kort før Løkken skulle vi krydse med et modkørende tog, så godstoget kørte ind på sidesporet. Det viste sig at være en af banens orange skinnebuser med en ejendommelig bivogn på slæb. Den kom jeg heldigvis til at se mere til i Hjørring.

I Løkken var der syv minutters ophold, og heldigvis var regnen holdt op. Det første, jeg så, var en Kieler-vogn M 21, der holdt i spor 2, og som skulle køre som iltog til Hjørring senere. Den var meget kortere end de hjemlige Kielervogne på de fynske privatbaner, og HP havde en til i samme længde, der hed M 23. Jeg opdagede i Løkken, at den sidste Q-vogn, som var fra Ålborg Privatbaner, var blevet koblet af, uden at jeg havde opdaget det. For øvrigt var det ikke banens mest benyttede tog, over flere dele af banen var jeg den eneste rejsende.

Lidt forsinket ankom jeg til Hjørring, hvor der var en hel del aktivitet. Overfor det tog, jeg var kommet med, holdt der en motorvogn M 20, og den var af samme model, som den jeg så i Løkken, blot var den længere og mindede mere om de fynske

Kielervogne. Den rangerede væk fra perronsporet og ind på et sidespor, og kort efter bakkede et stort godstog ind i spor 1. Det blev trukket af HP's MaK-lokomotiv, nr. 13, der så ud til at have magt over det tunge tog.

Det gamle "firkantede" diesellokomotiv, nr. 11, blev spændt for et andet tog, som det skulle trække tilbage til Åbybro. Første vogn var en lang bogievogn af stål, der havde litra CL 30 og blev leveret i 1948. Den lignede lidt en DSB CL-vogn, men havde ikke dobbeltdøre på endeperronerne. Bogierne stammede fra to motorvogne på Maribo-Torrig Jernbane (MTJ), hvor man brugte løbebogierne til CL 30, medens motorbogierne blev brugt under Skagensbanens (SB) M 6. Genbrug er skam ikke noget nyt! Bogierne så noget simple ud, men da jeg aldrig prøvede at køre i vognen, skal jeg undlade at udtale mig. Efter den lange bogievogn kom en post- og pakvogn, der hed E 81 og lignede den, mit tog havde med fra Åbybro. Til sidst kom en af HP's Q-vogne nr. 103. Det var et nydeligt lille privatbanetog.

Fortsættelse følger...



Nærbillede af den specielle bogie under CL 30. Den ser meget solid ud, men er også bygget på Nakskov Skibsværft i 1924 til brug under to motorvogne, der ikke rigtigt duede.



Godstoget til Hirtshals med HP 30 foran skulle til at afgå, så jeg nåede kun at tage et billede bagfra. Til venstre er HP 11 spændt for toget til Åbybro. Man ser tydeligt, at bogievognen har forstærkninger på siden.



Tog 110 mod Åbybro er klar til at afgå fra Hjørring kl. 14.13.

F..., hvor er den skøn!



Tekst og fotos Vagn Holstein

Endelig langt om længe kom der flere F-maskiner fra F 2010 (fhv. hobby trade).

Det første dryp af F 446-modeller i DC-udgave ankom midt i juli 2013 efter tre års udvikling og forsinkelser. Det var på en måde et fornuftigt sted at starte, idet

netop 446 var den første maskine, som Frichs leverede i 1913, en fin måde at fejre et 100-års jubilæum på!

I begyndelsen af oktober er flere numre kommet til og nu omsider AC-modellerne. Specielt glædeligt er det, at en særlig variant, finansieret af Finn Lekbo, også er kommet: Det er udgaven fra den

Med besvær kom F-maskinen omsider frem til alle – se også sidste nummer af bladet. Modelfoto Spor og baner.

sidste serie bygget af Frichs i 1949 med stor kulkasse, den såkaldte "rygsæk". Mange vil mene, at denne udgave nok er mere interessant, da mange af de bevarede F-maskiner netop ser sådan ud. Dermed har vi repræsentanter for begge ender af F-maskinens tilblivelseshistorie til rådighed i model. Mange af de gamle maskiner fik den store kulkasse bygget på senere.

Her har vi at gøre med en virkelig gennearbejdet model, som på ypperligste måde gengiver sit forbillede. Det gammeldags gangtøj med excentrisk styring dominerer det første indtryk. Det er første gang et sådant er fremstillet på et dansk modellokomotiv. Fleischmann

præsenterede det allerførste masseproducerede på deres opgraderede T3, som kom på markedet i 1983. Gangtøjet var dog af kunststof.

Lille model, stor vægt

Konstruktørerne har fra første færd været klar over, at det ret lille lokomotiv for vægtskyld måtte laves i metal i så høj grad som muligt. Det må siges at være lykkedes: modellen vejer 256 g, og det giver en fin trækraft og sikker kontakt. Vi har målt 45 g trækraft for AC-udgaven og 24 g for DC-udgaven på vandret bane, hvilket svarer til mindst 15 toakslede vogne. Forskellen skyldes, at kun AC-modellerne har friktionsringe. Køreegenskaberne



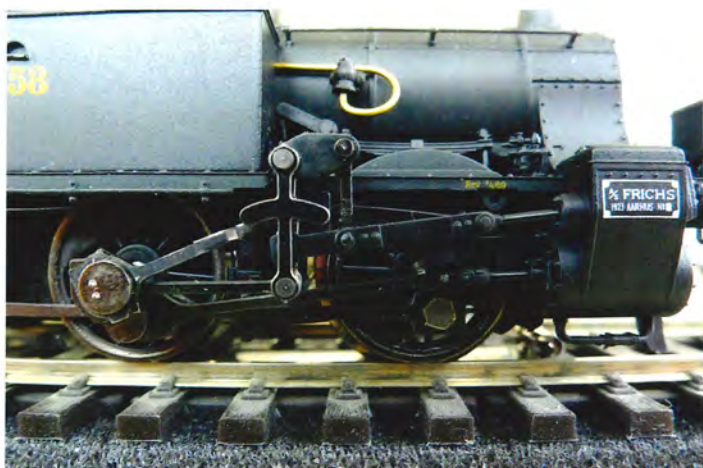
En prægtig maskine – her er det F 446 –



– og her ses søstermaskinen, F 658 – en nyere variant med 'rygsæk' og kraftigere puffere.



Smag og behag – med eller uden rygsæk.



Særdeles fint gangtøj i metal.



Pas på alle de små detaljer – de er meget skrøbelige.



Hovsa et lille uheld. Det klarer 'manden med hammeren'. Modelfoto Spor og baner.



De to modeller gengiver F-maskinen perfekt.

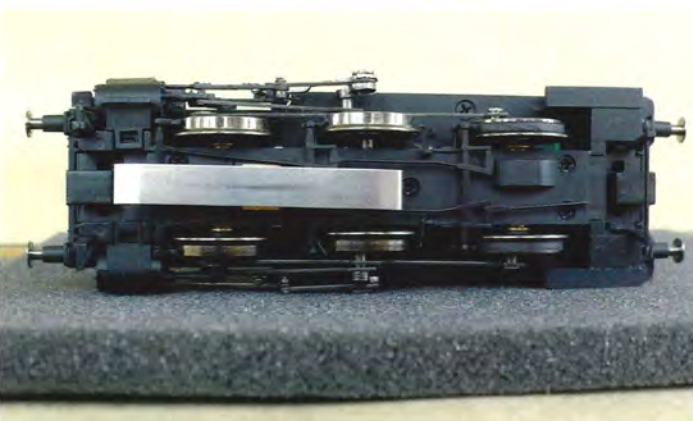
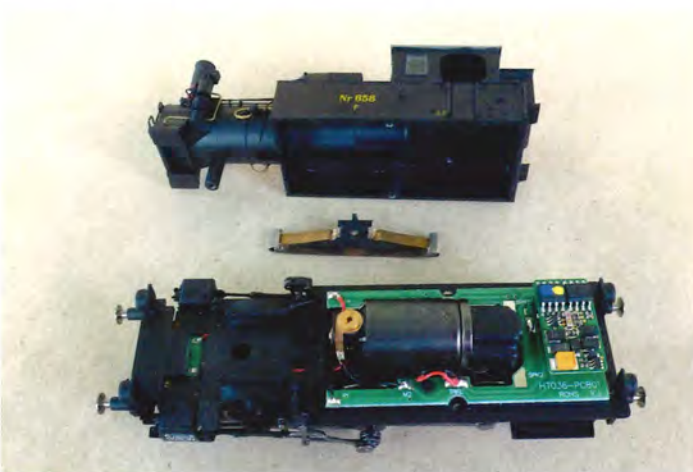
er fornemme selv i analog form: Lokomotivet sætter i gang ved 1,5 V og bevæger sig rykfrit med under 4 km/t til topfarten på 65 km/t ved 14 V DC/trin 28 digitalt/fuld fart. På en Märklin-transformator svarer det perfekt til forbilledets max. hastighed på 50 km/t. Rangering er en fornøjelse, her kan man på de digitale udgaver udnytte funktionstast 4. Det giver rangerhastighed, men selv analogt er maskinen nem at regulere helt ned til under skridtgang.

Det er ikke nogen særlig stor motor, der er blevet plads til, men heldigvis er modelmotorer blevet væsentligt mere ydedygtige end tidligere, og Finn Lekbo har været medvirkende til, at alle modellerne er monteret med Mashima-motorer, så på trods af sin lidenhed mangler der ikke trækraft. Mo-

Her ses det, hvor lille motoren er. Dekoderen ligger i førerhusets bund. ►

toren er, overraskende nok, ikke udstyret med svinghjul og trækker med snekke på det bageste hjulsæt, som på AC-udgaven er udstyret med hæfteringe. Gangtøjet sørger for at overføre kræfterne til de to andre aksler.

F2010 har i deres foromtale gjort et stort nummer ud af det faktum, at gangtøjet trækker, men det har været almindelig praksis, især blandt toskinne-modeller i masser af år. Selv Märklin, som i mange år har sværget til tandhjulstræk på samtlige aksler, har i en hel del år på visse modeller ladet gangtøjet trække de hjul, som ikke har gummiringe (det startede med BR 18, katalognr. 3091 i 1972), og dette er væ-



Den noget korte slæbesko bør udskiftes til en længere.



Solid og omhyggelig indpakning.



Seriemodellen F 446 i originaludførelse.



Den nyere version med rygsæk og cylinderpuffer.



Forskellen på de to modeller ses tydeligt.

sentligt: hobby trade satte sig op mod reglen om, at akslen med hæfteringe skulle være direkte trukket af motoren, i første omgang med S-maskinen. Det var en af årsagerne til, at de første kørte elendigt, og derfor blev hæfteringen flyttet til midterste aksel.

Nogle kritikpunkter

Medens vi er ved gangtøjet, er der en lille skønhedsfejl på Finn Lekbos F 658: Kobbelt- og plejlstænger bør have en udfræsning/hulkel: Kendetegnene for den sidste serie af F-maskiner fra 1949 er cylinderpufferne, den store kulkasse og de anderledes kobbelt- og plejlstænger. Det monterede gangtøj hører til på de "gamle" serier.

F 2010 har advaret om, at gangtøjet var så skrøbeligt, at det ikke måtte berøres. Det kan synes lidt overdrevet og kunne skræmme nogle kunder væk, men det er fornuftigt at holde fingrene væk fra gangtøjet, og det anbefalede "holdepunkt" på vandkasserne over det midterste hjulsæt er absolut at foretrække. Her er balancen helt perfekt, og faren for at gøre mere skade end et par (fedtede?) fingeraftryk er stort set ikke til stede. F2010 har også gjort et stort nummer ud af, at mange af smådelene med vilje ikke er limet fast, det er både godt og skidt. Godt, fordi det er den sikreste måde at undgå grimme limklatter, og at dele knækker, hvis uheldet er ude. Skidt, fordi nogle dele som f. eks. håndlisten langs vandkassens overside har tendens til at falde af endda uden håndtering, pufferne sidder heller ikke for godt fast, selv kulkassens forlængelse var faldet af, mens maskinen har stået i æsken! Sker det på vej rundt på anlægget, kan det blive noget af en opgave at finde de små stumper igen. Jeg vil anbefale at sikre nogle af delene med en minimal mængde cyanolim. Egentlig synes jeg, at F2010 burde have vedlagt

et sæt håndbøjler. De sælges som artikel 91115.

Detaljerigdommen er overvældende, og detaljerne er så fint lavet, at modellen ikke kommer til at virke "overhængt", for der er mange rør, ventiler og dimser på en F, som i løbet af sit lange liv fik sit oprindelige "rene" udseende ændret ved eftermontering af div. aggregater. Mest iøjnefaldende er nok trykluftspumpen og den store dombeklædning, som indeholder sandbeholderen.

Påskrifterne er forbilledlige. Et lille minus er, at nummerpladen foran mangler dog de små "øer" til montageskruene, men det er imponerende, at fabrikspladen kan læses: På F 446 står der korrekt 1913, men på F 658 står der desværre 1923 og ikke 1949, som det rettelig burde være. Det er meget, meget småt, kun læseligt under en kraftig lup, til gengæld står det meget skarpt!

Teknikken i orden

F-maskinen i AC var imødekommet med en del bekymring, idet F2010 selv erklærede, at den korte slæbesko kunne give problemer i visse slanke sporskifter og kryds, men det er ikke bare litra F, der kan risikere at miste strømmen på vej over Märklins slanke krydsspor, hvor der er *riigtig* langt over til nye punkter med strøm! Litra F klarede sig over.

Det kan undre, at slæbeskoen er så kort, da der er masser af plads til en længere, men den var nok på lager fra tidligere produktioner? NEM-norm 340 foreskriver en minimumslængde på 44 mm. Den monterede slæbesko er kun 33 mm (begge mål er "nutzbare Länge" = brugbar længde). Desværre er der ingen oplagt ombytningslæbesko fra Märklin, men der skal lidt "hjemmesløj" til, vi hører gerne om mulige løsninger fra læserne.

Adgang til modellens indre f. eks. for montering af dekoder sker ved at fjerne

tre skruer nedefra, fint beskrevet i brugsanvisningen. Endelig en ordentlig måde at samle en lokomotivmodel på! I førerhusloftet er der gjort klar til montering af højttaler, men nogle af modellerne har den allerede formonteret, som tidligere på 'hobby trades modeller.

Jeg har testet modellerne intensivt på både Märklin C-spor, gammelt M-spor, 3900 modelspor* og mit over 50 år gamle, håndbyggede spor, DC-versionen på Roco-flexspor og Peco-spor-skifter. Ingen af stederne var der problemer, bortset fra ligeudkørsel i Märklins gamle "engländer" M 5207 (parallelkreds). Lige netop her har Märklin løbet an på at hente sideskinnestrømmen fra flangernes kontakt med bunden af sporrillerne, da hele hjertestykket er lavet af plastik. Her hjælper en længere slæbesko ikke. Lokomotivet skrumler lidt i de gamle metalspor-skifter, men kommer helskindet igennem. Medvirkende årsag til den pæne gang i de forskellige spor er uden tvivl, at der virkelig er tale om to forskellige modeller med forskellig hjulafstand. Det er ikke bare en slæbesko under en DC-model. Fuldt point for det!

Konklusion om F-maskinen

Nogle af de analoge DC-modeller lider af blinkende lanterner modsat kørselsretningen. Det kan kureres ved at stramme strømaftagerne eller montere en lille kondensator med en passende formodstand over lysdioderne. En option til at køre med lanterne tændt i begynder ville være dejlig, det var "i gamle dage" (epoke III) den almindelige natlygteføring ved rangering. Lyset i lanterne er klart hvidt, men temmelig kraftigt, for kraftigt og for hvidt efter min smag, men jeg kører altid selv med slukket lys.

F modellerne er udstyret med normskakt og kortkob-



F 441 med rangertræk på Odense Havn, cirka år 2000. Foto Flemming Søeborg.

lingskinematik. Sidstnævnte mener jeg ikke tjener noget formål på så kort en maskine, men jeg kunne godt have ønsket mig at, der fulgte nogle diskrete koblingskroge med á la Märklins 3000. Der behøver ikke være en fuld kobling med bøjle, den virker urimeligt stor på så lille et lokomotiv, især foran. Desværre kræver det modifikation af emballagen, når man monterer koblingerne, det er ikke gennemtænkt. Emballagen følger i øvrigt traditionen fra hobby trades D- og S-modeller med indlagt silkeklud i lakeret træske.

Konklusionen er at F2010 har givet os en MEGET flot model af den legendariske F-maskine, som kunne ses overalt i Danmark. Stort set alle kender den, og ingen modeljernbane bør mangle én (eller flere). Maskinen er meget velkørende på alle sporsystemer. Eneste ankepunkt er, at holderne til håndlisterne omkring førerhuset er meget skrøbelige. Her bør F2010 gå i tænkeboks for at finde en løsning til den næste serie. Til alle dem, der ærgrer sig over at de 100 stk. med rygsæk fra Finn Lekbo var udsolgt, før de nåede her til landet, er der trøst: Ved hobbymessen i Valby i november fortalte Finn, at der kommer et nyt oplag, dog med et andet nummer. ■

*) "3900-skinne" var et modelskinne-punktspor-system, som Märklin introducerede i 1953. Det levede kun ganske kort – i 1958 var det igen taget af programmet. Systemet udmærkede sig ved at have en væsentligt større basiradius på 600 mm i modsætning til standardskinners 360 mm.

De to køreskinne var isoleret fra hinanden, og man kunne derfor køre med sporbesættelse. 3900 skinner var væsentligt dyrere end de almindelige skinner og har sikkert ikke solgt tilstrækkelig godt. Det var synd, for de var meget flotte.

Andre F-modeller

F2010's F'er er den første færdige, industrielt fremstillede model af dette dejlige rangerlokomotiv, men der har været flere muligheder for at erhverve en F-model tidligere, når man ser bort fra fuldstændigt hjemmebyg. En gruppe omkring Henrik Poulsen lavede i 1980'erne tilbudt et byggesæt i ætset og fræset messing også kaldet "den jyske F'er". Det var et meget fint sæt, som bygget med omhu resulterede i en meget fin model. Lokomotivet var fuldt ekvibreret, hvilket gav meget god trækraft. OKT lancerede nogle år senere et hvidtmetal-byggesæt, som også kunne bygges til en rigtig flot model. Desværre virkede gangtøjet noget kraftigt. Det fine ved OKT's byggesæt var, at der var frit valg mellem høj eller lav kulkasse. Begge disse byggesæt var tænkt til DC/toskinne-drift.

Kim Møller, Tikøb Hobby, har lavet to udgaver af F til AC/treskinne-drift: Først lavede Kim en resinoverdel, som var tilpasset et Märklin 3029 lokomotivchassis. For at passe måtte dimensionerne gøres lidt større, men det var gjort på en måde, så man ikke lagde mærke til det, med mindre man havde en korrekt model ved siden af. Gangtøjet var selvfølgelig stærkt simplificeret, med mindre man selv lavede noget mere, men indtrykket af en F'er var umiskendeligt. Da Märklin lancerede en T3'er, fulgte Kim op med en ny resinoverdel, denne gang i korrekte mål, så resultatet kom væsentligt tættere på forbilledet ikke mindst, fordi T3'erens gangtøj ligner F'erens meget. Nu var det kun hjulenes størrelse og deres placering, der ikke helt levede op til forbilledet. Så vidt jeg ved, kunne den sidstnævnte overdel også monteres på en Fleischmann T3'er med samme resultat.

Læssespor/ læsseveje

Fortsat fra sidste nummer...

Tekst og fotos
Erik V. Pedersen

Læssevejen lægges oftest i højde med skinneoverkant. Vejbelægningen føres helt ind til svelleenderne, og kan der afsluttes med en svelle på højkant eller en opfyldning med ral mellem vej-

kanten og nærmeste skinne. Der findes dog også læsseveje, der er hævet ca. 20 cm i forhold til læssesporret, hvorved man opnår, at vognbunden i færdselsvogn og jernbanevogn kommer i omtrent samme højde. Sådanne hævede læsseveje anvendes/anvendtes særlig på



stationer, med stor ekspedition af transportbeholdere.

I egne med store transportører af f. eks. sten / grus, tørv eller sukkerroer kan et af læssesporene på stationen indrettes til særlig brug for læsning af godsarter. Vejen hæves så meget, at skinnetoppen kommer et antal cm

under læssevejen, hvorved læsningen lettes i betydelig grad.

Hvor der ikke er egentlige ramper ved læssesporene/-vejene kan højdeforskellen evt. udlignes med en kort side- eller enderampe:



AHJ, Lundergaarde trb. 1. april 1969. Her er "læssevejen" eller i nogle tilfælde tipvognsbaner hævet så meget, at man herfra kan "styrte" sten og grus ned i de opstillede vogne.



NPMB. Snesere. 26. marts 1961.

I begge tilfælde er læssesporret sænket i forhold til vejen og strækningssporet. Herved opnås to fordele: Den allerede omtalte fordel ved ind- og udlæsning kan ske i en passende læsehøjde køretøj > jernbanevogn. Den anden fordel er, at henstillede jernbanevogne ikke umiddelbart f. eks. af vinden bliver "skubbet" ud i strækningssporet. Dette skal normalt (også her) sikres med en form for sporstopper for enden af sporet, men bliver det glemt, er fordelene indlysende.



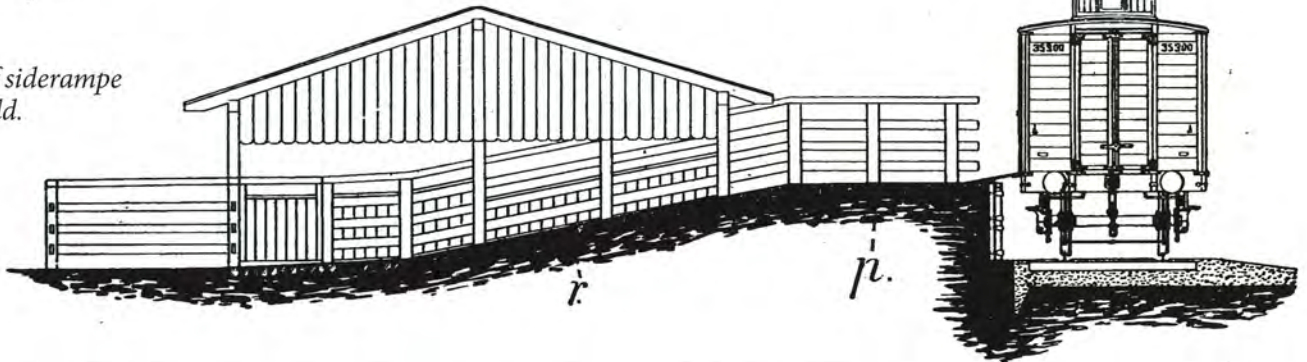
NPMB. Rønnebæk trb. 26. marts 1961.



OKMJ. Md 12, Kølstrup. 20. marts 1966. Kunne være resten af en ældre svinefold.

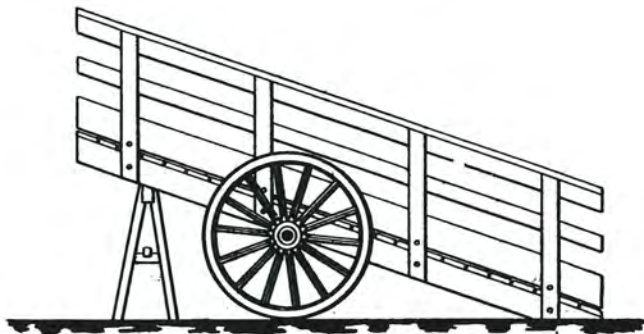
Enderampe. Skælskør. Juni 1974.

Tværsnit af siderampe ved svinefold.



På stationer hvor der ikke er faste ende- eller sideramper, kan udligningen af høj-

deforskellen ske ved hjælp af f. eks. en bevægelig "siderampe":

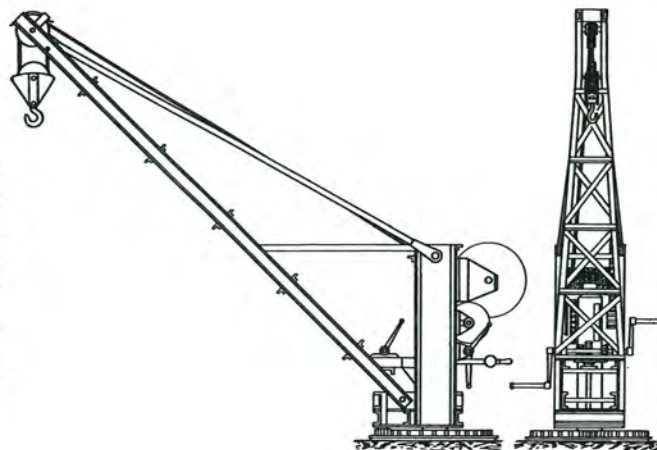


Bevægelig rampe.



"Den sidste rejse". DSB. Sorø Bystation. April 1957.

Efterhånden mangler der vist kun at nævne(løse) problemet med de meget tunge genstande, der modtoges til befordring: Kraner, -der fandtes i et utal af varianter fra små spinkle håndkraftbetjente mastekraner til store elektriske galge-/portal-



6 t. svingkran:

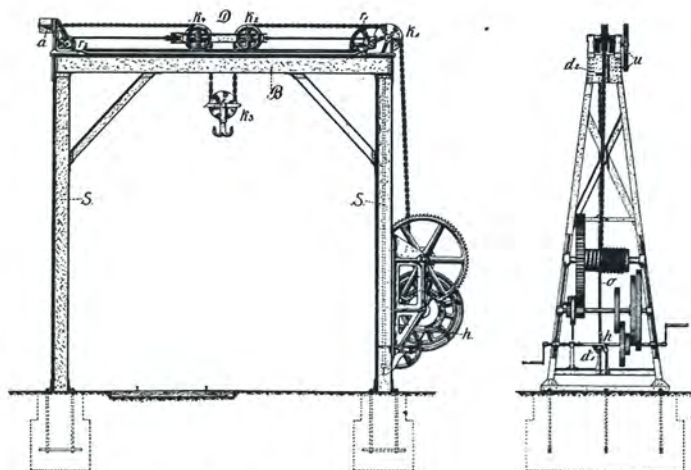
▲ I en DSB-lærebog.

Skælskør. Juni 1974. ►





AHJ.Solbjerg. Terrain m. galgekran, set mod NV.
30. 3 1969.

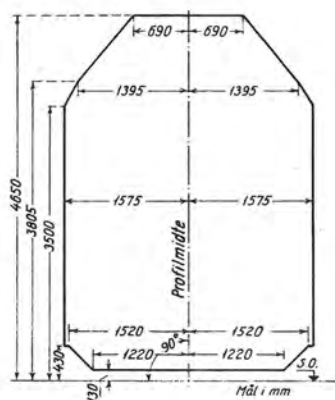


15 t. DSB-galgekran

Profil mål

Når jernbanevognen så er læsset (for lukkede vogne intet problem), må man sikre sig, at godsets omfang ikke rager ud over det ved-

tagne læseprofil, og derved kan støde på evt. faste genstande langs sporet under transporten. Hertil benyttes profil mål som f. eks. det nedenfor viste



Tv: De fleste af Spor og baners læsere kender sikkert begrebet: Et fritrumsprofil, det profil som ALT på en jernbanevogn skal holde sig indenfor, for ikke at støde på faste genstande langs sporet under kørselen, og som samtidig ALLE faste genstande langs banen skal holde sig udenfor.



Der findes imidlertid også et såkaldt: Læseprofil. Indenfor dette skal læsset på en godsvogn (det kunne f.eks. være en vogn med hø/halm og overdækket med presenninger) holde sig. Dette kunne kontrolleres ved at vognene skulle kunne køre igennem målet uden at berøre de nedhængende eller sideophængte profilskabeloner.

...og så lige en af de helt "gakkede" og en af de smukkeste læsseveje:



NPMB. Tappernøje. 26. marts 1961.



KSB-DSB. Hareskov station. 10. februar 1967.

Slut

En dag er det slut. Banen eller stationen bliver nedlagt

(evt. bare flyttet) og læssevejen ligger tilbage:



"Læssevej" i Værløse. Slangerupbanen/Hareskovbanen blev ikke nedlagt, men ombygget til S-bane. Samtidig flyttedes stationens perroner nogle hundrede meter mod øst. Stationsbygningen blev nedrevet og læssevejen, der efterhånden var blevet en del af gadebilledet overlevede som asfalteret by- og villavej.

Motormateriel 8 – ny bog

Så er 'motormateriel 8', der handler om materiellet fra tyske fabrikker efter 1945, kommet – en bog, mange har længtes efter.

Bogen er i det velkendte, aflange tværformat, som de øvrige i serien – hvoraf de fleste forlængst er udsolgt. Forsiden prydes af det røde MA-lyntog, som nok har været det mest markante tog overhovedet på de danske skinner.

Udviklingen på motormateriellet havde i 1930'erne ført til, at der stort set kun var én leverandør tilbage i Danmark, Frichs i Århus, men i årene efter Anden Verdenskrig stagnerede udviklingen hos Frichs, der dog byggede en del materiel til DSB og enkelte lokomotiver til privatbanerne. Belært af de (negative) erfaringer med bl.a. de danske My-lokomotiver vendte såvel DSB som privatbanerne sig mere og mere til tyske leverandører – enten ved nybygning eller i form af brugtkøb.

Bogens første del beretter

om udviklingen i Forbundsrepublikken Tyskland efter 1945 med eksempler på de i dag klassiske typer (V 200, VT 11.5 osv.) og forklaring på f.eks. det dieselhydrauliske princip, som var meget almindeligt ved de tyske lokomotivkonstruktioner. Derefter omhandler bogen materiellet fra de tyske fabrikker, hvoraf MaK (og dens efterfølgere) tegner sig for omkring halvdelen af bogens tekst. Her behandles hver enkelt type indgående med omfattende dokumentation, billeder, tegninger og skemaer – et fantastisk materiale at gå på opdagelse i. De mindre serier af materiel fra Jung, Henschel, MAN får lige så grundig behandling, og tillige omtales de mange prøvelokomotiver, der fra tid til anden har gæstet Danmark. Det er faktisk flere, end man normalt tænker på.

Bogens tekst er meget grundig og informativ, billederne er ypperlige og for størstedelens vedkommende ikke vist før, og for un-



dertegnede er det specielt dejligt at se de mange billeder og tegninger af OHJ's MO-vogne fra 1961 tillige med de tilhørende BL-vogne. De var – da de var nye – langt mere spændende at køre i end DSB's daværende, vinrøde materiel. Desværre blev der ikke bevaret en af disse markante vogne, men – man kan jo ikke bevare alt. Derfor – og af mange andre grunde – er det dejligt, at denne bog nu har samlet alt materiale ikke kun om

OHJ-vognene, men om alle de tyske lokomotiver og motorvogne efter 1945. Et par kommende bind i serien vil fortælle om rangertraktorerne og de letbyggede togsæt.

John Poulsen m.fl. Motormateriellet fra tyske fabrikker efter 1945. banebøger 2013. 130 sider, stift bind, utallige illustrationer. Pris ca. kr. 395,-.

Fiskekuttere til H0

Tekst og fotos
Flemming Søeborg

Mange vil gerne have en havn eller et mindre havnemiljø på deres modeljernbane. En jernbanefærge fra Storebælt er flot, men man kan også nøjes med et bolværk og en smal strimmel vand i anlægskanten, hvor der kan ligge et par både og/eller fiskekuttere. Hvilke muligheder er der for at få fiskekuttere i model? Svaret er, at udbuddet er såre overskueligt.

Artitec har en række flotte byggesæt, bl.a. af den norske kutter "Framtid". Den kunne udmærket gå an som en dansk kutter. Artitecs resin-byggesæt er ret krævende, hvad bemaling og detaljering angår – til gengæld kan man få nogle meget flotte modeller ud af byggesættene. Artitec har også en



Som taget ud af en modelhavn – stilhed i Faaborg Fiskerihavn, nytårsaftensdag 1995. Foto F. Søeborg.

tylsk rejekutter i sortimentet, som også kan gøre det ud for en dansk kutter – også den

kræver en stor indsats for at blive færdig.

Tyske kibri laver nogle plastbyggesæt, skåret over samme læst – nogle fartøjer, der dels kan bruges som kuttere, dels som rednings- eller udflugtsfartøjer. De er hverken særligt kønne eller udpræget danske og omtales kun for fuldstændighedens skyld. Også *hobby trade* distribuerede nogle kuttermodeller med plaststøbt skrog for en del år siden, men de

virkede også som karikaturer med deres sorte pletter i stedet for vinduer.

Kuttere af træ

For nogle år siden udsendte en forretning i Århus nogle meget smukke, håndlavede fiskekuttere af træ/plast. Skroget bestod af en udskåret træklods. Herpå var monteret styrehus af plastcard, luger til lasten, mast, spil med net, et par fiskekasser, grej m.v., og kutteren var nænsomt bemalet, patineret og forsynet med kendingstavle og styrbords/bagbords lanterner. Der var sågar siddeplads og bordplade i styrehuset, der dog manglede styregrej m.v. Meget godt udført med de typiske træk af en dansk kutter. Der ud over er der Hejlesens *hajkutter*, som vi tidligere har omtalt (Spor og baner nr. 8).

Og hvilke andre muligheder er der ellers? Stort set ingen – med mindre man bygger selv. Igennem flere årtier har man kunnet købe en relativt pænt udført kut-



Den samlede fiskerflåde i Strandberg Havn er ret overskuelig.



Kutteren *Framtid* fra Artitec. Foto Artitec.



Rejekutter fra Artitec – meget velproportioneret model. Foto Artitec.

ter af træ i souvenirbutikker. Kutterne, i hvert fald de første generationer af dem, var nydeligt udført med gode proportioner og en stor genkendelighed. Især styrehuset passede fint til kuttertypen. Der var andre,

gode detaljer på modellerne – som f.eks. de røde/grønne brædder hængt op i hver side af mastens reb, nettet med 'fisk' på dækket (sølvfarvede riskorn) eller bøjen med vimpel – gode eksempler på kreative indfald, der

ikke kostede mange ører at fremstille. Skibssiderne af tykt træ kunne skæmme de nydelige modeller noget, så man skulle ikke placere dem forrest på anlægget. Denne type kom også i en lidt forlænget, lyseblå udgave, der dog ikke helt havde den samme, uspolerede charme over sig. Kutterne fandtes med forskellige, håndma-

lede navne, men de seneste modeller er kendetegnet ved grovere detaljer, klistermærker med navnet og præget af åndsfraværende samlebandsarbejde ("Made in China").

De sidste typer burde slet ikke være med, da der er tale om billige 'piratkopier' af de overfor omtalte kuttere af træ. Disse typer, der er for



Kutteren fra hobby trade – her lettere ramponeret...



JK-kutteren møder et sælsomt havdyr – fiskeren undrer sig...



To af de klassiske souvenir-kuttere af træ i smult vande.



Kutter fra souvenirforretning – med fuldstændigt forvanskede proportioner.



Bag sejlbåden ses en af de grove souvenirmodeller, som bør undgås. Foto Spor og baner.



Udvalg af kuttere på Stenvad Mosebrugcenter.

smalle, for små, for klodse-
de og for grimme, har ingen
eksistensberettigelse på et
modeljernbaneanlæg og kan
kun tjene som nødtørftige
'pladsholdere', – indtil en ny
og bedre model er fundet.
På nogle af dem hænger der
et par overdimensionerede

plastickugler i neonfarver
oppe i masten – hæsligt og
umotiveret. Det ser hverken
kønt ud eller er overbevi-
sende, og disse 'turistkutte-
re' har bedst af at forblive på
souvenirbutikkernes hylder.

Det sørgmuntre resultat af
denne lille forbrugerunder-

søgelse er, at selvom vi har
en rig tradition som fiske-
rination, har det ikke rigtigt
givet sig udtryk på model-
fronten. Forhåbentlig kom-
mer der med tiden et større
udvalg af danske kuttere og
både på markedet. Infra-
strukturen i form af beddin-

ger, kajkanter, havneudstyr,
ja sågar redningsbælter, fyr-
tårne og havfruer findes fra
mange producenter, så der
er jo ikke noget at vente på.



Fine, hjemmelavede kuttere på Københavnerbanen på Dan-
marks Jernbanemuseum, bygget i 1965-66. Foto Spor og baner.



Kuttere i 'klassisk stil' og smukt vedligeholdt i Holbæk Havn
21. juni 2013.

EpokeModeller

Nu er vi næsten klar med vores nye
Lager/showroom

Vi holder åbent for vores kunder efter aftale



Der er meget mere - se webshoppen - den har altid åbent

www.epokemodeller-online.dk
WWW.epokemodeller.dk

info@epokemodeller.dk
+45 20220449

HÅNDLAVEDE MODELLER I SMÅSERIER

som f.eks. DSB litra C - K - O m.fl.



Skovgårdsvej 5 • DK-8310 Tranbjerg J
f.lekbo@mail.dk • Mobil +45 40 54 34 09 • Fax +45 86 29 99 34

Åbningstider:

Mandag 15.30-19.00 • Torsdag 15.30-18.00 • Lørdag 10.30-13.00
eller efter telefonisk aftale.

Vi fører et stort udvalg i kendte og sjældne mærker i H0 - DC modeltog,
lokomotiver - vogne - huse - landskabsmaterialer og byggedele

www.felixteam.dk

Kampen om Himmerlandsbanerne

De mest populære bøger er for tiden kriminalromaner; forløbet, der gik forud for den endelige lukning af Himmerlandsbanerne i 2005, er lige så spændende som en kriminalroman, men hvor de fleste krimier ender med, at den skyldige bliver afsløret (og får sin straf, må man formode), er der ingen skyldige, der er blevet straffet efter nedlæggelsen – bortset fra os alle og især himmerlændingene, der må finde sig i straffen med endnu flere lastbiler på vejene og endnu mere forurening.

Hvordan det kunne gå så galt, at banerne – Hobro-Løgstør og Viborg-Aalestrup – efter knapt 65 års dødsbølge 'omsider' blev aflivet, beskriver Mogens Duus i den utroligt spændende og velskrevne bog. Undervejs fyger det med skældsord og vrede fra samtidige citater og kommentarer – DSB's dispositioner for at få lukket banerne kaldes "et offentligt svindelnummer", en beboer gør et sted opmærksom på, at "de stjal min bane" – DSB havde lovet bedre trafikbetjening med rutebiler, når togene

ikke stoppede i Øster-Bølle, men intet skete, andet end at toget forsvandt. Sådan afdækkes lag efter lag i den meget traurige historie, hvor DSB fordrejede, fortiede og tilsyneladende manipulerede med regnskabsstallene for at få banerne til at virke mere tabsgivende, end godt var. 'Øvelsen' lykkedes til sidst: Hvis man bevidst gennem næsten 65 år udsulter en bane, kun nødtørftigt holder sporet ved lige, lukker alle ekspeditionssteder og stiller urimelige krav til de virksomheder, som gerne vil bruge det miljørigtige tog til transporter (og lader det være knapt fire timer om at køre 65 km), er det klart, at der ikke er noget at stille op for selv de mest velvillige brugere. Persontrafikken havde alle årene været sølle med umådeligt langsomme tog og dårlige overgangstider i f.eks. Hobro – heller ikke en god måde at få tilfredse kunder på.

Der er ingen grund til at være stolt af de politikere, der har haft med banerne at gøre – bogen afdækker dels komplet inkompetance, dels ligeglæde over for banerne, og dels et umådeligt hykleri,

når det kommer til sagen: at få mere gods over på skinnerne.

Læs og nyd bogen

Bogen er som sagt velskrevet. Den er forsynet med utallige billeder fra banernes omtumlede tilværelse, og alene denne del af bogen er det hele værd. Øjensynligt har Mogens Duus vendt hver en sten for at få den komplette historie om banerne – og det er lykkedes. Bogen er i samme udstyr og format som f.eks. hans

bog om Glyngørebanen, og det betyder, at den afdækker alle aspekter af banerne, herunder også de skyldige hensyn til modeljernbaneentusiasterne, der bl.a. gennem de mange fine vignetter af udvalgte togstammer kan få inspiration til de hjemlige anlæg. Bogen kan anbefales.

fs

Mogens Duus: Kampen om Himmerlandsbanerne. banebøger 2013. 298 sider, stift bind. Pris ca. kr. 495,-.



▲ Niels Sørensen kørte gods ud fra Aalestrup station med hestevogn helt op i 1960'erne. Illustration fra bogen.

▼ G-maskine rangerer i Løgstør 1931. Illustration fra bogen.



Med særtog til Randers

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Morgenduelige odenseanere fik noget særligt at kigge på en morgen i november, hvor personale og frivillige fra Danmarks Jernbanemuseum var på personaleudflugt – naturligvis i eget tog.

Turen gik fra Odense til Randers, og toget bestod af MZ 1401, der trak Bc-liggevogn 317 og Bn-vogn 816. Undervejs bemærkede flere af deltagerne, at Bn-vognen

lå utrolig godt i sporet – ja bedre end meget af de nyere materiel, som DSB benytter.

I Randers viste John Armstrong rundt i remisen og fortalte om de store mængder af materiel, der holder der – heldigvis er meget af det under tag. Omvendt kom såvel museumschef Henrik Harnow og museumsinspektør René S. Christensen ind på, at der i de kommende år vil blive ryddet grundigt op i samlingerne – der er ganske enkelt



Kl. 8.30 i Odense – få minutter før afgang.

bevaret alt for meget, som aldrig vil kunne restaureres. Det er et spørgsmål, vi vender tilbage til i et kommende nummer af Spor og baner.

Som en overraskelse var der indlagt en lille, lokal udflugt med tog – her var det

den lyseblå rangermaskine DH 440 (alias MH 203), der trak de to vogne hen til Randers havn og sporet ud mod Scandia. Her fik deltagerne en lille rundvisning og fortælling om havnen – det er vel de færreste, som er klar



Røde vogne ved perronen i Odense – sådan skal et rigtigt tog se ud.



Ikke alt materiel kan eller skal bevares. Mon denne OK-vogn overlever.



Lokomotivfører Poul Skov førte Mz 1401 til Randers. Her løber maskinen om i Århus.



Museumsinspektør René S. Christensen og museumschef Henrik Harnow fortæller om en gammel kupévogn, der endte som kolonihavehus.



Et spraglet 'legetøjstog' på havnen i Randers.



▼ Sovevognen CIWL 3929 holder nu på museet i Odense.

over, at bolværket på havnen er verdens ældste betonkaj – i øvrigt meget velbevaret, da vandet i havnen jo er å-vand uden salt. Det lille, spraglede tog vakte i øvrigt stor opsigt i byen.

Hjemturen med MZ 1401 bød på endnu en overraskelse, idet toget på grund af spormangel på Århus H. måtte vente på sporene på den gamle rangerbanegård (lige neden for Vester Ringgade-broen). Her løb MZ-maskinen om inden turen videre sydpå. I Fredericia, hvor der var endnu et driftsstop, kiggede de ven-

tende passagerer nysgerrigt på dette mærkelige tog, inden det fortsatte mod Odense.

På museet er den nyhvervede sovevogn CIWL 3929 nu ankommet; den er nymalet, men den mangler endnu færdigmontering af apteringen, vinduer m.v. I det kommende år kan besøgende følge arbejdet med færdiggørelsen af vognen, der vil blive en seværdighed på linje med restaurantvognen CIWL 4247, som den vil komme til at dele perron med. ■



Omløb på rangerbanegården i Århus – en sjælden begivenhed.



Et kig ind i en af kupéerne.

Specielt, svensk allround-lokomotiv



Tekst og fotos
Lars Olov Karlsson

Rc-lokomotiverne blev bygget fra 1967 og frem, og de blev med tiden Sveriges mest almindelige lokomotiv, om end med mange variationer. Der findes groft sagt fire generationer med sammenlagt 360 Rc-lokomotiver. Det er frem for alt den elektriske udrustning, blandt andet thyristorerne, der er blevet udviklet gennem årene.

Rc6-lokomotivet, som har været forbillede for Rocos model, hører til den fjerde og sidste generation og omfatter 100 lokomotiver. I dag tilhører 86 stykker SJ AB og 14 hører til det statslige materielselskab SSRT.

De første Rc-lokomotiver fra 1967 hed blot Rc. Der blev bygget 20 stykker i 1967-68. Da den næste generation Rc-lokomotiver kom i 1969, blev de første kaldt Rc1. Rc2, som var næste

Rc6 1334 på Göteborg Central i 2010. Dette lokomotiv har to ens pantografer.

generation, blev bygget i 100 eksemplarer frem til 1975. Der blev yderligere bygget 10 Rc-lokomotiver, men gearede til en højere hastighed, 160 km/t. Disse lokomotiver blev kaldt Rc3. Ved ombytning af gear er lokomotiver af Rc2-typen blevet til Rc3 og vice versa. I dag eksisterer der 32 Rc3-lokomotiver. I begyndelsen blev de litteret "Rc", men efterhånden skrives der oftere "RC".

Næste generation, Rc4, blev

bygget i 130 eksemplarer fra 1975-78. Alle Rc4-lokomotiverne anvendes af Green Cargo i dag. Nogle af GC Rc4-lokomotiverne er blevet opgraderede til 160 km/t og kaldes "RC4P" (men man skriver ikke "P" på lokomotivet). Disse lokomotiver benyttes først og fremmest i posttog.

Fra 1982 blev der bygget 60 lokomotiver af en helt ny generation, Rc5, og fra 1985-88 40 lokomotiver Rc6. De sidstnævnte var



Rc4 1196 i original, orange bemaling på Stockholm Central i 1980.



Green Cargo (ex-SJ Gods) Rd2 1093 i Hallsberg 2011. Det er et Rc2-lokomotiv, der har fået mere moderne, elektrisk udrustning, aircondition for personalet osv.



Banverket Produktion ELL 0002R i Hässleholm 2009. Lokomotivet hed førhen ÖBB 1043.002 og blev hjembragt til Sverige af Tågakeriet i Bergslagen, som solgte det videre til Banverket. Det er nu hos InfraNord.



Rc6 1388 med passagertog i Stockholm 2008. Lokomotivet er i dag sortmalet.

omgearede til 160 km/t. Ret kort tid efter, i 1992-95, blev alle Rc5-lokomotiver bygget om til Rc6. Foruden disse lokomotiver blev der bygget seks lignende stykker (men tungere og med max. tilladt hastighed på 100 km/t) til malmtrafikken (litra Rm) samt ganske mange i forskellig udførelse for udenlandske jernbaner.

Ti lokomotiver i en noget modificeret udførelse blev solgt til Østrig, hvor de blev benævnt type 1043. Ni af ÖBB-lokomotiverne er blevet tilbagekøbt til Sverige af den private operatør Tågakeriet i Bergslagen, Tågab, og typen kaldes nu Rc2 ÖBB. Tågab har fem

af lokomotiverne og tre er i dag solgt til InfraNord (fhv. Banverket). Et ÖBB-lokomotiv er skrottet efter en brand.

En kort periode i år 2000 fandtes der også to Rc7-lokomotiver. Det var Rc6-lokomotiver, der blev omgearet til 180 km/t for at kunne køre lokomotivtrukne tog i stedet for X2000-tog. Det blev der dog ingenting af, da man ikke kunne få vognenes bremses godkendt til den højere hastighed. Rc7-lokomotiverne blev ændret til Rc6 igen.

86 af de 100 Rc6-lokomotiver ejes i dag af SJ AB, den selskabsformerede del af det gamle SJ. Disse

lokomotiver bliver stadig brugt i passagertog, regionaltog og IC-tog over hele landet. De fleste er nu sortmalede, men nogle har stadig en mørkeblå farve. SJs Rc6-lokomotiver var som alle Rc-lokomotiver fra begyndelsen orange, men de er også forekommet i grå farve. 14 Rc-lokomotiver beholdes af det gamle "Rest-SJ", som blev tilbage, da SJ blev delt op i forskellige

selskaber. De 14 lokomotiver lejes ud til operatører, som først og fremmest kører trafik med statsstøtte, dvs. endda også SJ AB (som kører Norrlandstrafikken med statstilskud). Disse 14 lokomotiver er mærket "SSRT", som egentlig ikke betyder noget, men blot er en signatur. Lokomotiverne har dog, hvis de f.eks. lejes af SJ, også SJs logotype. ■

Data for Rc6:

Motoreffekt 4 x 900 kW = 3.600 kW
Længde over puffer 15 520 mm
Drivhjulsdiameter 1.300 mm
Tjenestevægt 79 t
Max. tilladte hastighed 160 km/t.



En scene fra den lille tørvebane i Fuglsø på Djursland 1977. Bemærk sporets tilstand – og sammenlign med artiklen i nr. 11 og Auhagens tipvognsbane. Foto Asger Christiansen.

Dansk Model Jernbane Union

samler Danmarks modeljernbaneklubber under et, og arrangerer **Danmarks største** modeljernbaneudstillinger.

**Næste gang
i Bramdrupdam
5.-6. april 2014
www.dmju.dk**



M 17 fra Nordjyske Jernbaner

Det er Hobbykæden ved Ken Rosa, der har sendt denne flotte model af NJ M 17, baseret på en Heljan-Mx, på markedet. Overdelen er lakeret i det flotte og forfriskende design, som Skagensbanen – og senere Nordjyske Jernbaner – valgte til deres materiel.

Selve lokomotivet er der som sådan ikke så meget at sige om – de fleste kender vel efterhånden til Heljans vellykkede diesellokomoti-

ver – og lakering samt påtryk er helt i top. På taget er der rilleudstødning, og håndbøjlerne ved dørene er af metal og monteret på forhånd – sådan skal det bare være.

Den afprøvede model var en digitaludgave, og hvordan fungerede den så? Udmærket, næ snarere fremragende. Køreegenskaberne er endnu bedre end på de første Heljan-Mx'er, der er lyskift frem/tilbage (tre hvid-



Et havfrisk pust i efterårsløvet.

gule lys med langsom op- og nedblænding), og når man trykker på F1, begynder dieselmotoren sit arbejde – rent lydligt. Hvis man kender til Rocos ind imellem noget sløve eller sløje Mx-lyde, bliver man formelig sat ind i et andet lyd-univers her, for lyden (eller *sound'en* på nydansk) er fænomenal. Den stammer fra Mx 1126. Der er mange facetter af lyden, og ved tryk på de forskellige funktionsknapper får man tilsvarende, herlige lydoplevelser – rene, klare og ind imellem skingre, men sådan lyder det jo ofte også, når et lokomotiv skærer sig igennem rustne spor eller skarpe kurver. Lydene er så autentiske, at jeg – hvis jeg havde råd – på stedet ville kassere alle Rocos lydmoduler fra Mx og anskaffe disse. Det er Danske-Loksounds, der står for lydkulissen, og det arbejde er René Skov fra fir-

maet sluppet virkelig godt fra. Så stor ros til Ken Rosa og Hobbykæden med dette lokomotiv, der må glæde enhver, der anskaffer det. ■

Hobbykæden NJ M 17. Pris kr. 2.495,- inkl. dekoder og lydmodul.



▲▼ NJ M 17 – unægtelig et flot lokomotiv.



En samling friske 'rundsnyder' klar til næste indsats. Foto Christian Fricke (+).



M 17, vistnok i Skagen. Foto Christian Fricke (+).

Efterlysning af illustrationer fra Kjellerupbanen

Nils Bloch er ved at færdiggøre sin femte bog – denne gang om Silkeborg-Kjellerup-Rødkærsbro Jernbane, som lukkede i 1968. Da han aldrig selv har kørt på banen, mangler han særligt illustrationer – gerne fotografier af interiør i tog og stationer, banens materiel på fremmede strækninger (i sær fra Viborg) og andre baners materiel på SKRJ. Eventuelle fabriksfotografier af lokomotiverne vil også være velkomne, tog på fri strækning og i særdeleshed af M1 – den lange "Kieler-vogn". Personale og anlægsarbejder er også et ønske og tidlige rutebiler, men alt modtages til lån med stor tak. Bidrag optaget i værket udløser et frieksemplar. Bo-



SKRJ-skinnebusser foran Silkeborg banegård. Foto Jens Steensgaard.

gen udkommer i 2014 hen på året og anmeldes senere i dette blad. Hold øje med j-bog.dk, hvor skinne bøger har plads. ■

Nils Bloch, Stentofte 31, 9550 Mariager
Telefon 58 10 63 66 (bedst i weekenden) eller
parvaz32000@yahoo.com

Ewals Cargo Care – ny model fra Roco



Ewals Cargo Cares trailere ses hver dag på de hurtige godstog, trukket af EG-, BR 185- eller Hectorrail-maskinerne fra Tyskland gennem Danmark til Sverige. Firmaet har for længst fejret 100 års jubilæum og har hovedsæde i Nederlandene. I dag har firmaet et aneligt antal trailere,

hvorfor man ofte ser bloktog næsten udelukkende med disse trailere på – måske fyldt med julegaver?

En af Rocos seneste variationer over 'det uendelige tema' lommevogne med trailere er netop en bærevogn med en Ewals-trailer i grå farve. Den har et fint påtryk, men far-

ven synes at være en anelse for mørk – det kan selvfølgelig bero på, at virkelighedens trailere muligvis er blegnet af vejr og vind, og at modellen ses i 'forkert, indendørs lys'. Bærevognen er i dette tilfælde schweizisk, lysegrå, hvilket er forfriskende og oplivende i den mangeårige strøm af

mellembrune DSB-bærevogne. Vognen tilhører HUPAG og er revideret den 13.02.08, og passer dermed fint ind i rækken af forgængere, selvom Ewals-designet måske ikke så sådan ud for fem år siden? ■

Roco art. nr. 67518. Pris ca. kr. 325,-.



Rocos nye Sdgmns-model med grå bærevogn.



Ewals-trailere så langt, øjet rækker. Ullerslev 23. marts 2013.

I Det vilde Vesten...

Tekst og fotos Sten Møller, formand for og medstifter af Foreningen De Bornholmske Jernbaner

Det var en mørk og stormfuld nat... Sådan begyndte vores tur til Californien. For det var netop en mørk, kold og stormfuld aften i starten af februar måned 2013, at vor svigersøn ringede og fortalte, at han var ved at leje

en stor autocamper, og at de ville køre gennem det sydvestlige USA i maj og juni måned. Det bliver da spændende for jer, svarede jeg, og så kom det spørgsmål, jeg ikke havde ventet: *"Vil I ikke med på en del af turen, der er plads til jer i autocamperen?"*

Det kom helt bag på mig, så jeg skulle lige få vejret, inden jeg kunne svare. Tanken om 14 dage sammen med

vores tre dejlige børnebørn og lidt eventyrlyst fik min kone og mig til at sige ja tak, selvom jeg slet ikke var begejstret for at rejse til USA.

Der ingen direkte flyvning fra Bornholm til USA, så derfor måtte vi den - for os bornholmere - sædvanlige tur over København for at flyve med SAS direkte til San Francisco. Min kone og jeg fik et hotelværelse i den sydlige udkant af San Francisco. To dage efter holdt en stor autocamper med vores datter, hendes mand og vore tre børnebørn udenfor hotellet, og så begyndte en meget spændende tur i autocamper fra San Francisco ad Highway 1 langs den californiske Stillehavskyst, gennem Arizonas ørken til Phoenix.

Lokale jernbaneattraktioner

Inden vi tog fra Bornholm, havde jeg lavet lidt hjemmearbejde. Jeg havde fundet to

jernbanerelevante attraktioner, som jeg meget gerne ville besøge, og som jeg var ret sikker på også ville være interessante for andre end rene jernbaneentusiaster: Roraring Camp & Big Trees Narrow Gauge Railroads (Roaring Camp Railroads) og The San Francisco Cable Car.

Roaring Camp Railroads ligger nogle kilometer fra Santa Cruz ved den californiske Stillehavskyst syd for San Francisco. Roraring Camp er en del af en stor dal, der er indrammet af skovklædte bjergsider. I de skove er der stadig en del meget store Redwood-træer. Det var fældningen og håndteringen af disse meget store træstammer, der i sin tid var baggrunden for etableringen af den lille jernbane, vi ville besøge. Om søndagen parkerede vi ved Roraring Camp. En lille overdækket bro, der lignede noget, der bliver brugt i de klassiske cowboyfilm, førte os over et lille vandløb, ind i "fortiden". Denne søndag var det Memorial Day Weekend, hvor hele USA mindes de faldne i de mange krige, som USA har deltaget i.

Roraring Camp var koncentreret om den amerikanske borgerkrig eller blot the Civil War (1860-65). Der var teltlejre fra både Nord- og Sydstatene, det vrimlede med soldater og civile fra 1860'erne, så det var virkelig



De høje Redwood-træer danner næsten tag over toget.



Vi var lige kommet til Roaring Camp, da "Sonora 7" dampede forbi os med udflugtsvogne fyldt med glade nutidsmennesker. Sonora 7 er et Shay klasse C-lokomotiv, tre cylindre og tre bogier, to under lokomotivet og én under tenderen.



Dixiana 1 er et klasse B Shay-lokomotiv med tre cylindere og to bogier. Foto Sune O. Rasmussen.



Den specielle Shay-bogie med tandkranshjul og snække. Det er Shay-lokomotivets gearing.



De tre cylindre på siden af lokomotivet trækker på en fælles aksel.



Lager for lokomotivdele, i det tørre og varme klima i Californien behøver man ikke en overdækket lagerhal.



Via snekker og tandkranse overføres trækket til hjulene.

som at træde ind i fortiden. Og der, midt i det hele, kom et prægtigt damplokomotiv, der trak et tog af åbne udflugtsvogne, fyldt med glade nutidsmennesker. Jo, det var USA Memorial Day 2013, hvor man kombinerer en spændende jernbane med levendegørelse af en del af

”the Civil War”.

Det var virkelig et helt særligt lokomotiv, vi mødte, *Sonora Shay 7* stod der på siden af lokomotivet. Et hurtigt blik på sporet og jeg følte mig næsten hjemme: smalspor. Ikke 1.000 mm som på Bornholm, men 3 fod eller 914,4 mm.

De særlige skovbane-lokomotiver

Shay-lokomotiver blev udviklet til at trække store træstammer fra skoven ned til savværkerne. Derfor er cylindrene monteret samlet, lodret side om side, på den ene side af lokomotivet. Trækket overføres via to kardanaksler til lokomotivets bogier. På bogiernes hjul i cylindersiden er monteret en tandkrans, hvortil hjulene får overført kraften via en snække. Dette giver Shay-lokomotiverne træk på alle hjul, en meget stor trækraft og en jævn og rolig kørsel, men Shay-lokomotiver er ikke hurtigløbere. Denne særlige måde at overføre trækket til hjulene på er en gearing. Derfor er Shay-lokomotiverne såkaldt gearede damplokomotiver. Der er bevaret omkring 80

Shay-lokomotiver i USA.

Det var først på formiddagen, og vi fik hurtigt købt billetter til en tur med toget kl. 13.00. Det gav mig tid til at se mig lidt om. Selv om Nord- og Sydstaternes teltlejlre, mylderet af soldater osv. næsten havde taget al opmærksomheden, da vi kom til Roaring Camp, så havde jeg bemærket, at der ved indgangen til området var noget, der med danske øjne lignede en jernbanekirkegård. Dette område ville jeg naturligvis gerne se lidt nærmere på, så jeg efterlod familien ved *General Store* og gik mellem soldater i blå og grå uniformer, telte, flag o.lign. mod det, jeg troede var en jernbanekirkegård.

På vej derhen kom jeg til at tænke på, hvor det egentlig var, jeg befandt mig: Jeg gik på en vej i en dal i den



"Tuolumne Hesler 2". Cylindrene stikker ud under kedlen i en vinkel på 45°. Trækket overføres til en kardanaxsel under lokomotivet, der via et differentiale overfører trækket til bogierne. Bemærk brandslangen.



Familien blev efterladt ved General Store, medens jeg var på vej til stedet, som jeg troede var en jernbanekirkegård.



Memorial Day i Roaring Camp var koncentreret om "the Civil War", og vi følte, at vi pludselig var i 1860'erne.

del af Californien, hvor det kun regnede et par gange om året, og temperaturen næsten aldrig kom under 20o C. Så det var nok mere en udendørs lagerplads for jernbanemateriel end en kirkegård, jeg var på vej til. Og ganske rigtigt – her var mange meget spændende ting at se på, som absolut ikke hørte til på en kirkegård. Der var de særlige Shay-bogier med tandkrans og snekke, mange ikke-restaurerede lokomotivdele lige fra førerhuse til mærkeligt formede kedler, men det, der i særlig grad fangede min opmærksomhed, var

det meget flotte og velholdte Heisler-lokomotiv, der stod på sporarealet ved lagerpladsen. Tuolumne Heisler 2, stod der på siden af lokomotivet. Det var ikke opfyret, men jeg er overbevist om, at det var driftsklart. Heisler-lokomotiverne er også gearede lokomotiver med to cylindere vinkelret på lokomotivets længderetning. Cylindrene er sat under kedlen i en vinkel på 45° i forhold til hinanden, så de ses på hver side af lokomotivet. Trækket overføres til bogierne via en kardanaxsel under lokomotivet. Foran på siden af lokomotivet var en stor rulle med en brandslange, så jeg tror, at lokomotivet i særlige tilfælde kunne indsættes ved brand.

Turen begynder

Men jeg måtte tilbage til familien og få lidt at spise inden togturen. Stationen var i klassisk 'western-stil': en enkel, rødmalet træbygning, et lille halvtag til perronsiden, og en meget lav perron. Derfor var små trapper nødvendige, for at vi kunne komme op i de gulmalede, åbne udflugtsvogne. Der var bænke langs siderne og en højttaler i hver vogn.



Kort efter afgang standser toget, og togføreren er parat til at forsvare lokomotivet med pistolen højt hævet.



Levendegørelse af "the Civil War" den 26. maj 2013.

Det var *Dixiana Shay 1*, der var forspændt "vort" tog. Så startede turen, og en meget veltalende togfører fortalte om den tur, vi skulle ud på. Langsomt og med ringende klokke banede toget sig vej gennem de mange menne-

sker ved stationen, sporet løb i en stor bue udenom et stort åbent græsareal. Nord- og Sydstaternes teltlejre var anbragt, så de to lejre var skilt fra hinanden af det store åbne areal. Efter ca. fem minutters kørsel stoppede

toget, og vi holdt med en fin udsigt over området mellem de to teltlejre. Den meget talende togfører fortalte, at om lidt begyndte slaget, og at der ville blive skudt med både rifler og kanoner.

Og ganske rigtigt: De blå fra Nordstaterne og de grå fra Sydstaterne begyndte at rykke frem mod hinanden. Det så drabeligt ud, og kanonerne bragede, og jeg tænkte på, om vi dog ikke snart kunne fortsætte kørslen. Efter 15 minutters *Civil War* fortsatte togturen ad det smalle spor op i skoven med de meget store meget høje Redwood-træer, der mange steder dannede tag over sporet. Ind imellem fik jeg den samme fornemmelse, som når jeg ser op i "himlen" i en af de store, katolske katedraler. Det var en både smuk og berigende oplevelse. *Dixiana Shay 1* er det mindste af Roaring Camps to Shay-lokomotiver. Det mærkede vi på turen, for ind imellem standsede toget for at give lokomotivet tid til at "samle damptryk" til næste del af turen. Nogle steder gik det virkelig opad, langt mere end på stigninger, som jeg f.eks. har oplevet på Harzquerbahn i Tyskland. For at komme højt op ad bjergsiden havde man oprindeligt lavet et meget stærkt stigende zig-zag spor. Det var meget krævende for lokomotiverne. For at lette opstigningen

havde man anlagt en bro og en stor bue uden om og hen over zig-zaggen. Heldigvis havde man ikke nået at fjerne zig-zaggen, for broen brændte for et par år siden. Derfor måtte den lille *Dixiana 1* bruge alle sine kræfter og holde en pause for at få os op gennem zig-zaggen. Her føltes det som i en rutschebane, der er på vej op.

I USA blev der bygget tre forskellige typer af gearrede damplokomotiver: Shay, Heisler og Climax. Shay, der har to til tre cylindere på siden og træk via to kardanaxel på siden og snekkedrev som en del af hjulene; Heisler, der har to store cylindre i en vinkel stikkende ud på hver side under kedlen, med træk via kardanaxel under maskinen. Kraften overføres til en aksel i hver bogie via et differentiale, og der er trækstang mellem hjulene på bogien; Climax-lokomotiver, hvor cylindrene sidder "normalt" men bare vendt, så de trækker direkte på en gearkasse, der er anbragt et sted på maskinen enten under eller foran kedlen. Gearkassen er forbundet med en bogieaksel via et differentiale, og drivhjulene er forbundet med trækstænger.



Toget bakker for at komme op på næste del af zig-zaggen, og det går opad.



Broen, der blev bygget for at erstatte zig-zag sporet, og nu er vi på vej derop. Desværre brændte broen i 2011.



"Vort" tog ankommer til stationen. Bemærk den meget lave perronhøjde. Meget typisk for tog i USA, også på moderne stationer.

Pædagogisk vejledning for passagerer

Undervejs var der ikke kun stop for at lokomotivet kunne få pusten igen. Der var også et par stop i lysninger forskellige steder i skoven, hvor små træfninger fra *the Civil War* blev gennemspillet med stor indlevelse fra de deltagende "soldater".

Efter ca. 45 minutters fantastisk køretur op og ned af den smukke bjergside mellem de store, høje Redwood-træer var vi tilbage ved teltlejrene: Inden toget kørte til perron, formandede togføreren os om, at vi skulle blive siddende, for lokomotivet skulle have vand og derfor være nødt til at rangere lidt med hele toget, indtil det holdt lige under vandslangen. Så ingen måtte rejse sig før lokomotivføreren med et langt fløjt havde meldt: Nu holder lokomotivet, hvor det skal, og I må gerne forlade toget. Efter lidt "møffen" frem og tilbage holdt vi igen ved stationen, og lokomotivet gav et langt

fløjt som tegn på, at turen nu var slut. Vi kunne overlade vores pladser til de næste glade forventningsfulde passagerer.

Turen op og ned af bjergsi-

derne gennem skoven med de meget høje træer, trukket af et helt særligt damplokomotiv, havde i den grad opfyldt alle mine forventninger. Heldigvis var vores

børnebørn og resten af familien enige med mig i, at turen i Redwood-skoven havde været særlig og en meget fin jernbaneoplevelse.



Så skal lokomotivet have vand efter turen, og lokomotivføreren har givet signal til, at turen er slut.

Fra www.shaylocomotives.com har jeg hentet følgende:

FAKTA OM SHAY

2.768 Shay-lokomotiver blev bygget i løbet af 67 år af fire forskellige virksomheder.

Lima Machine Works 1878 – 12. april 1892

Lima Locomotive & Machine Co. 12. april 1892 – 1912

Lima Locomotive Corporation 1912 – marts 1916

Lima Locomotive Works marts 1916 – 1945

686 To cylindre/to bogier Class A

2 To cylindre/tre bogier Special

1.478 Tre cylindre/to bogier Class B

582 Tre cylindre/tre bogier Class C

20 Tre cylindre/fire bogier Class D

Nyttigt link: www.roaringcamp.com

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

Bjarnes broer

*Tekst og fotos
Flemming Søeborg*

Hvis man skal karakterisere Bjarne E. Dahls virke de sidste par år, må det være som brobygger. Han har nemlig kastet sig over brobygning i den helt store stil – broer, viadukter af alle mulige slags og størrelser.

Da jeg besøgte ham, havde han og kæresten Anita fyldt terrassen med en masse broer. På nogle var der skinner og tog, andre var godt fyldt op med biler. Nogle var gitterbroer, andre kassedragerbroer, men der var også stenviadukter – såvel lige som buede og flere andre typer. Dertil højbaner på

murede viadukter, som de kendes fra Berlin, Hamborg eller Nørrebro. Fælles for dem alle er, at de er lavet af karton.

– *Hvordan kom du i gang med at bygge broerne?*

– Det kom vel nærmest af sig selv. Jeg måtte på et tidspunkt pille min modeljernbane ned pga. af nye installationer i kælderen, og efter nogle besøg i 'Miniatur Wunderland' i Hamborg fik jeg inspirationen til at bygge broer. Der er nogle flotte og store broer på anlæggene, og jeg fik lyst til at lave noget lignende.

– *Hvad bruger du som byggemateriale?*

– Det er skiltekarton. Det



En elegant skråstagsbro, inspireret af MiLuWa.

er stift og kraftigt, men alligevel til at skære i – om end det kræver gode fingerkræf-

ter. Det er nemt at bemale bagefter og evt. beklæde med papir med stenmønstre.

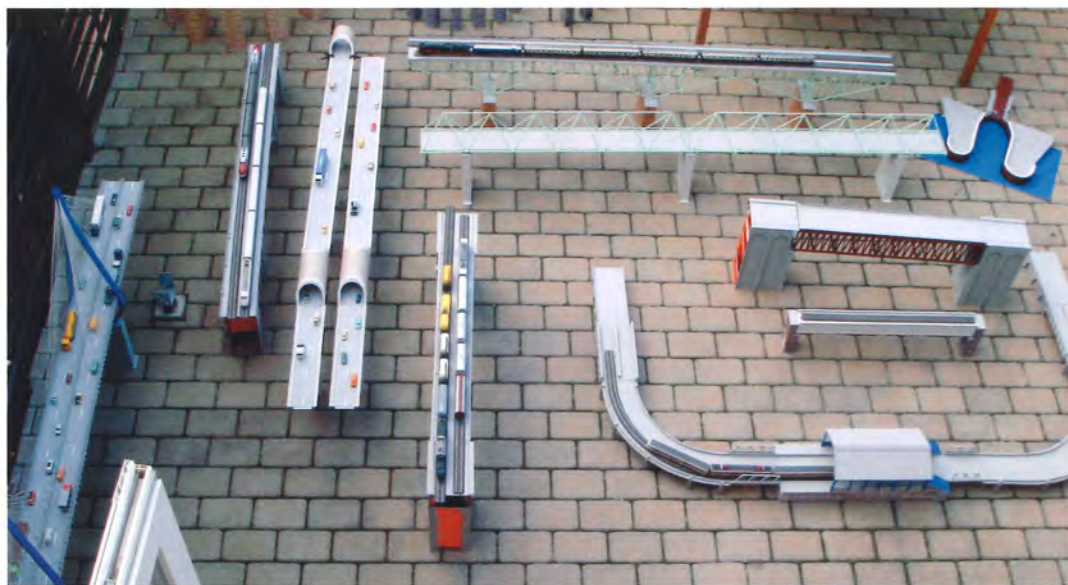
– *Hvad limer du det sammen med?*

– Det er almindelig, hvid hobbylim. Rækværkerne laver jeg af hønsenet, som jeg klipper itu. Rækværket limes bagefter i huller i vejbanen, og nogle steder anvender jeg tillige gulvpap.

– *Hvor solide er broerne?*

– Meget solide. Det kan du se på terrassen – jeg har sat nogle tunge Märklin-modeller ud på flere af broerne.

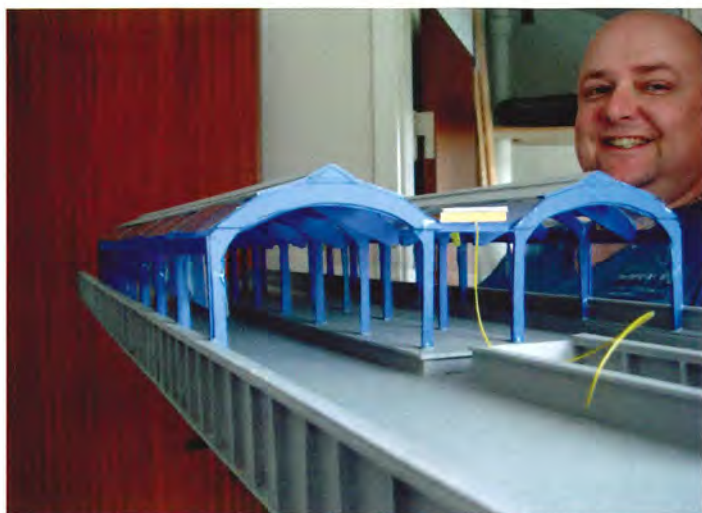
◀ *Terrassen var godt fyldt op med broer og viadukter.*



Tynde og spinkle broen, men alligevel solide.



Märklins klassiske V 60 på en høj, buet, muret viadukt. Bagved ses andre typer af viadukter.



Bjarne viser en af banegårdshallerne med indlagt lys – den kræver god plads.



Bjarne har en stor samling af DSB-porcelæn og udstyr fra jernbane- og færgerestauranterne.



Den u-formede bybane-viadukt skal Bjarne selv bruge til sit anlæg.



Anita og Bjarne arbejder ofte ved sofabordet med modellerne.

Prøv at trykke på dem – der sker intet.

Enkelt og solidt

Vi går ud og jeg prøver at trykke på den vandrette flade, og det stemmer – broerne er yderst stabile. Der er ingen risiko for kollaps eller for, at de dyre Märklin-modeller styrter ned. Flere af broerne er beklædt med mur- eller kampestensmønstret papir og er lige til at indbygge i landskabet.

– Bruger du bestemte forbi- leder til byggerierne?

– Både ja og nej. Nogle af dem er inspireret af virkelige broer, mens andre er mere fri fantasi.

– Hvordan griber du arbejdet an?

– Jeg kigger f.eks. på billeder af de pågældende broer.

Når der er tog eller biler på, kan jeg beregne længde og højde – jeg kender jo målene på det kørende materiel, og så er det bare at udregne resten.

– Bruger du udelukkende karton?

– For det meste, ja, men til støtter bruger jeg også træstykker. Til nogle af konstruktionerne bruger jeg også forskellige træpinde og lister – og mange af listerne får jeg ganske gratis.

– Hvordan det?

– Nytårmorgen går jeg gerne rundt i kvarteret og finder styrepinde fra raketter. Det er fint og helt lige træ uden splinter eller knaster, så det er meget velegnet til modelbygning. Jeg bruger også små rundstokke og eksperimenterer meget



En sjælden nål fra Togservice.

med forskellige brotyper og viadukter – herunder også hængebroer og broer med specielle pyloner.

– Nogle af dem fylder meget – hvor gør du af dem, når de ikke står her?

– Jeg har et rum, hvor jeg

kan stable dem sammen. De vejer jo ikke noget, så de kan godt stables uden at tage skade. Den lange, lave og buede viadukt med banegården midtpå skal jeg bruge til mit kommende anlæg – det er inspireret af

højbanen i Hamborg, der kører gennem store dele af byen, blandt andet nede ved havnen, så jeg skal have noget af det på mit anlæg, når det kommer så vidt. Jeg er i øvrigt også begyndt at bygge moderne banegårdshaller – nogle af dem har indlagt lys (lysdioder).

Medhjælp ved byggeriet

Anita har i mellemtiden, mens vi har kigget på broer, siddet og malet nogle husfacader, hvor tegningerne stammer fra klubben Brøndby-Ekspressen. Hun fortæller, at hun ikke kan skære delene ud, dertil er kartonen for kraftig, men hun er meget glad for at male delene bagefter – og det er i øvrigt også hende, der har stillet bilerne op på de mange broer.

– Jeg kan godt lide at dekorere, siger hun, og derfor glæder jeg mig til, at Bjarne går i gang med at bygge anlægget. Anita tænder for sin

telefon og viser, hvad hun også laver – meget flotte malerier af landskaber, så mon ikke baggrunden på Bjarnes anlæg bliver malet af hende?

Vi taler videre om broerne og Bjarnes meget store samlerlidenskab – ud over modeltog, modelbiler, huse og alt muligt tilbehør har han nemlig også en fin samling af uniformsknapper, emblemer og andet så som



Uniformsknap fra JFJ – meget sjælden.

service fra DSB-restauranterne. Midt i det hele begynder det at regne, og i al hast må vi slæbe broer, viadukter, modeltog og biler ind. Hele stuen bliver på få minutter fyldt med tingene, men det gør intet, forsikrer Bjarne – der i øvrigt også har bygget et komplet cirkus med telt, skurvogne, bure til dyr og andet, der hører cirkus til – og senest et fægeleje.

Bjarne bygger i øvrigt gerne broer og viadukter for andre. Hvis man er interesseret i en af hans broer, kan man kontakte *Spor og baner* på redaktion@sporogbaner.dk. Vi giver så ønsket videre til Bjarne, der kan tage kontakt med den mulige kunde. I øvrigt overvejer han også, om han skal deltage på markeder med sine broer. ■



Broer i alle mulige udformninger – så er det Bjarne!

Nye svenske bøger

Lige på falderebet udkom to nye, svenske bøger med trafikal observans. Den ene er andet bind i Lars Olov Karlssons serie om svenske, normalsporede privatbane-damplokomotiver (første bind er tidligere omtalt her i bladet). På grund af tidspres må anmeldelsen vente til næste nummer, men bogen er fyldt med spændende billeder, hvortil kommer nogle specielle afsnit om f.eks. ke-delekspllosioner.

Den anden bog er et nyt oplag af "Farväl till Macken", som vi også har omtalt. Det er en grundig gennemgang i ord og billeder af de gamle benzinselskaber så som Esso, Caltex, BP osv.. Bogen er udvidet med 40 sider – her behandles den kundesvendte 'PR'-side af oliebranchen, forstået som de

utallige gave- og souvenirartikler, som selskaberne lavede i et par tiår, hvor benzin-salg var uskyldsrent. Blandt de mange ting, man kunne få, var nøgleringe, lightere, landkort, klistermærker, reklamenåle og meget andet. Billederne og teksten vækker mange minder hos én, der selv som dreng gik og samlede overføringsbilleder, som vådtransfers hed dengang. ■

Lars Olov Karlsson: *Ånglok vid Sveriges normalspåriga enskilda järnvägar. Del 2. MBJ-ÖVJ. Stenvalls. ISBN 978-91-7266-187-5. Pris ca. DKK 250,-.*

Jan Öhberg: *Farväl till Macken. MED DET MESTA FÖR SAMLAREN. Jan Öhberg. Trafik-Nostalgiska Förlaget. ISBN 978-91-8685-345-7. Pris ca. DKK 210,-.*

Forsiden på LOKs nye bog.



Minderne om benzinselskaberne.

Stor hobbymesse i Stoholm

*Tekst og fotos
Flemming Søeborg*

Hobbymessen i Stoholm var lidt af et tilløbsstykke, ikke mindst på grund af Fremo-træffet, hvor flere klubber havde mulighed for at opstille mange moduler og derved lave køreplanskørsel – og i det hele taget få luftet mange forskellige togstammer. Der var deltagere fra såvel Danmark som Tyskland, og det var fascinerende at se f.eks. realistisk afvikling af rangering på en landstation – som en af de danske deltagere sagde, så tager rangering lige så lang tid i model som i virkeligheden. Omløb, hensætning af vogne o.s.v. tager den tid, det tager, uanset om så 'modeluret' løber fire gange så hurtigt.



Hver dag er Thors dag...



Mange af modulerne var omhyggeligt opbygget med landskaber, banegårde eller andre miljøer, mens de fleste blot var 'bare områder' – men ting tager tid, når det skal gøres så realistisk som muligt. Det er i øvrigt det samme problem, som spor 1-kørerne oplever, for mange synes, at deres moduler ser lidt tomme ud. Her skal man dog have for øje, at det tager ganske lang tid at bygge i skala 1:32, og at der ikke er ret mange færdige ting at bruge – samt at bygninger, træer m.v. fylder ganske meget, og at det derfor kan være et problem med opbevaring. De færreste har jo plads til et større spor 1-anlæg hjemme, så derfor bruger man moduler og de skal jo kunne håndteres på en



Transformertårnet fra Brændeskov.

Figurer med lys i hos Felderbanen.



Et kig ud over Fremo-opstillingen.

nem og ordentlig måde for ikke at tage skade.

Nyheder

Fleischmann nåede lige at udsende trevognssættet med tjenestevogne og en ny DSB Sgns-vogn med veksellad. Felderbanen havde en serie nye cykler med lys (i H0), mens EpokeModeller havde en Thor-ølbil, en milepæl, som det stadig kan ses langs landevejene samt en cyklist, som også passer til firmaets skinnecykel. Witzel Hobby viste blandt flere nyheder også det sydfynske transformertårn fra landsbyen Brændeskov (nord for Svendborg), og hos Hobbykæden kunne man se overdelene til Heljans kommende DSB-rutebiler og de mange Jeco-tankvogne.



Gitterpaller hos Epoke-Modeller.

Hejlesen havde den nye, blå EA "Kirstine Meyer" fra A.C.M.E., så der var godt med nyheder at se på. Danske-Loksounds havde fremvisning af modeller med lyd, så her var der noget at lægge øre til.

Der var mange arbejdsde stander så som Poul Asmark, der patinerede modeller eller Witzel, hvor et par modelbyggere samlede kartonhuse. Dertil kom foredrag og workshops i mødelokalerne, så det var et meget vellykket arrangement, som Jan Thorup skal have ros for. Næste hobbymesse i Stoholm finder først sted om to år. ■



Heljans rutebiler nærmer sig – her set hos Hobbykæden.



EA 3007 'Kirstine Meyer' er nu klar hos Hejlesen.



Flot broanlæg på den tyske del af Fremo-anlægget.



▲ To flittige modelbyggere hos Witzel.

Poul-Erik Witzel med et pakhus i spor N. ►



Resterne af et transformatorårn, omdannet til busventeskur i H0 og N (Witzel).



Middelfart gl. station i spor 1 - her med tyske tog.

Nye sæsontræer fra NOCH

Det skal indrømmes, at de nye efterårstræer fra NOCH måske giver et veritabelt farvechok, når man åbner æskerne, men på den anden side er efterårets farver selv her i det kølige Norden fyldt med 'pang-effekter' – tænk blot på den undselige benveds [*Euonymus europeaus*] cyklamenfarvede frugthylstre med orange frø indeni – det er ret 'udanske' farver i naturen. De få dage, hvor eg, ahorn, hassel, birk og bøg skinner op med stærkt lysende, gule blade er også et naturligt fænomen på vore breddegrader, selvom naturen hurtigt bagefter skutter sig i grå, mellemburke, sorte

og vissentgrønne nuancer.

NOCHs nye træer skammer sig bestemt ikke over efterårets skrud. De lyser op og giver lige præcis den stemning, mange af os holder af ved efteråret – lugten af poppelblade, der rådner, fornemmelsen af blade og agern, der falder til jorden, farveeksplosioner. Blot er det sjældent at se modeljernbaner, der viser denne årstid konsekvent gennemført – måske de nye træer kan hjælpe på det? Bladene er lavet af fint flock (fibre) i forskellige nuancer inden for skalaerne af rød-brun-orange med lidt tilføjelse af grønt løv, mens stammerne

er malet matbrune – en klar forbedring i forhold til tidligere modeltræer med plasticblanke stammer.

Hvis det ikke er nok, har NOCH også udsendt en stribe vinterfrosne løvtræer – uden løv, men med sne og rimfrost på de magre grene. Fibrene er mindre end

på efterårstræerne, men det ligner rimfrost, som man kender det fra vintermorgener, inden solen har taget fat. Der er syv træer af middelhøjde i hver pakning.

NOCH art. nr. 25070/25075
Efterårs- hhv. vintertræer.
Pris ca. kr. 100,-.



Efterårets farver kan virke voldsomme – men er også flotte.



Nærbillede af efterårsløvet.



Rimfrost – brrr – på grenene.



Vintertræerne i pakningen – med en sneplov (H0) til sammenligning.

Klv 12 – lille tysk dræsine

*Tekst og fotos
Flemming Søborg*

I slutningen af 1950'erne anskaffede De tyske Forbundsbaner DB nye, små dræsiner til bane- og signaltjenesterne. Dræsinerne var billigere end de hidtil anvendte VW T1-rugbrød med skinnehjul og blev benævnt Klv 12. Flere fabrikker leverede dræsinerne, bl.a. Beilhack, hvorfor der er ydre forskelle på f.eks. motorhjælmen.

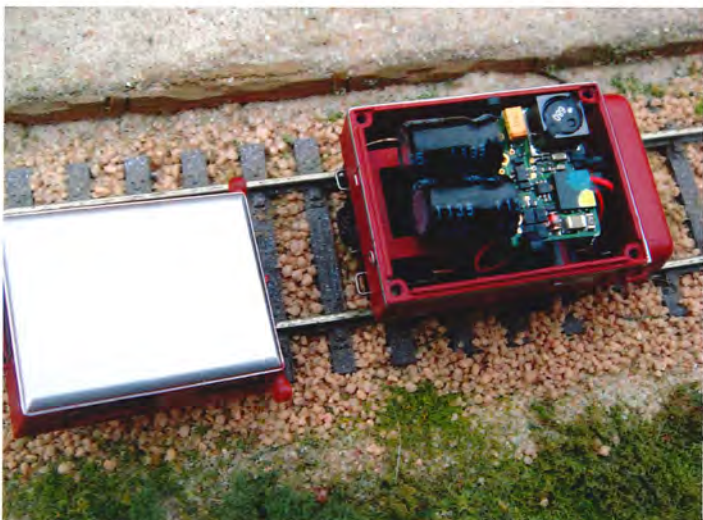
Formgivningen bar præg af formålet og kan næppe betegnes som en skønhedsåbenbaring; motoren ydede

28 HK, og tophastigheden var 70 km/t. Der var fire gear fremad og et bagud, hvilket blot gav en hastighed på 16 km/t ved baglæns kørsel. Den tjenstfædige vægt var 1.500 kg, og nyttelasten 750 kg. Midt under vognen var der indbygget en donkraft med drejeskive, således at dræsinen kunne drejes 180° af én mand.

Der blev bygget over 800 eksemplarer til DB. De lå i nummerserien Klv 12 4301-4999. Flere privatbaner anskaffede også disse dræsiner. Den normale bemaling var purpurrød (som de datidi-



En liliput blandt liliputter.



Som det ses, er der stadig 'luft' inden i dræsinen.



Klv 12 set forfra.

ge DB-diesellokomotiver), mens privatbanerne ofte havde gul/røde dræsiner. Vognene kunne medføre op til syv personer på klapsæder eller som nævnt 750 kg værktøj m.v. Den sidste dræsine blev udrangeret ved DB i 1997, men mange er bevaret ved klubber.

Lille – mindre – mindst

Spor og baner har tidligere omtalt den lille akkumulator-traktor ASF 33 fra DR, der blev lavet af Rivarossi, og mange kender Klædeskabet, DSB 35/43, fra samme firma. Disse modeller har hidtil stået som de mindste, funktionelle H0-modeller.

Nu bliver de slået af Brekinas Klv 12 – de to andre virker som kæmper sammenlignet med den nye dræsine.

Den er utroligt lille – den måler fra for til bag 39 mm, bredden er 22 mm, højden 23 mm, og akselafstanden er blot 24 mm. Vægten er sølle 29 gram, så den dræsine kan da ikke være meget værd i driften – eller kan den? Det haster med at få den afprøvet. Modellen er udstyret med dekoder – det er den anden overraskelse. Vi sætter den på sporet, tænder for strømmen, bruger adressen '3' på den gamle Roco Lok-Maus, og køretøjet begynder at køre. Den ac-



Der er ikke mange påskrifter på modellen.

celererer fint, og udløbet er helt fænomenalt: 20-25 cm – og så med næsten ingen vægt og slet intet svinghjul! Over sporskifter er der INTET udfald, den kører bare som en drøm – her kunne andre H0-producenter lære noget! Årsagen er, at der er indbygget kondensatorer i kræet – hvorfor andre producenter ikke gør det konsekvent, er noget af en gåde. Elektronikken skelner i øvrigt selv mellem digital- og analog drift, men den kan ikke bruges på trelederspor. Ved analog drift skal kondensatorerne først lades op, så kørslen skal 'planlægges' på forhånd.

Brekinas model af Klv 12 er gennemarbejdet – firmaet hævder selv, at udviklingsarbejdet har stået på i fem år, og målet: at få lavet et perfekt mini-køretøj – er nået. Modellen er tilmed godt detaljeret – der er fritstående lygter (u. funktion), vinduesviskere, horn, pænt påtryk, halvmat bemaling og næsten frit gennemsyn gennem de tonede ruder. Håndbøjlerne for og bag, der bruges, når vognen skal løftes af sporet, er lavet i metaltråd, så det er en lille perle, Brekina har lavet.

Trækraft skal man ikke



▲ Klv 12 ligner en spor N-model blandt sine H0-fæller.

tale om – den kan knapt skubbe en H0-vogn, og da der ikke er træktøj, kommer det heller ikke på tale. Nyttевærdien er måske nok begrænset, selvom det vækker opsigt, når det lille 'dyr' kommer susende – men måske kan man bruge Klv 12 som udgangspunkt for andre kreationer – hvem kommer først med et konkret forslag? ■

Brekina art. nr. 63040. DB Klv 12. Pris ca. kr. 750-800,-.



Klv 12 set bagfra.



I begyndelsen af 1950'erne kunne et bliktog med nogle få skinner beskæftige drenge i timevis, mens de drømte om at være lokomotivførere eller stationsforstandere. Man fik lov at lege på gulvet et stykke tid, men så skulle det hele også ryddes op, inden man gik i seng. Billedet stammer fra Bo Bedre, 1973. Spor og baner takker for lån af billedet.

Sporvognen, der forsvandt sporløst

Af Einar Hoff

At en sporvogn har kørt sig en tur uden vognstyrer, er sket i sjældne uheldige tilfælde. Se f.eks. i BYtrafik 4-1996, side 159, hvordan det gik vor egen HHA 3657 i oktober 1969. Men at vognen derefter også skulle forsvinde totalt, forekommer som ren fantasi.

Det skete ikke desto mindre i den østfranske by Épinal, en ret stor by i Vogeserne. I 1906 åbnede man her et system med fire linier, som udgik fra den centrale plads tæt ved remisen. Vognparken bestod af syv motorvogne og nogle få bivogne. Økonomien blev hurtigt dårlig, og mange

spareforslag blev taget i anvendelse. Bl.a. indskrænkede man kørslen, og man slukkede for strømforsyningen, lige så snart den sidste aftenvogn var kommet tilbage i remisen.

En morgen i 1910 mødte værkføreren allerede kl. 5.30, fordi han skulle færdiggøre et sæt bremseklodser til motorvogn nr. 5. Han tændte for strømmen og gav sig til at arbejde ved skruestikken. Kl. 6.00 mødte vognstyrere og konduktører, og de kørte ud i alle fire retninger. Derefter gik værkføreren ud i remisen for at arbejde med nr. 5 – uden at kunne finde den. Han blev noget forbavset.

Der stod godt nok to motorvogne, men nr. 5 var der ikke. Han ventede, til de fire vogne var kommet tilbage fra første morgentur. Havde nogen set nr. 5 her til morgen? Ingen. Det stod fast, at nr. 5 var den sidste vogn, der var kommet hjem aftenen før. Men var den derefter stjålet eller splittet ad og kørt væk eller hvad? Hvordan kunne en vogn på ni tons fordufte? Hele dagen ledte man byen igennem, men uden resultat. De stedlige gendarmere blev alarmeret for »natligt tyveri af en sporvogn«, og de red byen rundt og ledte. De kontaktede endda deres kolleger i nabobyerne og tjekkede de lokale skrot-

handlere, også uden resultat. Motorvogn nr. 5 var og blev væk. Der bredte sig hurtigt en let ironisk stemning i byen.

Løsningen kom først syv år senere. Ude ved den ene endestation, som ikke havde vendesløjfe, var der en lang og dyb slugt, der fungerede som losseplads for alt muligt stort skrammel og affald. En frodig bevoksning gjorde, at ingen normalt kunne se, hvad der gemte sig nede i slugten. En dag i 1917 besluttede man sig alligevel for at rydde op, og hvad dukkede der pludselig frem nede i dybet? Motorvogn nr. 5 på højkant! Driftsbestyreren blev tilkaldt, og han kravlede ned og kon-



Motorvogn nr. 5, mens den endnu var i drift. Her holder den i Rue de la Gare. Alle billeder i denne artikel: Wikipedia.



Vognene nr. 6 og 7 mødes ved et vigespor. Bemærk, at stangen på nr. 7 danner en ret stor vinkel med vognens længdeakse. Rulle må derfor have været anbragt drejelig, sådan som den også var det i København fra begyndelsen i 1899 til 1910.



Motorvogn nr. 2 kører på broen over Mosel-floden. Til højre for vognstyreren er der ingen låge, så af- og påstigning er udelukkende sket i bagenden. Hos konduktøren formodentlig?



ÉPINAL - La Place de la Gare

Vogn nr. 2 ved endestationen ved banegården.

staterede, at kørenøglen stod mellem nul og første kørekontakt, lidt nærmere ved første kontakt end i nul-stillingen. Men der var ingen omskifternøgle...

Forklaringen må have været, at kørestrømmen var blevet afbrudt aftenen før præcis et øjeblik, inden vognstyren var færdig med at klargøre vognen til første tur næste morgen, så derfor har han ikke opdaget, at kørenøglen ikke stod i nul. Men desuden har kontrolløren haft den meget sjældne fejl, at omskifternøglen kunne tages ud, uden at kørenøglen stod i nul. Vognstyren har heller ikke spændt håndbremsen eller trukket stangen ned. Så da strømmen blev slået til tidligt næste morgen, kørte vognen stille og roligt af sted tværs gennem byen, som nu sporskifterne stod, og endte på den lille bakke ved endestationen Chantraine og ud forbi sporet for

endelig at vælte ned i slugten. Alt sammen, uden at noget menneske i den tidlige morgen havde bemærket, at der manglede en vognstyrer! Tæt ved Chantraine lå en kaserne, og marcherende soldater må lynhurtigt samme formiddag have ødelagt alle spor i gruset efter vognens hjul.

Det hele var altså en kombination af menneskelige fejl og en helt umulig teknisk fejl. ■

Kilde: Jean Arrivet: *Histoires sur Rails*, Lyon 1976

Spor og baner takker forfatteren Einar Hoff, redaktør Finn Hørsted og Bytrafik for lån af artiklen.



Vogn nr. 1 og nysgerrige lokale ved banegården.



Endnu et billede af "Sporvognen med udlængsel". Her ses i øvrigt tydeligt dør og trin på venstre side af vognstyren.

Nogle få data om sporvejen

Selskabet – Société des Tramways électriques d'Épinal; på et af postkortene benævnt Tramways Spinaliens – blev grundlagt i 1903, og i 1906 åbnedes driften. I august 1914 blev driften indstillet pga. Første Verdenskrig, og den blev ikke genoptaget siden. Strækningen var metersporet. Der var enkeltspor med enkelte vigespor, som havde højrekørsel. Der var et antal motorvogne (Wikipedia siger 12) og to bivojne.



Vogn nr. 9 i Rue de la Gare i 1908.



Motorvogn nr. 7 holder her ved stoppestedet Rue Léopold Bourg.



Vognene nr. 4 og 7 i Rue Thiers vækker opsigt hos stor og lille.

Ny udgave af MH



◀ Den nye MH-maskine fra Tog & Tekno.

▼ I den 'korte ende' er nummeret alt for lille.



Tog & Tekno har udsendt nye serier af det velkendte MH-rangerlokomotiv i klassisk grøn og i sort/rød bemaling. Modellerne har nr. 390 (grøn) og 400 (rød/sort).

I det ydre er der ikke de store ændringer at spore – den grønne udgave har nu rødt symbol for brandslukningsudstyr ved førerhuset (og en lidt kikset typografi til litrering), mens den rød/sorte har den markante, hvide design-typografi, beslægtet med Helvetica. På den ene front er skriftsnittet blevet ualmindelig småt, hvilket ikke ser så godt ud. På modellen er DSB-logotypen placeret til venstre, men på andre maskiner er den til højre. Der synes ikke at have været nogen fast regel for, hvor logotypen blev placeret. På taget af begge

maskiner er der to ret store, orange blink – en smule overdimensionerede og for voldsomme at se på.

Bortset fra dette synes der ellers ikke at være synlige, ydre ændringer. Pladsforholdene er desværre knebne i modellen, så det lykkedes mig ikke at montere en dekoder og samtidig få sat overdelen på den rød/sorte model. Derfor er den kun afprøvet den analogt – men den kører fortrinligt. Det virker som om, at modellen kører bedre end førsteudgaven – i hvert fald har mit gamle, grønne eksemplar altid haft en lidt vrikkende eller hakkende 'gangart'. Det er ikke tilfældet ved den nye, rød/sorte MH. Den kører uden afbrydelser på selv de værste, dobbelte krydsporskifter. Den har tilmed fået varmt, gult lys i lanterne

(og ikke det gustne gulgrønne, der var i de første), så der er sket noget godt med den gamle MH. ■

Tog & Tekno art. nr. 15061.
MH 400. Pris ca. kr. 1.500,-.



MH 337 og 399, Odense september 1997. Bemærk modsatrettet placering af DSB-logotype. Foto Flemming Søeborg.



Den nye, grønne MH med forkert typografi.



MH 308 under rangering i Odense, april 1993. Foto Flemming Søeborg.

Små militære fottog

Ud over den lille sporvej havde Epinal (og mange andre byer i denne østlige del af Frankrig) et omfattende

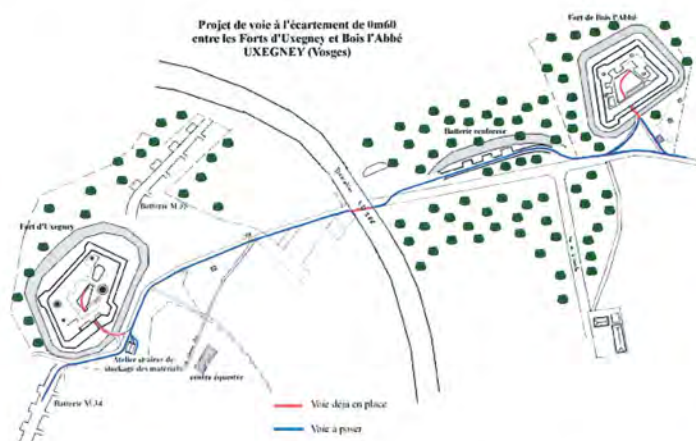
net af smalsporede militærbaner (Decauville-baner, sporvidde 600 mm), anlagt i årene efter nederlaget til

Tyskland i 1870. Rundt om Epinal var der talrige forter, der var forbundet med disse baner. Et gammelt postkort viser et militærtog på sporet langs floden Mosel. Militærsporene er på et tidspunkt, formodentlig kort efter Første Verdenskrig,

taget op igen. I årene omkring 2000 lykkedes det en lille gruppe entusiaster med EU-midler at retablere en lille strækning hen til forter Fort de Bois-l'Abbé, men der var blot tale om skinneanlæg uden egentlig drift. ■



Militærtog langs kajen ved floden Mosel, i nærheden af Dogneville. Postkort, udateret.



Militærbanen mellem Bois l'Abbé og Fort d'Uxegey.



Kort over militærbaner (fuldt optrukket, grå streg) ved Epinal. Kort fra Wikimedia Commons.

På sporet af 2013

"På sporet af..." er en topaktuel årbog, der siden 1987 er udkommet omkring den 1. december. I 2013 kom der politisk aftale om togfonden med 50 mia. kr. Arbejderne på den nye bane København-Ringsted kom omsider i gang, og Sydbanen er ved at blive moderniseret til øgede hastigheder. Også Nordvestbanen blev moderniseret. Letbaneprojekterne i Oden-

se, Århus og København kan begynde, og DSB fik endelig alle IC4-sæt – bortset fra det ene, der havnede i Libyen. I Århus blev Odderbanen og Grenåbanen forbundet med samdrift – det er blot nogle af årets begivenheder på jernbaneområdet, som bogen behandler på sin sædvanlige, hjertevarme facon. ■

Jan Forslund og Mogens Duus: *På Sporet af 2013*. Dansk jernbane-Klub. 80 sider, rigt illustreret. Pris ca. kr. 220,-.



Hobbykædens vogne



I efteråret udsendte Hobbykæden ved Ken Rosa en lang stribe H0-tankvogne fra DSB. Blandt de mange varianter var den markante, gule J.A.F.-tankvogn ZE 503 295.

Godsvognsspecialisten Poul C. Johansen har kigget i arkiverne for at finde de historiske oplysninger om denne og de andre vogne. Her begynder vi med J.A.F.-vognen.



J.A.F.-vognen lever op i efteråret.

J.A.F.-vognen blev efterladt af den tyske værnemagt den 05. maj 1945. Den tilhørte Kriegsmarinewerft, Wilhelmshaven og havde nummer DR Münster 940 189

(tidligere DR Münster 523 648).

Beslaglagt af SHAEF (Supreme Headquarters Allied Expeditionary Force Mission, Denmark) og 1945-49 stillet til rådighed for "Indkøbscentralen for Benzin, Petroleum og Brændselolie". 1949-55 stillet til rådighed for Det Forenede Oliekompagni (BP).

1955 af den danske stat (Kommissarius for Konfiskation af tysk og japansk Ejendom) solgt til Jysk Andels Foderstofforretning (J.A.F.)

Udpluk af oplysninger i indberetning fra Cvk Ar til



Specielle detaljer på aksel-dækslet.



Flotte påskrifter er en selvfølge hos Brawa.



Også firmaets symbol er flot gengivet.

Mafd 09.03.1955:

- Bygget 1936 af Westwaggon, Köln.
- Varmespiraler i beholder.
- Tyske akselkasser (DSB Type 19)
- De små tyske påskrifttavler er bevaret.
- Hikg
- 18,0 t
- 3,5 t/m
- 20 m³
- Mærke for skvalpeplader
- Cylinderpuffere

1967 - udrangering 1970: 20 86 070 1 295-1.

Modellen er baseret på en Brawa-tankvogn - i øvrigt af samme type som den,

der tidligere på året kom i D.D.S.F.-bemaling. Farven er varmt gul med J.A.F.-firmaets specielle firmamærke med et Jyllandskort og stiliserede lur. Påtrykkene på såvel tank som på påskriftplader er fine og klare, og vognen er tillige fyldt med flotte detaljer, inkl. håndbøjler under pufferne. Om det så er de hvide bremsemarkeringer, så er de også trykt på de ombukkede ender af påskriftpladerne - en flot detalje. Der er vedlagt ark med bremseslanger, attrapkoblinger m.m. Vognen er letløbende og må kaldes vellykket og korrekt.

Vogn fra Grindsted-værket, 20 86 070 1 413-0:

Købt 1973 fra Svenska Esso AB som SJ 21 74 070 1 342-4 Bygget 1947 af Chr. Olsson, Falkenberg.

1973-80: 20 86 070 1 413-0
1980-82: 44 86 720 3 413-0
1982 solgt til BASF Vitaminfabrik, Grenå. Får nummer 44 86 720 2 752-2 og udrangeres 1984.

Denne model er baseret på Jecos flotte tankvogne, som tidligere er udsendt i andre versioner og højt berømmet. Modellen er korrekt i for-

hold til forbilledet, blandt andet med de typiske, 'knækkede' trin på lejderen - knækket er lavet for at minde rangerfolk om, at der kan være strømførende ledninger over vognen (således at opstigning bliver besværligere). Modellen følger helt forbilledet mht. dekoration, idet den blot er pletmalet for at skjule det gamle, svenske Esso-logo. Modellen er rendyrket epoke IV med den tids mere 'nøgterne' typol-



En mere anonym vogn fra Grindstedværket.

grafi – givetvis velkommen hos den stigende skare af tilhængere af denne epoke.

Det er modigt gjort af Ken Rosa at udsende en så 'grim' vogn.



Påskrifter på vognen.



Det er tydeligt, at vognen har haft en anden identitet.



Et af forbillederne for den nye model, Z 0701412 ved Mølleengens Værksted, Århus 1973. Foto P.C. Johansen.



Nærbillede af en af Grindsted-vognene, Z 0701413 i Århus, 1973. Foto P.C. Johansen.



DS-vognen nr. 070 1 573 er atter en epoke IV-model



med påskriften NATRONLUD.

Dansk Soyakagefabrik 21 86 070 1 573-0:

Købt 1969 fra Svenska Cellulosa AB som SJ Q12 502 759

Bygget 1947 af Chr. Olsson, Värtan.

1969-81: 21 86 070 1 573-0

1981-86: 23 86 720 3 573-6

Tanken på modellen er for stor (23.200 liter mod forbilledets 15.000 liter).

Domen skulle have været meget højere.

Dansk Soyakagefabrik 21 86 070 1 575-5:

Købt 1969 fra Svenska Cellulosa AB som SJ Q12 502 775

Bygget 1947 af Chr. Olsson, Värtan.

1969-81: 21 86 070 1 575-5

1981-86: 23 86 720 3 575-1

Tanken på modellen er for stor (23.200 liter mod forbilledets 15.000 liter).

Domen skulle have været meget højere.

For begge vogne gælder, at de ikke er korrekte i forhold til forbilledet, hvor forskellen på domerne nok er det, der falder mest i øjnene. En dreven modelbygger vil nok kunne fremstille en ny, større dome. Bemaling, påtryk og øvrig detaljering er som ved de andre tankvognsmodeller, altså fin.



Den anden vogn, nr. 070 1 575,



fragtede HYPOKLORIT.



De to DS-vogne hånd i hånd.



DS-vognen Z0701573 ved Mølleengens værksted, Århus 1969. Foto P.C. Johansen.

Århus Oliefabrik ZE 503 693:

Bygget 1961 af Chr. Olsson, Falkenberg.

1968-81: 21 86 072 2 693-1

1981 - udrangering: 23 86 737 0 693

Modellen har nogle småfejl i forhold til forbilledet:

- Bærefjederophænget er ikke enkelt-sjækelophæng, men dobbeltsjækelophæng.
- Domen er forkert. Tankdækslet skal sidde direkte på tanken, og den høje overbygning mangler.
- Der er betydeligt mere platform (gå-areal) omkring tankdækslet.

Da vognen baserer sig på Jecos model, har den de samme specifikationer som den. Farve og påtryk er helt i orden. Igen en ren epoke IV-vogn.



Århus Oliefabriks vogn fra Hobbykæden.

◀ Nærbillede af adressetavlen.

Shell-vognen ZE 502 816:

Efterladt af den tyske værnemagt den 5. maj 1945. Tilhørte Wirtschaftliche Forschungsgesellschaft, Berlin og havde nummer DR Kassel 914 883.

Beslaglagt af SHAEF (Supreme Headquarters Allied Expeditionary Force Mission, Denmark) og 1945-49 stillet til rådighed for "Indkøbscentralen for Benzin, Petroleum og Brændselsolie". 1949-55 stillet til rådighed for Det Forenede Olie Kompagni (BP).

1955 af den danske stat (Kommissarius for Konfiskation af tysk og japansk Ejendom) solgt til Dansk Shell.

Udpluk af oplysninger i

indberetning fra Cvk Ar til Mafd 07.12.1955:

- Bygget 1941 af Ateliers de Trazegnies, Belgique
- Belgiske akselkasser
- De små tyske påskrifttavler er bevaret
- Trykluftledning
- 18,0 t
- 3,5 t/m
- 20 m³
- Mærke for skvalpeplader
- Cylinderpuffere

1967-80: 21 86 070 0 816-4

1980- 85: 23 86 700 0 816-4

1985 - ??: Lagertank på Prøvestenen.

Shell-vognen er i grå bemaling, også fra epoke IV. Den er markant ved, at den

stadigvæk har det klassiske Shell-symbol med detaljeret muslingeskal og den gamle DSB-typografi på en del af påskifterne, der ellers er holdt i den intetsigende skrift DIN 1451. Grundmodellen er den samme, som Brawa anvendte til J.A.F.- og

D.D.S.F.-vognene, så der kan være mindre afvigelser i forhold til forbilledet. Bortset fra, at den højre påskriftplade på et ukendt tidspunkt er blevet udskiftet til en større dansk påskriftplade, er modellen korrekt i forhold til forbilledet.



Tak til Poul C. Johansen for de omfattende oplysninger om vognenes historie og data samt billeder af dem.

Modelfotos Spor og baner. Priser pr. stk. cirka 320,-.

◀ Litrering med nyere og ældre typografi.



Shell-vognen fra Hobbykæden i efterårsfarver.



Forbilledet for Shell-vognen. Prøvestenen 1989. Foto P.C. Johansen.

Interfrigo-kølevogn i H0



Tekst og fotos
Flemming Søeborg

Brawas nye variant af Interfrigo-kølevognen ankom planmæssigt i efteråret. Det er UIC-typen St.1 fra



Påskrifterne er fine,



nøjagtige

1950'erne, som var den europæiske kølevognstype med det største antal byggede eksemplarer. Der blev bygget 6.500 stk., hvoraf langt over halvdelen var indrulleret under De italienske Statsbaner (FS). Vognene har kørt over hele Vesteuropa med frugt, grøntsager, blomster og andre letfordærlige varer, og de kunne ses i næsten ethvert, internationalt godstog i epoke III-IV. Også flere tyske bryggerier havde vogne af denne type. Modellen har påskriften 'INTERFRIGO' med versaler på siden.

Modellen er litereret som en DB-privatvogn, men pudsigt nok med hjemsted i Basel, Schweiz. Den over-



og på flere sprog.

▲ Kølevognen i fuld figur.

holder hovedmålene i H0 og er færdigmonteret – kun bremseslanger og evt. vitrinekoblinger skal monteres af kunden selv. Diverse trin, håndbøjler, lejdere m.v. er i formstabil, fleksibelt plasticmateriale og kan altså tåle nogle knubs, men man skal alligevel passe på de små trin under dørene. De ryger nemt ud af de små huller.

Undervognen er som noget nyt for en modeljernbanevogn holdt i mat, koksgrå farve – dejligt at man nu går væk fra de skinnende sorte undervogne – med farvemæssigt markerede hånd-

greb og gule færgeskroge. Vognkassen er også halvmat med knivskarpe påtryk i blå og sort med fine, lodrette U-profiler. På gavlene er der luger til ispåfyldning. Taget er diskret patineret med halvmat sølvfarve. Her sidder otte rotorser, der giver vognen et ret antikveret og dermed interessant udseende. Modellen er blot en af seks nye varianter fra SNCF (STEF), NS (Chiquita), SBB og FS (Migros), og mon ikke også STEF-vognene har også været her i landet? ■

Brawa art. nr. 48311 DB kølevogn. Pris ca. kr. 275,-.



Et af forbillederne – her dog som italiensk kølevogn et ukendt sted. Arkiv Danmarks Jernbanemuseum.



POSTVOGNEN



EG-problemer

Af Peter Bernt Nielsen

Under mange rejser over Storbælt har jeg spejdet langt efter, om der nu ikke lige kom en EG i den blå/gule bemaling. Det er en kraftkarl af de store med en enorm trækraft, og den har længe været ønsket på min modelbane.

Nu er Heljan så kommet med en forbedret udgave af denne pragtfulde maskine, og på you tube er der bl. a. en film, hvor den slæber af sted med 60 godsvogne. I Spor og Baner nr. 11 er der en anmeldelse af modellen, hvor dens gode køreegenskaber fremhæves.

Et dybt greb i lommen, og Heljans EG 3103 til AC-drift står på anlægget. Belært af erfaringen med nyindkøbte modeller trilles forsigtigt rundt på anlægget, og det varer ikke længe, førend den første for-

hindring mødes. Et par store klippestykker må fjernes, og der må skæres lidt i en indkørsel, da EG'en rager et stykke mere ud til siderne end alle de andre modeller; men det kan kun lastes én selv.

Forsigtigt forsættes, og pludselig sker der en kortslutning ved et sporskifte. Hvad nu? Det viser sig, at slæbeskoen sidder en smule skævt, og med en buet spidstang og tålmodighed blev dette rettet, så det går fint. Senere har det dog vist sig, at der er et sted, hvor der er en kortvarig kortslutning. Er der fart på lokomotivet, når EcoS-centralen ikke at afbryde strømmen, og lokomotivet starter op på ny.

Videre rundt på anlægget, og så bump, så står EG'en ved siden af sporet efter at have passeret et buet sporskifte, selvfølgelig halvvejs inde i en tunnel. Nu er sporene Märklins K-spor, mest flexspor

limet med tapetlim på kork, så mon ikke der var nogle unøjagtigheder her? En god halv meter blev blødt op og tilrettet med en lidt blødere kurve, så nu skulle alt være godt. Det viste sig, at EG'en ikke kunne passere et buet sporskifte, hverken i den ene eller i den anden retning, den hoppede uvægerligt af, og så var der kun én ting at gøre. Købe et nyt sporskifte af sidste nye model med separate tunger, og efter at dette sporskifte med møje og besvær blev lagt, så triller EG'en frem og tilbage uden problemer.

Når EG'en passerer et dobbelt krydsporskifte, ligner det en bedre ulykke. Den skramler og ryster, og en gang imellem går det også galt. Desværre er der et af krydsene, hvor det går galt hver eneste gang. Når hjulene passerer hen over sporskiftet, så er der et stykke, hvor der køres på hjulflangen. Med Märklin eller Roco-hjul går det fint; men med de monterede hjul på EG'en så dumper de nærmest ned, og det giver et ordentligt ryk, hvorefter EG'en parkeres pænt ved siden af sporet. Egentlig troede jeg, at man endelig var kommet over dette problem.

Nu prøves så en omgang med pantografen oppe, det er jo et el-lokomotiv; men det går grueligt galt. Køreflader-

ne fanger hurtigt de mindste ujævnheder; men er stærk nok til at rykke EG'en af sporet, så det er indtil videre opgivet.

Så skal trækraften lige prøves, for den er jo enorm. Der spændes ti letløbende godsvogne efter EG'en, og det går fint, indtil den virkelige skal slæbe trækket op ad bakke, så er der hjulspin, og den skal have en finger for at komme videre. Der er garanteret en læser, der nu siger, at stigningen er for stejl! Kan være; ingen af de større Märklin-modeller, Rocos MZ eller A.C.M.E's EA, har problemer med samme strækning med de samme godsvogne. Det havde været skønt med et eller to hjul med gummiringe!

Den kobling, der lå i æsken, er udskiftet med en Roco-kobling. En af Märklins kortkoblinger kan ikke umiddelbart benyttes, og den store drøm om at montere en telexkobling er rykket længere ud i fremtiden. Det er ellers imponerende digitalt at koble en vognstamme fra, tænde lokomotivets røde slutlys for derefter at rangere væk.

Der er ikke meget lys i de tre hvide lanterner på lokomotivet, og efter nogen søgning på nettet finder man ud af, at man med CV 50 kan justere lyset. CV 50 er fra Heljans side sat til 15; men kan øges til 32. Man undres over hvorfor.

Det er ikke sikkert, at andre oplever de samme problemer på deres anlæg, så derfor skal lige nævnes, at mit anlæg er opbygget med de meget gamle Märklin-metalskinner med midterskinne og M-skinner "under jorden", mens resten af anlægget er opbygget med Märklins K-skinner, hvor mange sporskifter er af første generation.

Det en rigtig flot model med mange detaljer!



EG-lokomotiv i original bemaling suser gennem Ullerslev den 23. marts 2013. Foto Spor og baner.

Der er efterhånden skrevet meget om digitaldriftens vel-signelser, og jeg er da også "stået på vognen". Jeg er dog stødt ind i en opgave, som jeg ikke ved nok om. I mine gamle "blikkog" fra Märklin satte man bare en slæbesko under en personvogn og klipsede et par lamper ind i vognen, og så var der lys i den. Nu om stunder er pærer "outdated", og alt skal foregå med lysdioder. Min tvivl er

omkring toskinnedrift: Analog drift er DC = jævnspænding. Digital drift må jo have nogle AC-signaler for at få meldingerne igennem. Kan disse skade lysdioder?

Skal der sættes dioder ind for at ensrette spændingen – og hvordan? Hvordan får jeg spænding fra bogierne og ind i vognen? Der var på et tidspunkt mulighed for at bruge Märklins kontaktstykker, der hvilede oven på aks-

lerne, når blot man huskede at vende et hjulpar på den ene bogie, så der var forbindelse fra begge skinnestrenge til hver sin ende af vognen. Er der kommet nyt udstyr til strømoftag, eller er det helt yt med indvendig belysning?

Venlig hilsen
Per B. Hansen,
Buresø, 3550 Slangerup

En kompakt kæmpe

De tyske damplokomotiver af type 56.20-29 (oprindeligt G 8.2) lignede et større og længere lokomotiv, der var blevet klempt sammen i længderetningen. Det var firekoblede 1'D-maskiner med en forløber og en vægt på 120,4 tons. Lokomotiverne ydede 1.390 HK. De blev bygget i årene 1919-28 og begyndte altså som *Länderbahn*-lokomotiver, men blev senere bygget under *Deutsche Reichsbahns* ægider, og det blev til i alt 846 stykker samt 150 i andre lande. Der fandtes mange undergrupper af BR 56-lokomotiver, men det er alt for uoverskueligt at komme ind på her.

Efter Anden Verdenskrig var der stadig 650 eksemplarer tilbage af BR 56.20 i de to Tysklande, men da lokomotiverne var for langsomme til persontog og for tunge til godstog på sidebaner, udrangerede DB dem hurtigt, således at det sidste kørte i 1963. Ved DR (Ost) forblev de i drift indtil begyndelsen af 1970'erne. Trods det store

antal byggede lokomotiver er ingen bevaret til i dag, bortset fra et polsk lokomotiv.

Fleischmanns flotte firekobler

Fleischmann har en lang tradition for gennemarbejdede modeller af damplokomotiver. Overdelen på BR 56 er fyldt med detaljer – der er utallige rørforbindelser og håndbøjler, ventiler, separat monterede dele, dampfløjte i drejet messing, en perfekt finish, hvad bemaling og påtryk angår.

Der er som en selvfølge frit gennemsyn mellem kedel og ramme, og fodpladen er forsynet med riffelpræg. Kedlen virker stor og kraftfuld, netop det indtryk, maskinen må have givet i samtiden. Der er fuld indretning i førerhuset, og lokomotiv og tender er tæt sammenkoblede – og der er ingen risiko for, at de ryger fra hinanden, når man løfter modellen op. Gangtøjet er fint og spinkelt (af metal) –

men det kan samtidig tåle, at man rører ved det. Bare danske damplokomotivproducenter ville lære af det! For og bag er to lanterner – trelys-frontlanterner blev først indført ved DB sidst i 1950'erne. I øvrigt er der ingen – absolut ingen – løsdele, man skal kæmpe med at montere – et særkende og en tradition ved Fleischmann. Lokomotivet tages bare ud af æsken, sættes på sporet, og – så kan det køre!

Teknik

I modsætning til, hvad der er tilfældet ved mange modeller af lokomotiver med tender, er der intet kardanled mellem de to dele. Motoren sidder i tenderen og trækker på de to yderste aksler, hvilket er en glimrende løsning. Lokomotivets driv- og kobbelhjul løber derfor helt frit, og man skal ikke bakse med trælse kardanled, hvis uheldet er ude. Trækkraften er eminent, idet alle trækkende hjul på tenderen (fire styk) er udstyret med hæfteringe.



Et prægtigt lokomotiv, det nye BR 56.20.

Strømoptaget sker på de fire kobbelaksler, hvilket måske lige er i underkanten – de sidder ret tæt sammen.

Lokomotivet er udstyret med seksbenet stik til dekoder (NEM 651), og der kan monteres røgudvikler i skorstenen. Kørslen er fin med tilpas langsom gearing – originalen kørte oprindeligt 65, senere 75 km/t. Udløbet (analog model) er nogle få cm, men på testbanen var der ingen udfald mht. strømoptag. BR 56.20 er en gedigen og flot udført model fra Fleischmann. ■

Fleischmann art. nr. 415601. Pris ca. kr. 2.400,-.



Fra siden ser man tydeligt lokomotivets kompakte form.



Trykløftpumpen er en flot detalje.



Fint gangtøj, der fungerer.



Detaljer så som gennembrudte håndhjul på kedlen.



Rocos nye Rc6

*Tekst og fotos
Flemming Søeborg med
bidrag af Lars Olov Karlsson*

De svenske Rc-lokomotiver ligner måske nok hinanden som to dråber vand, når man ser bort fra bemalingerne – som der har været rigtig mange af gennem årene. Roco har kastet sig over Rc6-varianten i den nyeste bemaling.

Modellen er hvid/grå/rød med stort vingehjul på siden, gråsort tag, lysegrå bogier og virker meget 'stram' i designet. Farverne er skarpt afgrænset, og påtrykkene er fine og særdeles små, hvor de skal være det – næppe læselige for alle. Taget er forsynet med fine detaljer, og ved dørene er der anbragt håndbøjler, mens modelbyggeren selv må montere



Rc6-modellen har fører i det ene førerrum.



Fine tagdetaljer på Rc6.

sidespejle og en del andre detaljer. Vinduesviskerne er støbt delvist på ruderne, delvist på karossen og passer kun visuelt sammen, når man ser modellen lige forfra. Det kunne gøres bedre. I det ene førerrum sidder en lokofører, og i hver ende er der monteret sneplove.

Det, der udmærker dette lokomotiv frem for alle de øvrige, er de to forskellige pantografer, det er udstyret med. Pudsigt ser det ud, og man kunne godt tro, at der var en særlig anledning til de to forskellige pantografer – f.eks. strækninger med ældre køretråd eller lignende, men den er ganske simpel (se slutningen).

Modellen er ikke ny; det er en klassisk konstruktion med centerstillet motor med svinghjul, træk og strømoptag på alle fire aksler og hæfteringe på én aksel. Trækraften er stor, og modellen er tung (390 gram). Der er lysskift med tre hvidgule/to røde lanterner. For og bag er der KK-kulisser, og i det indre er der NEM-stik til ottebenet dekoder, som lige kan være i modellen. Lokomotivet kører bare uden problemer og lever altså dermed op til sit forbillede.

Tilfældigheder

Det normale er, at man kører med den bageste pan-



Rc6-modellen fra Roco med begge strømaftagere oppe.

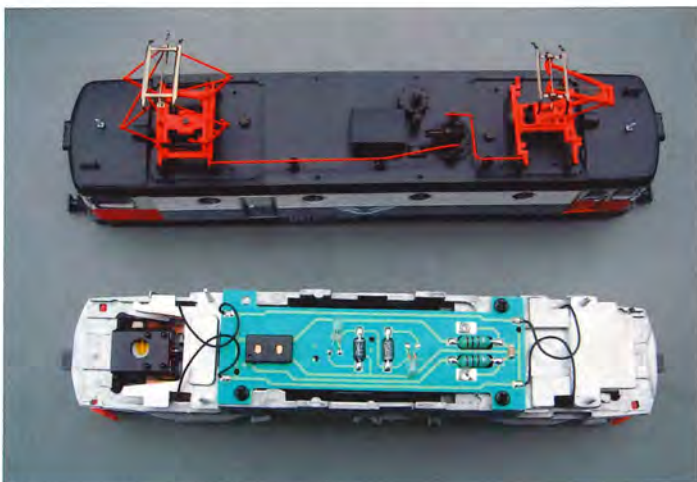
tograf hævet. Rc6-lokomotiverne er udstyrede med tre forskellige typer af pantografer. Alle tre typer har samme specifikationer, og det er rene tilfældigheder, der afgør hvilke pantografer, der sidder på lokomotiverne. Når lokomotiverne bliver taget ind til revision, bliver pantograferne demonteret og renoveret for sig. Når lokomotivet er klart til at få genmonteret pantograferne, tager man helt en-

kelt dem, der ligger forrest på lageret. Derfor kan et lokomotiv have to ens eller to uens pantografer. Man regner med at erstatte de rhombeformede pantografer med renoverede, étbenede pantografer, som bliver fjernet fra X2000-tog.

De to strømaftagere på taget kaldes pantografer, selvom det faktisk kun er den gamle rhombeformede strømaftager, som er en pantograf. Den anden type



Et lokomotiv med to forskellige pantografer.



Net og ryddeligt indre.



med ét ben må snarere kaldes strømaftager (på tysk *Einhorn-Stromabnehmer*), men ordet pantograf er efterhånden blevet synonymt

med strømaftager således, at det også benyttes her. De étbenede typer blev udviklet af De franske Statsbaner, SNCF, sidst i 1950'erne

◀ Tre generationer spiller ud – fra venstre Da (Roco), Ra (Lima) og Rc6 (Roco).



En af de ældre pantografer –



– og en af de nyeste.

og foretrækkes i dag pga. af den lettere konstruktion med færre, bevægelige dele, den mindre vindmodstand tillige med muligheden for betydeligt højere hastighed uden gnistdannelse. ■

Roco art. nr. 72538Rc6 1336. Pris ca. kr. 1.450,-.

Bogstavklodser



Blandt modelbyggerne er vi nogle, der må betragtes som uforbederlige legebørn – vi kan ikke se en genstand uden at tænke på, om den kan bruges i modelbygningen. For nylig fandt jeg noget i det lokale Netto-marked, som med det samme gav mig en lys idé. Bogstavklodser til perlekæder – de måtte kunne bruges til forretningsfacader i H0. Fluks købte jeg en æske med hvide klodser med sorte påtryk (for 20,- kr.), og da jeg kom hjem, gik jeg straks i

gang med eksperimenterne. I løbet af 0,5 fik jeg lavet ordet 'VASKETERIA', som jeg mindes som en af de butikstyper, der havde skilte af denne art (kvadratiske, hvide acrylplader med ét bogstav på hver plade).

Hver klods måler cirka 5 x 5 x 5 mm, så man kan let regne sig frem til, hvor meget plads et givet skilt behøver. Andre, passende forretningsnavne kunne være 'WASCOMAT', 'ISENKRAM', 'EL-INSTALLATIONER', 'RADIO TV',

'RENSERI' og lignende, nymodens butikstyper. 'GRILLBAR', 'CAFETERIA' er også muligheder. Hvis man ønsker variation, kan man også få klodserne i grønne eller turkise farver med hvide bogstaver.

Det ser nok bedst ud, hvis man nedfælder bogstavklodserne i facaden, så kun selve fladen med påtrykket kan ses – og så skal man skære en passende revne i bygningen, men der har formodentlig også været eksempler med 'fritstående terninger' med bogstaver på – det er blot ikke lykke-

des at finde illustrationer. Tidsmæssigt er der tale om rendyrket epoke III. ■

NETTO. Bogstavklodser. Pris kr. 20,-.



Husk at vende M, W og S'en rigtigt.



Æske med indhold – der er hundredvis af klodser.



Eksempler på forretningskilte.

Ista-Perne Paa Ta-Gene...

Tekst og fotos
Flemming Søeborg

... kunne voksne finde på at sige om vinterforhold for et par menneskealdre siden, når det skulle lyde 'udenlandsk'. Om det er morsomt i dag, skal jeg lade være usagt, men sætningen randt mig i hu, da jeg arbejdede med NOCHs nye sæt med 'vinterremedier' – snemasse, istapper på tube (!) og krystal-ispasta.

Pakningen er ikke meget større end en æske husholdningstændstikker. Den indeholdt 120 ml snemasse i en plasticboks, der nærmest svarede til en portion makrelguf, en lille flaske med istap-masse samt en anden med krystalis-pasta (begge på 10 ml). Dertil en træspatel og en brugsanvisning.

Jeg fandt en egnet træplade (22 x 42 cm) og besluttede

mig for at lave et stationsdiorama. Jeg havde en gammel kibri-station 'Reichelsheim' – den har en vis lighed med Østbanens stationer – som jeg ville ofre til formålet. Desuden skulle jeg bruge lidt skinner, træer, figurer og andet dekorationsmateriale.

I gang

Jeg limede skinner, station og ledvogterhuset fra Stangel fast, og malede med blank, sortbrun maling en 'sti' hen ad perronen; den skulle forestille et ryddet og saltet gangareal. Et par stumper brostensplade blev limet på forpladsen og ligeledes malet blanke – her kan man forestille sig, at biler har holdt og tøet sneen væk. Herefter var det så bare at gå i gang.



Snelandskab på tube og i æske.



Taget smøres godt ind med snemassen.



De mørkebrune, blanke fliser tyder på rigelig saltning.



Det har vist været kraftigt snevejr – men der har nok også været kastet med snebold op ad muren.

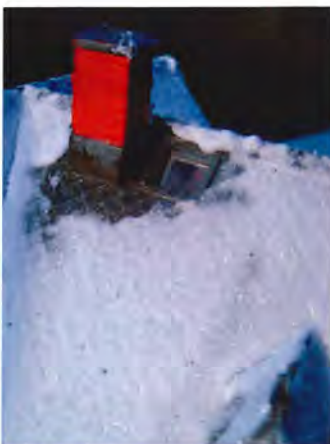
Snemassen påføres med den medfølgende spatel. Massen virker 'underlig' (som smøreost). Jeg begyndte på taget af bygningen, og



Sneen er smeltet ved den lille kvist.

umiddelbart så det lidt hjemmerørt ud. Ved skorstenen samt under en kvist undlod jeg at påføre snemasse – her skal det se ud som om, at taget ikke er godt isoleret, og sneen smelter. Arbejdet gik i øvrigt hurtigt, og massen kunne bruges til at skjule nogle uheldige samlinger. Et par steder lod jeg lidt 'sne' hænge ud over tagkanten, og sålbænke, gesimser og andre detaljer på murene fik lidt sne, hvorefter jeg gik i gang med bunden/jorden.

Perronen fik snemassen påført uden om det malede gangareal, og det samme skete for stationsforpladsen og parkeringspladsen. Inden det hele blev dækket, anbragte jeg nogle træer fra



Den varme skorsten får også sneen til at smelte.



Ak ja – hvem der var på Cote d'Azur nu.



Næsten færdig – men snemassen slap op, og sporet er snefrit.



Detalje på perronen.



Et knækket nedløbsrør er vist ikke så godt – det giver anledning til flere istapper.



Mærkeligt, at fru Svendsen bliver siddende der, tænker stationsbetjent Nielsen.



Der har samlet sig små snedriver op ad hegnet.

NOCH's vintersortiment samt et juletræ (med lys) og et stakit mellem perron og P-plads. Snemassen smurte jeg lidt ujævnt ud og med små driver op ad muren, i nicher og kroge. Inden massen hærdede, lavede jeg med et hjulsæt spor i sneen, og med en Preiser-figur lavede jeg fodaftryk fra biler og hen til trappen osv. Nogle legende børn og en snemand fandt også plads, og bilerne fik et par strøg med snespattelen. Det viste sig dog, at snemassen slap op her – selve sporet kunne ikke dækkes af indholdet i den lille bønne.

I stedet gav jeg mig i kast med tuben med istapper. Det er et underligt materiale – gråhvid pasta som påføres f.eks. på undersiden af en tagrende. Forsigtigt trykker man noget af massen ud,

mens man fører tuben ned ad – og så opstår en 'pølse'. Det kræver lidt behændighed, men på den anden side skal der ikke så mange istapper til, førend det ser realistisk ud.

Hærdningstid

Herefter var det bare at vente. Såvel snemassen som istapperne skal hærde nogle timer, så jeg var spændt på resultatet. Næste morgen stod jeg op til – et ægte Disney-juleshow med glimmer på alle fladerne og krystallklare istapper! Det var eventyrligt og lignede dejlig, blød sne med iskrystaller i. Snemassen havde under hærdningen glattet sig ud, så det hele virkede meget indbydende. Hvad nu med skinnerne? De manglede stadig snedække. Jeg prøve-

de at bruge noget Polyfilla, men det duede ikke rigtigt. I stedet tog jeg almindelig sandspartel og smurte ud over skinner og ballast, og med et hjulsæt med store flanger kørte jeg sporet

igennem et par gange for at fjerne sneen fra skinnerne. Da spartelmassen var tør, prøvede jeg at smøre krystallispastaen på. Den har nu ikke den ønskede virkning, spartelmassen virker 'død',



Godstoget ankommer – eller afgår – læsset med juletræer.

så her må jeg have fat i noget mere 'sneglimmer'. Da jeg fik kigget nærmere efter på forpladsen, kunne jeg se underlaget – det lyse træ –

skinne igennem flere steder, så det betaler sig at bemale undergrunden først (hvid farve, det kan spare på sne-massen).

Resultatet er dog tilfredsstillende, men man skal være klar over, at sættet kun lige indeholder materiale til et mindre diorama. Skal man lave et større vinterlandskab eller måske en hel modeljernbane i vinterdragt, må man ty til andre midler – eller forudse en økonomisk udskrivning af de helt store, hvis man vil bruge NOCHs vintersæt.



NOCH vintersæt nr. 08758.
Pris ca. kr. 110,-.

Så er sæsonen for snemænd begyndt igen.



Stationen tager sig idyllisk ud med sneen rundt om.



Grisehandleren har parkeret sin nye Tempo Matador-lastvogn, mens han er inde på stationen.

Et abonnement på Spor og baner er en god gaveidé

– kontakt birgit@turn.dk eller tlf. 61 42 66 21
for at høre nærmere



En larmende østtysker

Det er Roco, der har udsendt den larmende østtysker, diesellokomotivet BR 115 i ny og forfinet udgave. Til daglig er der ikke noget 'fint' ved BR 115, det er et lokomotiv, bygget til det daglige slid – en opgave, denne type med dens mange underarter har løst tilfredsstillende siden 1966. Den nye model, BR 115 328-7, stammer fra en serie af lokomotiverne, der sidst i 1980'erne fik større motorkraft ved udnyttelse af udstødningsgasserne i en turbolader. Op gennem 1980'erne var motorerne blevet videreudviklet, hvilket gav nye serier så som BR 112 og 114; BR 111 var specielt udviklet til rangerbrug, mens senere ændringer førte til BR 293, 298 og endelig 203, som fik nye Caterpillar-motorer.

Det nye ved Rocos model er, at den fra begyndelsen er udstyret med digitallyd – og sikken en lyd! Modellen udsender et veritabelt spek-

takel, så det er en fornøjelse at høre på. Da modellen har en høj vægt, er der ingen problemer med hverken strømoftagelse eller trækraft. Lysskiftet hvidgul/rød skifter automatisk og er klart og passende. Førerrummet er helt åbent og fint detaljeret, men er desværre uden lokomotivfører. Lakeringen og påtrykkene er meget flotte, næsten for flotte – for BR 110-115 så i store perioder af deres tjenestetid særdeles miserable ud. Modellen er som sine forgængere forsynet med ætsede nummer-skilte og ekstra detaljer, man selv skal montere. I forvejen er de allerfleste detaljer monteret, så modellen er fornemt udstyret med håndbøjler horn, lejdere m.v.

Mange af disse hverdagsmaskiner – der fik længere tjenestetid end deres vesttyske kolleger DB V 100 – lever videre som lokomotiver hos private operatører og entreprenører, ofte i meget



BR 115 i efterårets flotte farver.

iøjnefaldende bemalinger. Mange af de tidligere østtyskere kan også ses ved sporarbejder her i landet ■

Roco art. nr. 72837, BR 115 328-7. Pris ca. kr. 1.350,-.



Den nye model er næsten for pæn, her ses en patineret 'søster' til venstre.



Flotte påtryk, fine detaljer, frit gennemkig gennem førerhuset – sådan skal det være.



Mange detaljer er monteret på forhånd – tak for det.



Også bogierne er flot detaljeret, men stråler for meget af plastic.



Ex-BR 110 ved HSB i Wernigerode 1998. Bemærk slitage. Foto F. Søeborg.



BR 110 598 med dobbeltdækkertog ved Klosterfelde cirka 1985. Foto ZBDR.

DANSCALE rådgiver – sådan laver man fuger!

Mange modeljernbanebyggere er stadig lidt tøvende over for samling og bema-

ling af resinmodeller, hvilket er en skam, for resinmodeller byder på det ypperste

ting med uhørt fine detaljer. Spor og baner har bedt en virkelig ekspert, Alexander

Hohler fra Danscale, om at komme med sine råd vedrørende bemaling af husene.



Eksempel Danscale 1003, Ledvogterhus model 1898.

3. Påføring af malingen



Rigeligt med hvid, sort og gul kaseinfarve blandes med meget vand på en tallerken. Farven påføres generøst med en bred pensel på murene.

4. Tørring



Lad farven tørre, til den ser helt mat ud. Tiden kan bruges til en kaffepause.

5. Fjern farven



Når kaffepausen er forbi, og farven er tør, kan den overskydende farve fjernes med en fugtig vatpind. Se, hvordan farven forbliver i de fine fuger, mens stenene fremstår i deres egen, oprindelige farve!

1. Lakering

Først og fremmest skal murene males i den ønskede farve (ledvogterhus sandgul). Anvend en bred pensel - eller en airbrush. Jeg anvender med fordel Revells „student airbrush“, som er ikke ret dyr, og som giver flotte resultater.



(NB. Du kan arbejde mere økonomisk, hvis du samler dele af flere huse, der skal males i den samme farve. Det sparer tid og materiale, letter rengøring af arbejdsmaterialer osv.)

2. Forberedelse



Man behøver så lidt for at blive lykkelig. Til fugning kan du bruge kaseinfarver, vand og en bred pensel.

6. Før og efter



Mens tre vægge allerede er færdige, venter den fjerde stadig på at få fjernet farven.

7. Pyntestriber



Med en meget fin pensel kan du male røde pyntestriber på væggene, som det ofte er tilfældet ved de sjællandske ledvogterhuse. Der er dog en lille fejl på billedet: Striberne kan nemmere males, hvis man holder penslen i pyntestribernes retning.

8. Mindre korrekturer



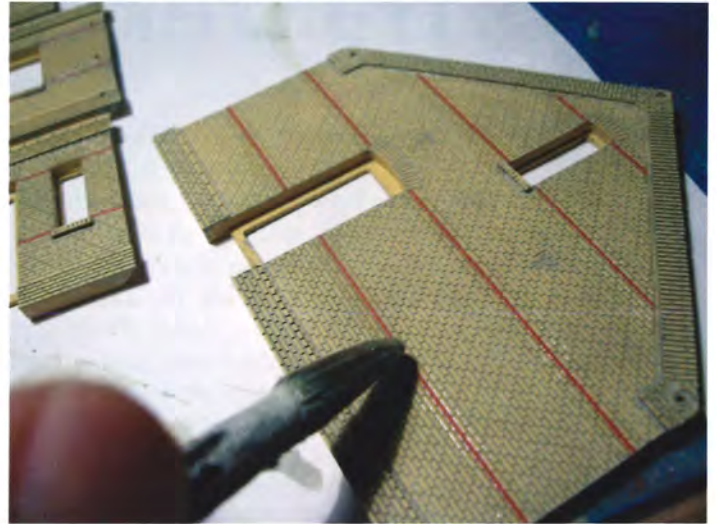
Hvis der skulle opstå små fejl (dvs. at rød farve kommer på de gule sten), kan dette STRAKS korrigeres ved forsigtig brug af en FUGTIG tandstikker af træ. Hvis den er fugtig, er den mere blød og ødelægger ikke den sandgule lakering.

9. Før og efter



To mure er færdige. De to andre venter stadig på at få malet striber.

10. Efterfølgende fugning



Selvom man arbejder forsigtigt og bruger en fin pensel, kan der nemt komme rød farve ned i fugerne. Dette kan korrigeres ved en efterfølgende fugning af disse partier.

11. Fjernelse af fugefarve



Selvfølgelig bør fugefarven fjernes igen efter en anden kaffepause (dvs. når farven er fuldstændig tør).

12. Resultatet



Her er indgangspartiet af et ledvogterhus efter farvebehandlingen. Selvom det kræver lidt arbejde, får man et flot resultat, som man kan være ret stolt af, og som man kan være glad for.

13. Resultatet (2)



Det var en fin og hyggelig eftermiddag med rigeligt med kaffepauser og et resultat, jeg er rigtig glad for. Og

det bedste ved det er, at det er ikke trylleri, men bare lidt traditionelt håndværk! Det kan du også lære! ■

Nyt fra Dekas

Tekst og fotos Vagn Holstein

Det er snart et stykke tid siden, at vi har omtalt nyheder fra Kasper Bang Jensens lille tilbehørsfirma Dekas. Nu har vi samlet de seneste fire udsendelser sammen for at give læserne et indtryk af, hvad der sker i dette interessante hjørne af vores hobby. Som bekendt henvender Dekas sig til kvalitetsbevidste modelbyggere, som sætter pris på at kunne få nøjagtige dele, der kan hæve udseendet af enten deres håndbyggede modeller eller industrimodeller.

Kort efter at Heljan havde sendt deres flotte CM-tagryttertovgn på markedet, opstod der en del skriveri på diverse fora om de manglende skilte langs vognkassens underkant. Det har Dekas afhjulpet ved at fremstille et lille ætseark med påtrykt tekst. Brugsanvisningen foreskriver, at man skal bore 1 mm monteringshuller op i underkanten af vognkassen. Det er sikkert velment, for at det skal være nemme-

re at montere skiltene, men 1 mm hul boret i en 1,5 mm tyk væg er lidt for nervepirrende for mig, og ved et af hullerne kunne jeg se af en lille udbulning, at jeg var ubehageligt tæt på overfladen. Jeg vil klart anbefale at nøjes med 0,7 mm huller, som er store nok til de små monteringsstappe, måske ikke den mest almindelige borstørrelse, men når man er ude i feinsmeckearbejde, så må værktøjet svare til det.

Problemet med de mindre huller er, at de skal bores med meget nøjagtig, indbyrdes afstand. Det havde været dejligt, hvis Kasper havde udnyttet lidt af kanten af ætsearket til at lave en lille engangs-borelære med en kant, som kunne bukkes, så den kunne styre på indersiden af vognsiden.

Skiltene pynter gevaldigt. Heljan burde se lyset og i det mindste sørge for at, der var små huller støbt i underkanten af siderne, så skiltene var lige til at montere. Der kunne oven i købet være flere sæt huller så skiltene kunne sæt-

tes forskellige steder.

Dekas har også lanceret støbte "lysdåser". Hvad er det, vil mange sikkert sige: I gamle dage, dvs. epoke II (eller før Anden Verdenskrig) var ikke alle personvogne udstyret med dynamo eller batterier, men fik deres strøm til lys enten fra en batterivogn, typisk en pakvogn med ekstra store batterier, eller fra en anden personvogn med dynamo. Der blev trukket ledninger mellem lysdåserne på samme måde som de senere styreled-

ninger, blot ikke nær så kraftige. Lysdåserne blev siddende på mange vogne længe efter, at man var holdt op med at bruge dem. Dekas' lysdåser er lige store nok i forhold til den almindelige DSB-model, for en gangs skyld er "katten løbet med målet". Kaspers dele er ellers ultrapræcise 1:87.

Kort efter udsendelsen af F2010's CR-vognserie var Dekas klar med et sæt udskiftningshjullejer til bogierne. F2010 var sprunget over, hvor gærdet var lavt og havde mon-



Ætseark med fine, små skilte til CM-vognen.



De små ting, der gør den store forskel. Skiltene er limet fast med cyanolim.



Lysdåser på Cy-vogn. Foto Erik Schou Andersen. Gengivet i bogen 'Rystevogne' af Ulrik Tarp Jensen, banebøger.



Lysdåserne monteret på CU-vogn. Der mangler 'ledninger', som kan laves af 0,4 mm kobbertråd.

teret CR-vognene med den "almindelige" 2,5 m træbogie i stedet for at lave den rigtige bogie med rullelejer og ændret akselgaffel. Den "korrekte" bogie kunne kun fås i en lidt grov hvidmetal-støbning, som jeg lavede langt tilbage i tiden til Stürups ætsede messingmodel af CRS/CRM. Bogien er senere videreført af Kim Møller i Tikøb. Dekas' ombygningssæt består af 2 x 4 aksellejer med gaffelplader. De monteres på F2010's plastbogier, efter det gamle glideleje er filet væk, og der er boret et hul for at styre de nye lejer i den rigtige position. Resultatet er langt mere overbevisende end forgængerer.

Det sidste produkt, vi omtaler denne gang, var egentlig ikke ment som et selvstændigt produkt, men som en underleverance til et PJ(R) projekt, der er blevet noget forsinket, Kasper skulle levere de små bremseplatforme med tilhørende "skæv" spindel. Hedengangne Gremo lavede disse platforme i ætset nysølv, nu kravler vi et par trin op ad kvalitetsstigen med den nye,

støbte udførelse. Platformene har siddet på PJ, HJ (første serie) PT og PF samt på to lidt specielle GS-vogne. Vi har valgt at vise den monteret på en PT. På nuværende tidspunkt følger der ingen vejledning med, men det anbefaler vi, at der kommer til, da det er vigtigt for et pænt resultat, at delene sidder det rigtige sted. Indtil videre må man støtte sig til fotografier, brug f.eks. www.jernbanen.dk's righoldige udvalg af billeder.

Dekas har vist endnu et par nyheder på hjemmesiden: en bremsespindel og overgangsplader til personvogne, men de er forsinkede, da støbeudstyret hos Brimalm er blevet beskadiget og stadig ikke er klart. Udover disse to dele pusler Kasper med mange andre ideer til dele, tildels drevet af den fornyede interesse for selvbygning af bl.a. personvogne, som den store interesse for Nils-Erik Norskers ætsede byggesæt til epoke III personvogne er en indikation på. Check hans blog "R 950" på www.sporskiftet.dk.

Dekas' dele forhandles af de

fleste bedre modeljernbane-forretninger, og i forhold til hvor fine de er, sælges de til rimelige, nærmest beskedne priser. Støt op om initiativet og brug vinteren til at superdetaljere jeres vogne!



Bremseplatform og spindel til PT-godsvognen.



PT-godsvogn med platform og spindel – en fin detalje. Basismodellen er fra Roco.

© JBP. DSB PTR 9603, Svanemøllen 1967.



DSB litra PTR 9603 med bremseplatform, 1967. Foto Jens Bruun-Petersen, www.jernbanen.dk.



CR-bogie. Foto Arkiv På Sporet.



hobby trades CR-vogn med nye hjullejer.

SIDSTE!

Lige før deadline fik vi meddelelse om, at McK og Kasper Bang Jensen (Dekas) har indgået samarbejde om at udvikle nye, danske modeller lige fra grunden – altså ikke blot ommaling af kendte modeller. Der vil heller ikke være tale om "sorte lokomotiver og vinrøde personvogne", som det siges i pressemeddelelsen, der vil være tale om f.eks. Hbis-vognen, der skal være den første model.

Modellerne vil blive støbt i plast med metalstøbt undervogn. Detaljerne vil ty-

pisk være af plast og ætset metal (f.eks. hjørnetrin i ætset, rustfrit stål). Pufferne bliver fjedrende og vil være lavet af messing. Hver model skal laves i forskellige variationer med minimum fire forskellige numre. De første prøvestøbninger skulle være klare, når bladet er udkommet.

Spor og baner vil selvfølgelig følge dette interessante projekt nøje, og vi ser frem til de første modeller, der skulle være på markedet omkring juni 2014.

ALT TIL MODELBANEN - I MERE END 50 ÅR



NY RÆKKE AF DANSKE VOGNE!

MEGET BEGRÆNSET OPLAG!



13005266 -

CAE 1274

Flotte detaljer i litrering



Pris pr. stk
450.- DKK



13005208 -

CB 1104



13005209 -

CB 1303



13005261 -

BDh 267



13005262 -

CA 1032



3005263 -

CA 1258



13005264 -

CAR 1045



WWW.HELJAN.DK
FIND OS OGSÅ PÅ FACEBOOK!

SE VORES STORE UDVALG ONLINE
OG HOS DIN LOKALE FORHANDLER



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