

SPOR OG BANER

Dit aktive modeljernbaneblad

Nr. 14 • April • Årgang 2014

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



**Bogieskift på
CRS-vognen**



**Besøg hos
en kreativ
modelbygger**



**Odin i Odense –
se reportagen**



**Ms-lyntoget
skal rulle igen**

BK 16.04.2014 - 18.06.2014
DKK 110,- SEK 145,- NOK 130,-
ISSN 2245-4039



9 772245 403007 00014

BK returrage 25



www.facebook.com/sporogbaner

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



FELDERBANEN

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

hobby trade

kuglevogne

Lumino, Vejle Dampmølle og
Phønix 33101 - 33106, 6 varianter

Før 298,-

NU 175,-



McK NYHED:

Hbis godsvogne DSB
1970-1975: 4 varianter i stål og
8 forskellige i brune



Roco

DSB Df kæppevogn

2 vogne

NU 299,-



BØGER

NYHED altid aktuel:

Ved Banen år 1970-1986.

Genoptryk Bryrupbanen år 1899-1968
forventes midt i april.



Spor 1 Legende

Bayerischer Hofzug: lokomotiv, udflugtsvogn
og 2 flotte lukkede vogne



LUKKET
I PÅSKEFERIEN
14.-21. APRIL
OG
LØRDAG DEN 3. MAJ

Aldt 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.

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!**

Håndlavede småserier som f.eks. DSB litra K



Skovgårdsvej 5 • 8310 Tranbjerg J

Fax 86 29 99 34 • Mob. 40 54 34 09 • f.lekbo@mail.dk

Åbningstider: Man. 15.30-19 • Tors. 15.30-18 • Lør. 10.30-13
eller efter aftale på telefon 40 54 34 09

Se flere på www.felixteam.dk

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



Foto Suzanne Henriksen.

Ethvert journalistisk indslag skal have elementer af information, fascination og identifikation i følge Lasse Jensen i "Mennesker og medier" i radioens P1. Det prøver jeg at efterleve her i *Spor og baner* – vi skal have noget at vide, vi skal begejstres, og vi skal kunne genkende os selv i det, vi læser. Det betyder også, at der skal være en mangfoldighed af artikler, nogle korte, andre længere, men ingen af dem ligegyldige eller overfladiske. Det er blandt andet derfor, at der ofte er anmeldelser af udenlandsk materiel, for dels har der altid været meget udenlandsk materiel på de danske skinner, dels kan det være flot og/eller spændende, og dels giver det et mere sandt billede af virkelighe-

den, end hvis bladet udelukkende handlede om danske jernbaner.

I dette nummer er der atter lidt af hvert – besøg hos en modelbygger med ultraditionelle løsninger, ture ad historiske spor, noget om forbillederne, herunder rekonstruktionen af "Odin", en grum historie om et mord (i model), lidt sporvognshistorie, Årets Model valgt af DMJU, boganmeldelser og nyhedsomtaler og selvfølgelig en masse andet. Det er altid en større afvejning af, hvad der skal med, for problemet er ikke at finde stof eller emner – problemet er pladsmangel. Jeg ville meget gerne udvide sideantallet, men da bladet ligger lige under 'den kriminelle størrelse', hvad angår sideantal/vægt,

må det indtil videre blive ved dette format. Alternativet var at vælge en tyndere og billigere papirkvalitet, men det er ikke attraktivt – jeg ved, at mange af læserne er glade for bladet, som det er og gemmer det, så alene derfor skal en simpel ting som papirkvaliteten være i orden – bladet skal kunne holde til at blive gemt og taget frem igen.

Erobringen af markedet

Overordnet set kan man sige, at de danske virksomheder er ved at tage det danske marked tilbage, mens de udenlandske fabrikker atter behandler os mere stedmoderligt – i det mindste inden for vor branche. Heljan, F2010, EpokeModeller og senest Dekas er de førende, danske producenter, der virkelig gør en stor indsats, mens Märklin og Roco/Fleischmann ikke rigtigt synes at tage os alvorligt. Märklins nye My kan vel retteligt ikke kaldes 'ny', men snarere må ses som et nødvendigt korrektiv, i øvrigt lige som den nye N-maskine er det. Den udenlandske overfladiskhed kan man måske også fornemme i Brekinas nye Lada Niva postbil, der er dekoreret med Frederik IX's monogram – selvom bilen først kom på markedet fle-

re år efter kongens død, og derfor skulle have Dronning Margrethe II's monogram i stedet. Sjuskefejl, manglende research, ligegyldighed – der kan være mange årsager, men dybest set er det vel disrespekt for vor historie...

Nuvel, lad os ikke skyde gråspurve med kanoner, brug i stedet påskedagene og foråret til at tage ud og opleve nogle af de spændende tog, der er at se – f.eks. på Danmarks Jernbanemuseum, hvor alle kan få sig en tur med det ægte lyntog, Ms-toget fra 1935, der kører på havnebanen. Det er første gang i mange, mange år, og desværre varer det nok længe, inden det atter kommer ud at køre på 'de lange skinner', da det (endnu) ikke har ATC indbygget. Senere i maj er der det store 'Thomas'-arrangement på museet. I øvrigt vil jeg endnu en gang henvise til *Spor og baners* hvervekampagne, som fortsætter ufortrødent. Kan du skaffe en ny abonnent, får såvel du som den nye læser en velkomstgave oveni! God fornøjelse med forårets oplevelser på skinner – og med nr. 14!

Med venlig hilsen
Flemming Søeborg
Redaktør og udgiver

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

SPOR OG BANER

Danmarks største modeljernbanemagasin

Nr. 14, 3. 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.

Annoncekonsulent:

Suzanne Henriksen, ann@sporogbaner.dk

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

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

Abonnementspriser:

DK: Seks numre af Spor og baner DKK 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 1.650 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 forfatterens egne og deles ikke nødvendigvis af redaktionen.

Forsidebilledet: Aftenstemning på Rådhuspladsen i København, vinteren 1966-67. Foto Torben Liebst.

Små forsidebilleder:

Bogieskift på Crs-vognen. Foto Vagn Holstein.

Besøg hos en kreativ modelbygger. Foto René Fischer.

Odin i Odense - se reportagen. Foto Spor og baner.

Ms-lyntoget skal rulle igen. Foto Geert Mørk.

Indholdsfortegnelse

Leder	3
"PL" – et anlæg med kreative løsninger	6
Tur til Køge-Ringsted-Banen i bil	10
Københavnerens kæledægge	14
Jernbanerne på Gotland	18
Düsseldorf nr. 2412 – 'Juleaften' – på besøg	22
Ny bog om Gotlands jernbaner	25
Årets model kåret af DMJU	26
Med damper og tog til Møn	26
Historien om Odin – kopien og originalen	28
CPE-vognen fra KM-Text	30
Nye containervogne til DSB	33
Et nørdeprojekt	34
Kør med en legende i påsken	35
Det går strygende let – !	36
SyltShuttle – en klassiker i nye klæder	38
Gavlreklamer fra Skilteskoven	39
Stubmølle i H0	40
Bjerglandskab fra Rhätische Bahn	41
Sidebanernes Redningsmand VT95	42
E-vogn med finkul	43
Der var så dejligt ude på landet	44
Østtysk containervogn fra Piko	45
Bulderbasse-styrevogn i 1:87 fra Tyskland	46
Heljans omfattende program	48
Skinnetransportvogn fra ÖBB	49
Tysklandstoget i nyt design	50
Diplorier fra EpokeModeller	51
FRICO-kølevogn i N	52
Smånyt fra F2010	53
Postvognen	54
Büm-vogne fra Piko	55
Norsk containerbærevogn	56
Den nyere tid ved jernbanen	57
Hilsen fra fortiden	58



Witzel Hobby



MODELHUSE OG BYGGEMATERIALER

Limprodukter og diorama-materialer

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



Besøg vores online shop:
www.witzelhobby.dk

Telefon: +45 4045 9230
Telefontid: hverdage 9:00 - 15:00

Märklin nyheder 2014 til netto-netto pris!

MA00797 Kohlenwagen 12er Disp. Fad 167, DB, Ep. IV	kr. 2.499,00	MA37924 Güterzug-Dampflokk BR 41 Altbau, DB, IIIa	kr. 2.229,00	MA47212 Schiebeplanenwagen-Set, 3 Wagen, NS, VI	kr. 599,00
MA02421 Dampflokk	kr. 119,00	MA37939 Personenzug-Dampflokk P10, DRG, Ep. II	kr. 2.589,00	MA47566 Kesselwagen, On Rail, Ep. V	kr. 239,00
MA10891 Metallbaukasten 100 Jahre MBK	kr. 4.999,00	MA37942 Schwere Diesellok T44-5, MTAS, Ep. VI	kr. 1.989,00	MA47733 Güterwagen-Set, SJ, Ep. III	kr. 1.199,00
MA23300 Kunststoffgleis-Ergänzungspackung	kr. 139,00	MA37943 Schwere Diesellok T44, Green Cargo, Ep. V	kr. 1.989,00	MA48816 Güterwagen-Set GmP, 5-teilig, DB, Ep. III	kr. 959,00
MA26496 Zugpackung F7 Super Chief, SF, Ep. III	kr. 7.999,00	MA37958 Schnellzug-Dampflokk BR 003, DB, Ep. IV	kr. 2.589,00	MA55012 Elektrolokomotive E10 DB, Ep. III	kr. 11.479,00
MA26593 Ganzzug Kohle, 2 BR 151 + 10Fad, DB, Ep. IV	kr. 3.999,00	MA37988 Dampflokk mit Wannenender BR 038, DB	kr. 2.399,00	MA55014 Elektrolokk E 40, DB, Ep. III	kr. 11.479,00
MA29208 Startpackung "Eurostar" (Batterie)	kr. 349,00	MA39162 Dampflokkomotive BR 42.90, DB, Ep. III	kr. 2.399,00	MA55247 Schleppender-Dampflokk BR 24 DB, Ep. III	kr. 15.529,00
MA29209 Startpackung "Regional Express" (Batterie)	kr. 399,00	MA39234 Personenzug-Dampflokk BR 023, DB, Ep. IV	kr. 2.399,00	Dampflokk P 8 KPEV, Ep. I	kr. 20.249,00
MA29212 Startpackung "TGV Duplex" (Batterie)	kr. 399,00	MA39414 Elektrolokomotive BR 141, grün, DB, Ep. IV	kr. 1.799,00	Dampflokk BR 38 DB, Ep. III	kr. 20.249,00
MA29300 Startpackung "ICE" (Batterie)	kr. 349,00	MA39620 F7 ABA + Caboose, Soo Line, Ep. III	kr. 3.599,00	Dampflokk BR 038 DB, Ep. IV	kr. 20.249,00
MA29303 Startpackung "ICN" (Batterie)	kr. 349,00	MA39670 Diesellokomotive NOHAB MY, DSB, Ep. III	kr. 1.799,00	Diesellokomotive BR 218, DB, Ep. IV	kr. 5.999,00
MA29370 Startpackung "Güterzug" (Click and Mix)	kr. 399,00	MA39671 Diesellokomotive NOHAB Di3, NSB, Ep. III	kr. 1.799,00	Aussichtstriebwagen BR 491, DB, Ep. IV	kr. 16.999,00
MA36270 Batteriebetriebene Lokomotive (Click and Mix)	kr. 269,00	MA39672 Diesellokomotive NOHAB 204, SNCB, Ep. III	kr. 1.799,00	Aussichtstriebwagen ET 91, DB, Ep. III	kr. 16.999,00
MA36334 Rangierlokk BR E110 braun NSB, Ep. III	kr. 1.389,00	MA39673 Diesellokomotive NOHAB 1600, CFL, Ep. III	kr. 1.799,00	Güterwagen-Set "Holzverladung", DB, Ep. III	kr. 4.459,00
MA36342 Diesellok BR 335, Köf III, DB AG, Ep. V	kr. 1.319,00	MA39674 Diesellokomotive NOHAB MY, DSB, Ep. IV	kr. 1.799,00	Wagen-Set "Silberlinge" DB, Ep. III	kr. 14.849,00
MA36428 Diesellok BR 132, DR, Ep. IV	kr. 1.389,00	MA39730 Diesellok BR 648.2, DB AG	kr. 3.499,00	Steuerwagen "Silberlinge" DB, Ep. III	kr. 5.749,00
MA36619 Elektrolokk BR 185, GTS Rail, Ep. VI	kr. 1.199,00	MA39841 Elektrolokomotive Serie 1116, ÖBB, Ep. V	kr. 1.799,00	Wagen-Set "Silberlinge" DB, Ep. IV	kr. 14.849,00
MA36712 Zugpackung ICE 2, DB AG, Ep. V	kr. 1.389,00	MA39950 Schienenbus VT 95.9 + VB 140, DB, Ep. IIIa	kr. 2.279,00	Steuerwagen "Silberlinge" DB, Ep. IV	kr. 5.999,00
MA36819 Kleindiesellok Köf II, DB, Ep. III	kr. 1.319,00	MA42615 Wagen-Set "Blauer Enzian", DB, Ep. III	kr. 1.999,00	Offener Güterwagen, Grhs Oppeln, DRG, Ep. II	kr. 1.349,00
MA36863 Tenderlokomotive BR 98.3, DB, Ep. III	kr. 1.389,00	MA42728 EC-Schnellzugwagen-Set, ÖBB, Ep. V	kr. 1.499,00	Ged. Güterwagen, Eaos, DB, Ep. IV	kr. 1.699,00
MA37013 Elektrolokomotive BR 110.3, oz/DB, Ep. IV	kr. 1.799,00	Wagen-3er-Set 16, SNCB, Ep. VI	kr. 789,00	Offener Güterwagen, Eaos, DB, Ep. IV	kr. 1.699,00
MA37028 Schleppender-Dampflokk P8 KPEV	kr. 2.229,00	Wagen-Set "Internationaler Luxuszug", Ep. II	kr. 1.799,00	Verladestation (Click and Mix)	kr. 269,00
MA37046 Dampflokkomotive BR 80, DB, Ep. III	kr. 1.559,00	Wagen-3er-Set 16, SNCB, Ep. VI	kr. 1.029,00	Stellpult für Profi-Signale	kr. 199,00
MA37048 Dampflokk Reihe K, K.W.St.E., Ep. I	kr. 3.299,00	Ergänzungswagen-Set 1, TGV Lyria, Ep. VI	kr. 959,00	Licht-Gleissperrsignal	kr. 449,00
MA37105 Dampflokk BR 01.10, DB, Ep. III	kr. 2.399,00	Ergänzungswagen-Set 2, TGV Lyria, Ep. VI	kr. 959,00	Licht-Gleissperrsignal	kr. 449,00
MA37126 Mehrzwecklokk Serie 1200, gr./gelb, NS, V	kr. 1.989,00	Nahverkehrswagen-Set M2, rot, NS, V	kr. 1.389,00	Licht-Vorsignal	kr. 259,00
MA37127 Mehrzwecklokk Serie 1200, blau, NS, Ep. IV	kr. 1.989,00	Nahverkehrswagen-Set M2, grün, SNCB, III	kr. 1.389,00	Licht-Vorsignal (Wiederholer)	kr. 259,00
MA37128 Mehrzwecklokk Serie 1200, NS, Ep. VI	kr. 1.989,00	IC-Schnellzugwagen-Set IC 187, SBB, Ep. VI	kr. 1.499,00	Licht-Blocksignal	kr. 479,00
MA37138 Tender-Dampflokkomotive BR 73, DRG, Ep. II	kr. 1.629,00	ICE BR 401 Ergänzungswagen-Set, DBAG, Ep. VI	kr. 1.389,00	Licht-Einfahrtsignal	kr. 519,00
MA37143 Tenderlokk BR 89.70-75, DB, Ep. III	kr. 1.629,00	Nahverkehrswagen "Rotling", 2. Klasse, DB	kr. 299,00	Licht-Ausfahrtsignal	kr. 539,00
MA37150 Schleppender-Dampflokk BR 52 WT DB, Ep. I	kr. 2.399,00	Personenwagen-Set CFL, Ep. IV	kr. 839,00	Licht-Blocksignal mit Vorsignal	kr. 649,00
MA37163 Güterzug-Tenderlokk Serie 98 SNCB	kr. 2.099,00	Nahverkehrswagen "Rotling", 1/2. Klasse, D	kr. 299,00	Licht-Ausfahrtsignal mit Vorsignal	kr. 679,00
MA37167 Güterzug-Tenderlokk S.050 TA, SNCB, Ep. III	kr. 2.099,00	Nahverkehrs-Steuerwagen "Rotling", DB AG	kr. 479,00	Licht-Einfahrtsignal mit Vorsignal	kr. 679,00
MA37175 Schleppender-Dampflokk BR 52 KT DB, Ep. I	kr. 2.699,00	Speisewagen Wrmh 132 rot/b, DB, Ep. IV	kr. 339,00	Zugpackung Nahverkehrswagen EP. VI	kr. 2.239,00
MA37245 Elektrolokk Serie 140(003), SNCB, Ep. III	kr. 1.989,00	Schnellzugwagen Am 203, 1.Kl., DB, Ep. IV	kr. 299,00	Schwerlastwagen-Set DB, Ep. IV	kr. 699,00
MA37287 Triebzug eT Breslau 1004, DRG, Ep. II	kr. 2.399,00	Personenwagen-Set, DB, Ep. IV	kr. 1.499,00	Wagenset "Zementklinkerzug" EP. V	kr. 1.089,00
MA37319 Elektrolokomotive BR 111, DB AG, Ep. VI	kr. 1.679,00	Schnellzugwagen Bm 234, 2.Kl., DB, Ep. IV	kr. 299,00	Wagendisplay G1 11 DB (10 Wagen) EP. III	kr. 1.919,00
MA37348 Elektrolokk Re 4/4 II, rot, SBB, Ep. VI	kr. 1.799,00	Schnellzugwagen Bm 225, 1/2.Kl., DB, Ep. IV	kr. 299,00	Wagendisplay G1 11 DB EP. III	kr. 199,00
MA37406 Elektrolokkomotive BR 139, DB, Ep. IV	kr. 1.799,00	Gepäckwagen Dms 905, oz/ef, DB, Ep. IV	kr. 339,00	Geraades Gleis 220 mm (VE 10 Stück)	kr. 29,00
MA37419 Elektrolokkomotive Re2, TAGAB, Ep. VI	kr. 1.679,00	Gepäckwagen Dduu 498, v-rot, DB AG, Ep. IV	kr. 339,00	Geraades Gleis 660 mm (VE 10 Stück)	kr. 69,00
MA37442 Mehrzwecklokkomotive BR E44, DB, Ep. III	kr. 1.989,00	Adapterwagen (Magnet-/Relekupplung)	kr. 69,00	Wagenset Schiebeplanenwagen VTG EP. VI	kr. 639,00
MA37446 Elektrolokk Serie 482, SBB Cargo, Ep. VI	kr. 1.679,00	Bierkühlwagen "Weihenstephan"	kr. 99,00	Bierwagen-Set EP. III	kr. 579,00
MA37465 E-Lok BR 146.2, v-rot, DB AG, Ep. VI	kr. 1.679,00	Kühlwagen "Prinzen Rolle"	kr. 99,00	Personenwagenset DRG Ep. II	kr. 869,00
MA37506 S-Bahn ET 420, vk rot, DB AG, Ep. VI	kr. 2.279,00	Wagenset "Personenwagen" (Click and Mix)	kr. 179,00	IC-Schnellzugwagen-Set DB AG Ep. V	kr. 639,00
MA37545 Schleppender-Lok preuß. G8.1 (Borsig Ed.3)	kr. 3.059,00	Runnenwagen (Click and Mix)	kr. 69,00	Wagen-Set "Mintlinge", DB AG, Ep. V	kr. 639,00
MA37547 Triebwagen-Zug RAE, 6-tlg, SBB, Ep. IV	kr. 5.399,00	Offener Güterwagen (Click and Mix)	kr. 69,00	Dampflokkomotive BR 01 DB EP. III	kr. 1.659,00
MA37548 Dampflokkomotive BR 55, DB, Ep. III	kr. 2.229,00	Gedeckter Güterwagen (Click and Mix)	kr. 69,00	E-Lok BR E 19 DB, Ep. III	kr. 1.279,00
MA37568 Elektrolokk Be 6/8 II, grün, SBB, Ep. III	kr. 2.759,00	Personenwagen (Click and Mix)	kr. 69,00	Elektrolokomotive BR E 19 DRG, Ep. II	kr. 1.279,00
MA37576 Elektrolokkomotive BR 103, DB, Ep. IV	kr. 1.799,00	4-achsiger Niederbordwagen (Click and Mix)	kr. 69,00	Diesellokomotive W232.01 "Schaufele"	kr. 1.279,00
MA37600 Diesellokomotive V60, DB, Ep. III	kr. 1.629,00	US-Güterwagenset, 5-teilig, Ep. III	kr. 1.199,00	Elektrolokkomotive BR 213 DB AG EP. V	kr. 1.149,00
MA37684 Elektrolokk Reihe 1018.0, ÖBB, grün, Ep. I	kr. 1.919,00	US-Güterwagenset, 5-teilig, Ep. III	kr. 1.199,00	Elektrolokkomotive E 94 012 DRG EP. II	kr. 1.469,00
MA37697 Doppeltraktion Serie 6400, NS/DB, Ep. VI	kr. 2.879,00	Güterwagen-Set, CFL, Ep. III	kr. 719,00	Elektrolokkomotive BR 110 DB EP. V	kr. 1.279,00
MA37703 ICE BR 401, 5-teilig, DB AG, Ep. VI	kr. 3.599,00	Wagen-Set zur Reihe K, K.W.St.E., Ep. I	kr. 1.389,00	E-Lok BR 150, Ep. IV	kr. 1.469,00
MA37738 Diesellok BR 648.2, BRB, Ep. VI	kr. 2.549,00	Güterwagen-Set, 5 Wagen, DB, Ep. III	kr. 999,00	Diesellokomotive E8A Southern Pacific	kr. 1.399,00
MA37756 Schwere Erzklokk Dm, 2-tlg, braun, SJ, III	kr. 2.999,00	Muldenkipplwagen-Set, 5 Wagen, DB, Ep. IV	kr. 999,00	Diesellokomotive BR 218, DB, Ep. IV	kr. 1.279,00
MA37766 Diesellok BR V 160 "Loll", DB, Ep. III	kr. 1.679,00	Erzwagen-Set, 6 Wagen, SJ, Ep. IV	kr. 1.149,00	Dampflokkomotive BR 18 EP. II	kr. 1.529,00
MA37792 Hochgeschwindigkeitszug TGV Lyria, Ep. VI	kr. 2.999,00	Schiensendraisine KLV 4, Cabrio	kr. 269,00	Erweiterungssatz Drehscheibe	kr. 389,00
MA37818 DSB Litra N 209	kr. 2.699,00	Schnelllichtwagen-3er-Set, DB, Ep. IV	kr. 789,00	Drehscheibe mit Zubehör	kr. 3.189,00
MA37819 Güterzug-Dampflokk BR 051, DB, Ep. IV	kr. 2.589,00	Güterwagen-3er-Set, FS/DBAG, Ep. VI	kr. 719,00		
MA37853 Elektrolokkomotive BR 150, grün, DB, Ep. IV	kr. 1.799,00				
MA37863 Diesellok BR 363, DB Schenker, Ep. VI	kr. 1.629,00				
MA37923 Güterzug-Dampflokk BR 41 Altbau, DB, III	kr. 2.589,00				

Danske signaler i H0

 TCG15 229.-	 TCG16 239.-	 TCG17 249.-	 TCG18 239.-	 TCG19 249.-	 TCG20 365.-	 TCG26 365.-
--	---	---	---	--	---	---

Model: DSB U signal, type 1983. Model: DSB AM signal, type Model: DSB I signal, type 1983. Model: DSB dværtsignal, type 1983. Signal styremodul til Märklin. Signal styremodul til 2-skinne.

Forbillede bruges som mellem-blok eller udkørselssignal. Mon-lemblok signal. Forbillede bruges som indkørselssignal. Forbillede bruges på rangertærner. Forbillede bruges som perronudkørselssignal. Har indbygget bremsemodul mulighed for at køre forbi rødt signal baglæns. Digitalsystem Märklin. Har indbygget ABC bremsemodul mulighed for at køre forbi rødt signal baglæns. Digitalsystem DCC.

Monteringshul ø 9mm. Mastehøjde 71mm. Monteringshul ø 9mm. Mastehøjde 76mm. Monteringshul ø 9mm. Mastehøjde 9mm. Monteringshul ø 9mm. Mastehøjde 64mm.

Danske huse i H0

 TCG01 498.-	 TCG11-14 429.-	 TCG08 429.-	 TCG22 229.-
--	--	--	---

Forbillede: Værlose station med toiletbus. 255 x 103 x 100 mm. Forbillede: Kartoffelrækkerne på Østerbro i København. Fire forskellende modeller: Hjemmehus, Hus med fire vinduer og to modeller af hus med 3 vinduer. Pris fra kr. 315.- Forbillede: Remise til Dragør station. 205 x 106 x 84 mm. Sporets længde er 174mm. Forbillede: Højerup kirke "Stevns", kan bygges både med og uden apsis og kor. 160 x 177 x 155 mm.

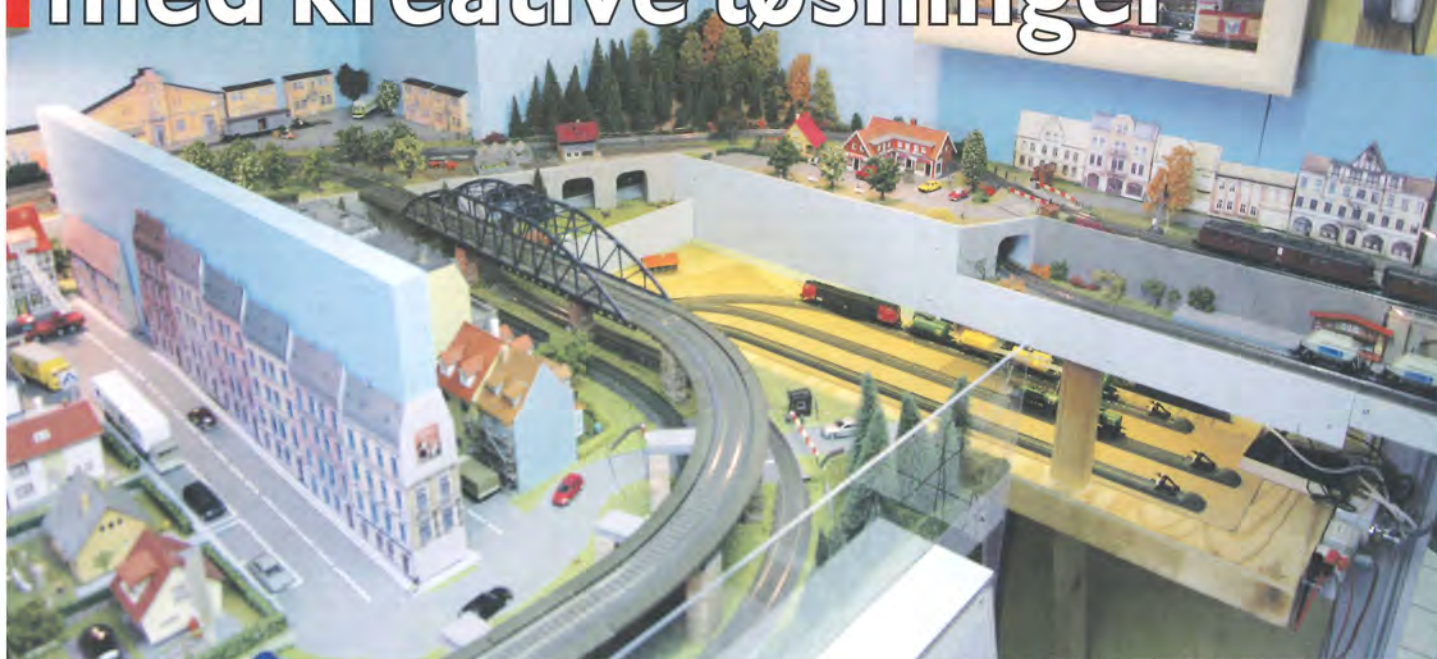
www.modeltog.nu • www.togcenter.dk

Togcenter - Blåmunkevej 1 - 2400 København NV - Tlf: 39 65 13 61 - Mail: togcenter@togcenter.dk

Åbningstider: Mandag, onsdag, torsdag, fredag 12:00 - 17:30 - Lørdag 10:00 - 14:00 - Tirsdag lukket.

Alle priser er i DKK incl. moms. Der tages forbehold for trykfejl, prisændringer, lager og leveringstider. Tilbudene i denne reklame gælder kun så længe lager haves.

"PL" – et anlæg med kreative løsninger



Tekst Rolf Brems
Fotos René Fischer

Allerede inden jeg er kommet indenfor, kan man på huset, haven og indkørslen se, at der her bor en pertentlig mand med orden i tingene. Jeg er på besøg hos PL for at se hans Märklin H0-anlæg i kælderen. Hans eneste krav var diskretion, derfor vil han kun blive omtalt med initialer.

– Ja, du skal dukke dig under i bedste limbo-stil for at komme ind til anlægget, siger P, til gengæld er man så inde i anlægget og kan bevæge sig frit rundt, om end der ikke er for meget gangplads, men til én person går det fint. Jeg har bygget modeltog de sidste 16 år, men har haft interessen siden jeg var ung. Jeg har ikke lige tal på, hvor mange anlæg jeg egentlig har bygget, nogle af dem blev aldrig færdiggjort, men fælles for de tidligere var, at de var bygget på en spånplade. For ca. otte år siden blev jeg medlem af den lokale H0-klub og fik så fra et af medlemmerne en øjenåbner for, at man kan bygge rundt i rummet langs med

væggen og i flere lag, så man kan udvide sine køremuligheder.

– Rummet er 330 x 228 cm og fungerer udelukkende som mit togrum med arbejdsplads, materialer og publikationer. Enkelte gange tager jeg dog et byggesæt op i stuen og sidder og arbejder med det foran fjernsynet. Så fik jeg en ny ide. Jeg begyndte med at fjerne døren og erstatte den med en foldedør, det er en nødvendighed, hvis man vil udnytte rummet. Derefter var jeg så heldig, at jeg i forbindelse med en kommunal varmeforsyningsrenovering fik

▲ Selvom det er to baner, der løber parallelt, kan man få en bedre virkning ved at lade dem løbe i forskellige højder.

fjernet min varmtvandsbeholder og lagt de nye rørføringer ind i et andet rum. Så var rummet ligesom klart, og jeg gik i gang med at opbygge rammen af lægter og krydsfiner. Baggrunden blev malet himmelblå på masonitplader. Sporene blev lagt med C-skiner, fortrinsvis med R1 og R2 for at udnytte hjørnerne. Banen er opbygget som en dobbeltsporet rundbane. Fra begge spor er der mulighed for afgrening ind til spiralen på halvøen,

som fører togene ned til underanlægget, som så igen giver mulighed for at vælge to forskellige opstillingsbanegårde med hver deres industri.

Kørsel i blokke

Styringen er digital, system Märklin, men foregår efter et sindrigt bloksystem, som skal betjenes manuelt. Banerne er delt op i to blokke, så der på hver bane kan køre to togstammer, og som sættes i gang ved, at PL sætter et



MZ klar til afgang med nye forsyninger af brændstof.



Et fint mix af fotobaggrund og kulissehuse.

signal med en vippekontakt på grønt. Når togstammerne begynder at køre, sætter han signalet over på rødt, når én af dem har passeret signalet. Togstammen kører så til næste signal, som står ved den næste station, og alt efter signalets farve stopper eller fortsætter toget.

PL tænder for kontakterne og straks sætter fire togstammer i gang. Det kan selvfølgelig virke lidt forvirrende, men efter par runder kan man se, at der er styr på kørslen. Togene er uden lyddekoder, man hører kun den vante "Märklin-lyd" af slæbesko, mens de kører upåklageligt rundt.

Man kan selvfølgelig også bare køre lidt mere manuelt, det giver flere muligheder for rangering og for at formere et godstog. På underanlægget, som ikke er færdigdekoreret, er der forskellige sidespor med industrier, der kan generere lidt trafik. Langs den ene væg ender den ene afgang ved et savværk og langs den anden ved et raffinaderi, som igen er lavet som en fotokulisse.

Der køres ingen speciel epoke, men PL hælder dog mest til danske tog fra 1950'erne, hvilket egentlig er heldigt, da de lange passagervogne ikke kan passere en af kurverne ned til underanlægget. Biler og huse

er en blanding af nutid og fortid, bl.a. med den fine Aldi-butik, men ellers kører han med de tog, der passer til lejligheden.

– Jeg kører også med en tysk togstamme på anlægget, men faktisk har jeg ikke så meget materiel, at det gør noget. Jeg tilstræber, at det hele skal kunne være på mit anlæg, og ved nyindkøb overvejer jeg, om det nu også er nødvendigt. Nogle gange kan man godt blive helt grebet af et eller andet flot tog, og så køber man noget, som man hurtigt fortryder.



Hovedgaden med endebaggrund. Læg mærke til stilladset på Auhagens bygning.



Et godt eksempel på en opdeling for at skabe flere miljøer.



Et hjørne af anlægget med blanding af to- og tredimensionale huse. Bemærk rørene, der på en måde indgår i bygningen.



Småt, men godt

Hvad ikke i rumstørrelse kan fås, må indad nås – for nu at omskrive Dalgas' gamle motto. PL bruger meget kulissebygninger og fotobaggrunde, ja det er faktisk meget få, hele huse, der findes på anlægget. - Da jeg jo på en eller anden måde skal prøve at få det til at se ud af mere, er kulissehusene og fotobaggrundene fremragende, fortæller han. Kulissehusene er fra NOCH og købes på en DVD. Man kan så selv printe alle de kopier, man orker, og er man lidt snild på en PC, kan man lægge dem over i en PDF-fil og op- og nedjustere størrelsen. Enkelte af industribaggrundene er fra Auhagen.

På halvøen ud i midten af anlægget har PL brugt



▲ Selv i en stigereol kan man få plads til bane og landskab.

Posten har sine problemer, han må have glemt hundekiksen.



Selvom det ser ud til, at de har fået nok, er svirebrødrene glade for at se den lokale øl!



Heljans gamle butikstovr fra Gl. Køge Landevej lever stadig og er en perle i de rette omgivelser.



Et interessant kig ind under en af viadukterne. I baggrunden anes en af landets ældste hobbybutikker – sortimentet er ikke længere radio og tv, men modeljernbaner!



Sportavlen til den ene halvdel af banen.

en skilleplade til at få to forskellige miljøer, og han bruger baggrundspladen til visuelt at gøre anlægget større. Halvøen rummer også spiralen, som fører banen fra 125 cm's højde ned til 95 cm over gulv.

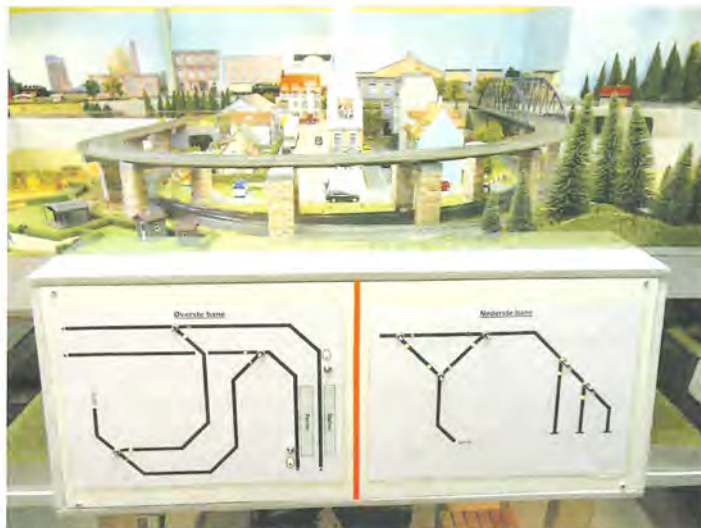
Fotobaggrundene har PL selv taget fra højtliggende steder og printet. - Det kan nu godt betale sig at få det lavet på en laserprinter ude i byen, da det er mere lys-ægte, og det er jo ærgerligt at skulle lave det om. Et par højhuse skjuler på bedste vis nogle rørføringer, som går ned gennem anlægget - endnu en flot og utraditionel detalje.

Den ene væg har en stige-reol, som rummer alle de til hobbyen nødvendige materialer. Modeljernbanen har her sin egen hylde med plads til dobbeltspor, og strækningen er endda dekoreret. Anlægget her er ikke dybere end 30 cm og rummer altså to spor og lidt landskab, men pga. baggrunden ser det meget større ud. I det hele taget er anlægget kun 50 cm på det dybeste sted, så man

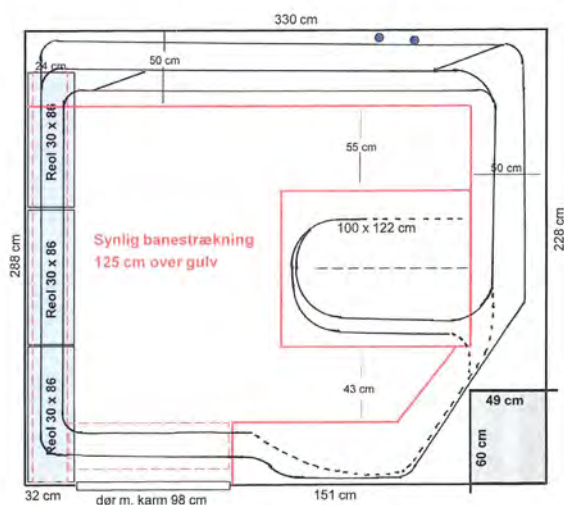
kan altså sagtens få det til at ligne noget på "ingen plads". Under anlægget i stigereolen har PL sin arbejdsplads, så mens togene suser om ørene på ham, kan han arbejde videre med projektet.

PL gør meget ud af detaljen i de mange små miljøer. Han fortæller, at han altid er ude efter nogle figurer i specielle situationer - men nej, jeg har ikke nogle sexy scenes, griner han.

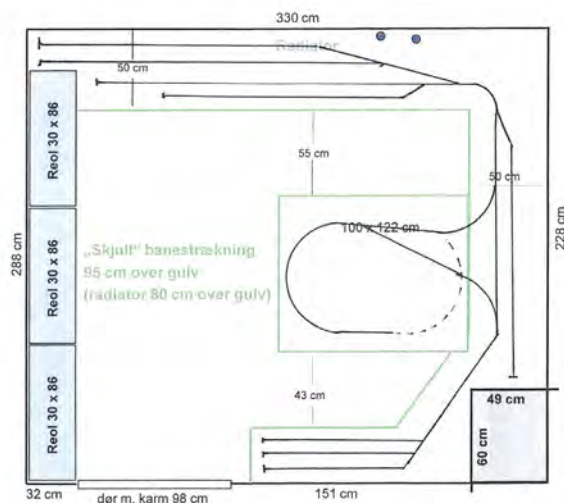
- En modeljernbane er for mig et lille stykke af det omgivende samfund på mine præmisser, hvor jeg kan forme det, som jeg vil i detaljen, men i det store hele afspejler det, hvad der foregår uden for huset. Efter en kop kaffe ovenpå i stuen, hvor der ligger lidt fotobaggrunde og byggesæt, venter det rigtige samfund. På vej hjem må jeg med glæde konkludere, at 7 m² kælderrum i princippet er nok til en "rigtig togbane".



Sportavlen til den anden halvdel af banen. Læg mærke til byen i baggrunden med skilleplade for at skabe flere miljøer.



Opbygning af modeltog - Model 2.



Opbygning af modeltog - Model 2, "skjult" del.

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

Tur til Køge-Ringsted-Banen i bil

Tekst og fotos

Hans Gerner Christiansen

En af de første udenlandske jernbanebøger, som jeg anskaffede, var Bryan Morgans "The End of the Line", som var udkommet i 1955. Forfatteren foretrak små sidebaner med sjæl og med masser af hygge, og af den type havde han fundet mange på Kontinentet. Jeg studerede bogen meget omhyggeligt og anskaffede et stort atlas og forsøgte at finde de omtalte baner på det. Det lykkedes ikke altid. Danmark havde han tilsyneladende ikke besøgt, men i slutningen af bogen var omtalt en del baner, som han gerne ville besøge i fremtiden, og her var vort land nævnt med en enkelt strækning. Det var "The small Køge-Ringsted-Line", som han mente skilte sig ud og opfyldte ønskerne om sjæl og hygge.

Mærkeligt nok havde jeg heller ikke besøgt KRB. Det ville ellers have været naturligt at benytte banen til en udflugt til ØSJS (Østsjælland-

landske Jernbaneselskab) og besøge de to endestationer Fakse Ladeplads og Rødvig – for ikke at tale om Fakse med det store kalkbrud. Ganske vist deltog jeg i en udflugt på KRB arrangeret af Dansk Jernbane Klub (DJK) den 18. november 1962, men det var med et særtog med damplokomotiv og vogne fra ØSJS, så det var jo ikke den ægte vare. Trods tidspunktet havde vi fint vejr med sol meget af tiden, så jeg tog en masse billeder, endda mange på farvefilm. Udflugten endte i Køge, og vi få medlemmer fra Odense skulle benytte et KRB-tog til at køre tilbage til Ringsted. Toget bestod af en solokørende M 4, som var en toakslet Triangel-vogn, som tidligere var en DSB Mc. I min billedmappe har jeg skrevet, at vi fik en forrygende tur til Ringsted. Toget var forsinket, så vi kørte både sidelæns og ligeud på det dårlige spor. Toget var godt fyldt, og det var komisk at iagttage, at alle passagerer hoppede op og ned i takt med skinnestødene.



Yderholm trinbræt var ikke et af de mindste på KRB.



Skinnebussen, KRB SM 5, holder et øjeblik i Gummersmark. Den var købt i 1957 fra Vejle-Vandel-Grindsted Jernbane (VVGJ) og blev ved lukningen af KRB solgt til Skive-Vestsalling Jernbane. (SVJ).



Da vi kom til Køge, kørte vi straks ud til remisen, hvor SM 5 allerede holdt. Man ser tydeligt "brandsåret" ved de to sidste vinduer. Signalet til højre tilhører DSB.



De sørgelige rester af den brændte del af remisen, hvor de tre Triangelvogne stod. På grund af muren i skinnebussens del af remisen slap den med mindre skader.

Da det var min eneste tur med et ordinært KRB-tog, blev jeg glad, da et par DJK-medlemmer i Vejle spurgte, om jeg ville med på en biltur langs KRB, hvor vi skulle fotografere både tog og stationer. Banen skulle lukke den 31. marts 1963, men efter at jeg havde været der på DJK-udflugten, var der sket en mindre katastrofe, idet remisen i Køge brændte i januar 1963, og tre motorvogne blev flammernes bytte. Skinnebussen slap med et stort brandsår,

da den stod bag en mur, som holdt ilden væk. Så vidt jeg kunne se, var det en brændende dør, der havde forårsaget brandsåret, men SM 5 var ikke mere ødelagt, end den kunne repareres og indsættes i driften som banens eneste overlevende trækraft. Blandt de brændte Triangel-vogne var M 2, som var dielelektrisk og havde førerrum i begge ender. Det var aftalt, at DJK skulle købe den, når banen lukkede, og den ville have været meget anvendelig på museumsba-

nen i Maribo. Kun Mariager-banen havde haft en tilsvarende motorvogn, men den var brændt allerede i 1932.

Desværre husker jeg ikke længere datoen for bilturen,

men det må have været temmelig tæt på den 31. marts, for vi kunne da fotografere et langt stykke hen på eftermiddagen.

Da KRB fik motorvogne,



Da vi kom tilbage fra Hårlev, var man ved at gøre den lånte M 1 fra ØSJS klar til at afløse skinnebussen. Bemærk den lange akselafstand.



Jeg fotograferede nogle af de vogne, der stod på Køge Vest. På billedet her ses banens eneste personvogn, B 2, som var en tidligere DSB FD, som kom til KRB i 1956.



SM 5 passerer Københavnsvej i Køge. Denne overskæring med bomme ville man gerne slippe for, så det var en af grundene til lukningen af banen. Da der var pause i togene på KRB, kørte vi en tur til Hårlev på ØSJS.



Q 31 var en ganske almindelig Q-vogn, der dog havde fået gavldørene fjernet. Den var bygget af Scandia i 1916.



Når man manglede lukkede vogne hos KRB, "overbyggede" man de åbne vogne. Her ses P 61, hvis underdel var en PF-lignende åben godsvogn, der blev ændret allerede i 1918, to år efter den var blevet bygget af Scandia.



Denne "overbyggede" vogn var af PJ-typen og hed P 64. Den var bygget af Scandia i 1919 og ændret til lukket vogn i 1921. Bag den stod PJ 96, der var af den kraftige tyske type, som ved DSB hed PE. Den var bygget i 1920.



ØSJS M 1 begyndte at rangere under megen knirken og knagen på grund af den lange akselafstand.



Så er M 1 på plads ved stationsbygningen og afventer de rejsende.



Vi kørte ud til remisen og fik et fint billede af M 1, da den kørte gennem kurven på vej til Ringsted. På grund af den lange akselafstand foregik det ikke lydløst.



Ved Ringsted gik banen gennem en stor gennemskæring, og fra en bro fik vi et fint billede. Bemærk signalet i baggrunden til højre.

oprettede man en masse trinbrætter, og det første billede tog vi af et af dem, nemlig Havbyrd. På trods af at vejret var diset og fugtigt, tog jeg en hel del farvebilleder af både stationer og trinbrætter, og de blev udmærkede, da de jo stod stille og kunne tåle en længere eksponeringstid. Medens vi stod ved trinbrættet Fredsgårde, kom banens eneste overlevende trækraft, nemlig skinnebussen SM 5, men da den ikke skulle stoppe, vovede jeg ikke at tage et farvebillede men nøjedes med et sort/hvidt. Næste gang, vi mødte SM 5, var i Gummersmark, og da holdt den heldigvis således, at jeg kunne få et farvebillede. Da vi kom til Lellinge, kom solen frem, og det hjalp selvfølgelig på lyset.

Da vi ankom til Køge, kørte vi straks ud til resterne af remisen, og det var et sørgeligt syn. Der var ingen rester af

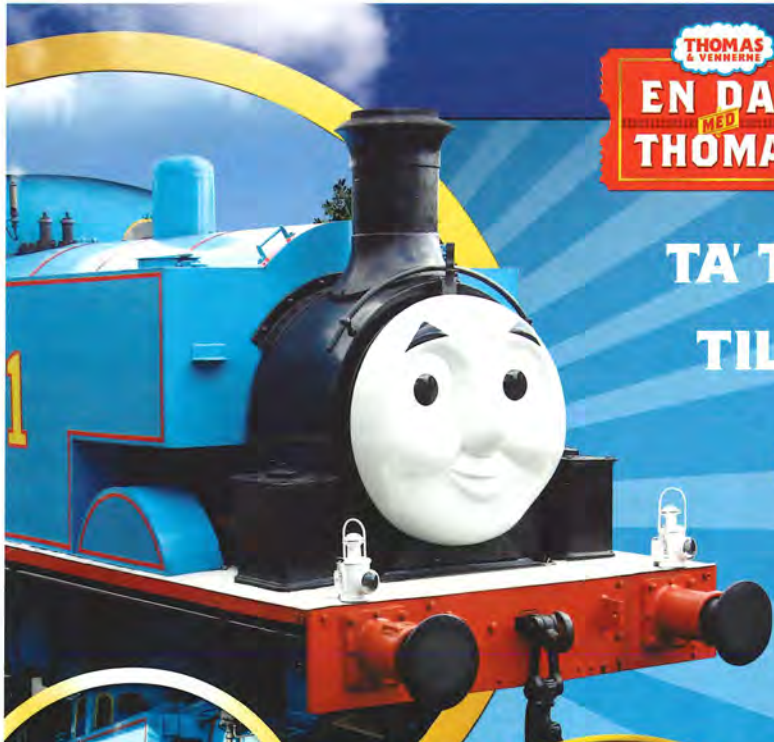
motorvognene at se, så man havde haft tid til at rydde nogenlunde op. Efter at have taget billeder af brandtomben kørte vi hen til privatbanestationen, Køge Vest. Som resten af banen var den beskeden, men der var da to spor, og der holdt en del spændende godsvogne, som jeg tog billeder af. I spor 2 holdt også en stor motorvogn, ØSJS M 1, som man havde lånt af Østbanen. Den var født i 1928 som trekslet med træk på midterakslen fra en motor i hver ende, men i 1953 var de to benzinatorer blevet udskiftet med en dieselmotor. I 1956 var midterakslen fjernet, så efterhånden havde den samme hjulstilling som en almindelig Triangelmotorvogn, blot var akselafstanden nu blevet meget stor. Den så meget ejendommelig ud. Da den havde førerhus i begge ender, var den blevet meget anvendelig og skulle ikke

vendes på endestationerne. Der var fyret op i kakkelovnen, og det røg lystigt op af skorstenen, men det varede lidt, inden den skulle afløse skinnebussen.

I ventetiden kørte vi en tur til Hårlev, da vi havde hørt, at der også havde været brand i værkstederne der. Det var dog kun gået ud over en enkelt motorvogn, nemlig M 4.

Da vi kom tilbage til Køge, var man ved at rangere M 4 til perron under megen knagen og knirken på grund af den lange akselafstand. Efter at have taget et par billeder på stationen kørte vi ud til remisen og fik et fint billede, da M 1 kørte gennem kurven. Vi kørte efter den særpregede motorvogn, men den var noget svær at holde trit med. I Sneslev fik vi et billede på stationen, og så kørte vi direkte til Ringsted, da vi ville være sikre på, at vi kunne få et billede i den store gennemskæring kort før

Ringsted station. Vi fik billedet og tog også et den anden vej, hvor motorvognen kørte ind til perronen. Det blev turens sidste billede, og med det tog vi afsked med KRB. På trods af årstiden havde vi fået mange fine billeder, men det havde også været en trist tur, for alt så så håbløst ud. Selve sporet var i meget dårlig stand. Det havde været frostvejr i flere uger, og der lå sne mange steder, men ca. otte dage før vores besøg var det blevet tørt, så nu havde vi indtrykket af, at skinnerne lå i mudder, og det giver ikke den bedste stabilitet. Når vi kiggede på langs af skinnerne, bugtede de sig op og ned, men køretøjernes hastighed var heller ikke voldsom. Det hed sig, at personalet glædede sig til lukningen, for det var svært at holde banen i drift. ■



THOMAS & VENNERNE
EN DAG MED THOMAS

TA' TIL JERNBANEMUSEET
TIL EN DAG MED THOMAS

15.-18. MAJ
KL. 9-16

OPLEV DEN RIGTIGE THOMAS TOG PÅ DANMARKS JERNBANEMUSEUM
Få en tur med Thomas-toget, oplev hyggelige forestillinger med Thomas og vær med i de spændende Thomas Tog aktiviteter
Danmarks Jernbanemuseum
Dannebrogsgade 24 · 5000 Odense C · 66 13 66 30

www.jernbanemuseet.dk



Day Out With Thomas™/Thomas the Tank Engine & Friends™ Based on The Railway Series by The Reverend W. Awdry © 2014 Gullane (Thomas) Limited. Thomas the Tank Engine & Friends/Thomas & Friends and Day Out With Thomas are trademarks of Gullane (Thomas) Limited. © 2014 HIT Entertainment Limited.

Københavnerne kæledægge



Af Flemming Søeborg

Det kan nok ikke undre, at i de knapt 109 år, som sporvognene kørte i København, fik de en masse til- og kæle- navne. Sporvognene var jo så at sige byens sjæl og symbol på det pulserende storbyliv, og et af de rammende fællesudtryk for sporvognene var *"Gadens stolte fregat"*. Specielt de ældre, toakslede vogne kunne have en noget 'vuggende' gang i sporet, og om aftenen var de et festligt skue med de farvede lanterner og lys i vognene. De enkelte sporvognstyper havde til dels øgenavne – gamle,

langsædede vogne kaldtes *Badekar*, mens de tilspidse- de bogievogne fra 1930'erne kaldtes *Torpedojagerne*. Scrapvognene fra 1942-47 kaldtes *swingpjattevogne* på grund af deres gyngende eller vuggende kørsel. *Swingpjatter* var et øgenavn for tilhængere af swing-musik, en musikform, der var kendetegnet ved en *"elastisk og sammenhængende spille- måde"*. En konduktør kunne kaldes *konfettifabrikant*, fordi han klippede små huller i billetterne, mens en konduktrice blev kaldt *spordesse* som en analogi til luftfartens stewardesser.

▲ Som mange husker linie 8 – en solokørende motorvogn. KS 325 på linie 8 i Burmeistersgade – Aladdin, juli 1956. Vognen er fra 1912. Foto Erik V. Pedersen.

Den mest populære linie* synes at have været linie 8 – ikke fordi det var den mest benyttede eller længste, og den var tilmed blandt de første linier, der blev nedlagt. Det var nok snarere, fordi den på turen fra Bellahøj via Rådhuspladsen og ud til Christianshavn dels passerede tætbefolkede områder, dels i reglen kørte uden bivogn og derfor skilte sig ud fra mængden. Linie 11 og 19, som 8'eren fulgtes med gennem *"Den sorte Firkant"*

i Rantzausgade og som også ofte kørte uden bivogn, fik dog aldrig den samme popularitet. Linie 8 var i øvrigt en af de linier, som skiftede ruteføring utallige gange mellem 1901-36, inden den derefter fik sin mere faste gang mellem Bellahøj og Christianshavn.

På en måde virkede linje 8 som en *"stik-i-rend"*-dreng blandt de andre og større linier. Den tog en kortere rute ind til byen end f.eks. *menneskeæderen* linie 5, og



For 100 år siden var linie 8 godt i sving, men her er åbenbart sket en standsning. Arkiv Tommy Jørgensen.



En optimistisk fremtoning – Motorvogn 232 og bivogn 135x i sløjfen ved Degnemose Allé. Foto Torben Liebst.



Linie 8 på Åboulevarden i klart vintersolskin. Motorvogn 112 stammer fra 1902 og blev udrangeret i 1961. Foto Torben Liebst.



Linie 8 blev udsat for ganske megen tilstrømning i forbindelse med generalstrejken i 1956. Her er sågar vogntaget besat af 'passagerer' på Christiansborgs Slotsplads. Foto Arkiv Tommy Jørgensen.

kommet over Knippelsbro fortsatte den ikke ud på "det endeløse Amager", men smuttede til venstre ud på det hyggelige Christianshavn til karréen med det pudsige navn *Aladdin*, hvor den havde sløjfe. På vejen dertil var der endda enkeltspor gennem Prinsessegade, således at en modkørende vogn måtte holde tilbage. Medvirkende til linie 8's popularitet var nok også de meget genkendelige og optimistiske nummerskilte

(grønne med hvide tal, to grønne lanterner) og så ikke mindst, at linie 8 mere eller mindre uforvarende fik en rolle i en af datidens mest folkekære film, "*Ved Kongelunden*" fra 1953.

Filmen foregår det meste af tiden på Amager langt uden for linie 8's revir, men to af de medvirkende, Ove Sprogø og Dirch Passer, spiller i filmen vognstyrer og konduktør på linie 8 og bor tilmed i en udrangeret, ældre sporvogn. Der er enkelte



Prinsessegade ved Aladdin. Solokørende bogiemotorvogn (Lunding-vogn) fra begyndelsen af 1930'erne. Arkiv Tommy Jørgensen.



Vogn 327 runder kurven ind til endestationen i Burmeistersgade den 27. april 1965. Foto HBDS.

gadescener fra bl.a. Rådhuspladsen med linie 8-sporvognen i filmen. Mest elsket og husket er sangen "*Der kommer altid en sporvogn og en pige til*", som stadig spilles i dag. Scenerne til sangen blev indspillet i sporvejsløjfen på Brønshøj Torv, hvor linie 8 på det tidspunkt havde endestation. I sangen fra filmen får Poeten Poul Sørensen '*linie 8*' til at rime på '*anekdøte*', og det siger vel lidt om respekten for linie 8.

Linie 8 blev også brugt som et sindbillede på noget latterligt, noget gammeldags, noget sendrægtigt og hav-

de blandt andet øgenavnet *Mergelbanen* (på grund af det gamle materiel). Mere poetisk var tilnavnet *Altan-kassen* (på grund af farverne). De mange brooplukninger i havneløbet dengang betød store uregelmæssigheder i driften. "*Knippelsbro (eller Langebro) var oppe...*" var den undskyldning, mange brugte, når de var kommet for sent i skole eller på arbejde.

Linie 8 blev også brugt i vittighedstegninger, men det blev sporvognene generelt – så meget, at der faktisk er udkommet et helt hæfte



Hen mod slutningen af liniens levetid kom der nyere materiel i drift. Scrapmotorvogn fra november 1947 på H.C. Andersens Boulevard, 1964. Arkiv Tommy Jørgensen.



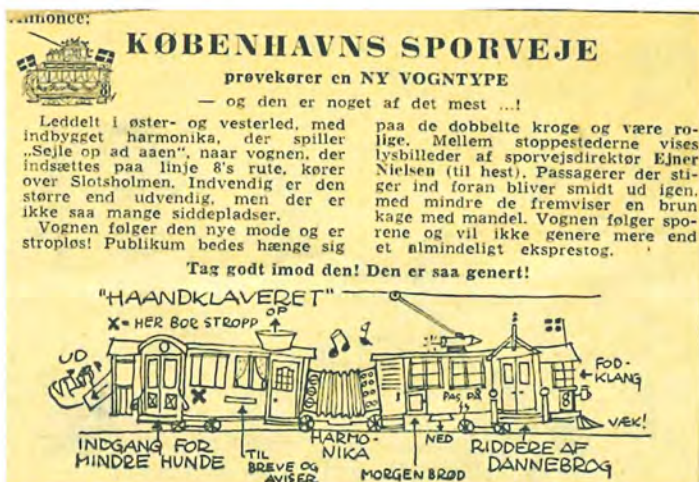
Bogiemotorvogn 542 passerer Hillerødgade på vej ad Borups Allé mod Bellahøj en dag i 1960'erne. Linie 13 grenede fra her. Foto Torben Liebst.



Her synes det at være gået lidt galt for snefejevognen - den er afsporet i sløjfen på Brønshøj Torv, og linie 8 kommer foreløbig ikke længere. En vogn fra serien 422-446 fra 1915-18. Arkiv Tommy Jørgensen.



'Der sidder en mand i en sporvogn', hed en roman af Mogens Klitgaard. Nr. 504 kørte kun otte måneder på linie 8. Her holder den i Degnemose Allé, den 29. april 1965. Foto Erik V. Pedersen.



Samtidig satirisk 'annonce'.



Linie Buh ved sløjfen på Bellahøj den 19. juni 1964. Foto HBDS.



Ekstravogn 185 på Linie 8 holder foran Sundby Remise. Arkiv Tommy Jørgensen.

med sporvognsvittigheder af Storm-P. Hen mod slutningen af linie 8's levetid som sporvogn fik linien dog nyere materiel (scrap- og bogiemotorvogne). Årsagen skyldes ikke så meget en pludselig opstået omsorg for linien, som det skyldes, at der var overskud af nyere motorvogne, efter at ledvognene blev anskaffet i stigen- de antal fra 1960.

Dyrskuelinien eller *Linie*

Buh, som den oftere blev kaldt, var en ekstra sporvognsline, som blev oprettet, når der var dyrskue på Bellahøj. Den gik fra Hovedbanegården ad linie 13's rute til Gyldenløvesgade og videre sammen med linie 8 til Dyrskuepladsen, hvor der var vendesløjfe. Gennem mere end 25 år kørte denne særlige linie, det meste af tiden med kviehovedet som linieskilt. Der blev benyttet

såvel nyere som ældre vogne på linien, der blev nedlagt den 21. juni 1964.

Eftermæle

Linie 8 blev nedlagt den 1. maj 1965, men den genopstod som den eneste, københavnske sporvognsline i 1968 i anledning af Christianshavns 350-års jubilæum. Det var et kært og velkomment gensyn, men det blev kortvarigt. Linie 8 har dog efterfølgende fået et langt eftermæle, specielt i kraft af den motoriserede miniaturreudgave på gummihjul, der i mange år har fragtet gæster rundt i Tivoli.

Naturligvis har mange af de andre linier også haft kælenavne, ofte relateret til liniefarverne, f.eks. *Danskeren* (linie 2, rød/hvid), *Den Lille Kuffert* (linie 4 – kørte til Hovedbanegården), *Lortevognen* (linie 5, brun/sorte farver), *Slagsmålet* (linie 6, to blå lanterner/øjne), *Pa-*

pegøjen (linie 9, rød/grøn), *Svenskeren* (linie 10, gul/blå), *Undulaten* (linie 11, grøn/blå), *Marianne* (linie 14, rød/hvid/blå, Frankrigs nationalfarver), *Begravelseslinjen* (linie 16 passerede flere kirkegårde undervejs). ■

* *Sande sporvognsentusiaster staver ordet 'linie' i modsætning til det mere ordinære 'linje'.*



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



Bogen om Bryrupbanen af Vigand Rasmussen, 156 sider, over 400 illustrationer i s/h og farve. Genudgives nu af Banebøger i 2. oplag. Bogladepris kr. 298,-

Her er masser af inspiration at hente til privatbane-anlægget!

Fås hos førende boghandlere, hobbyforretninger, Danmarks Jernbanemuseum, Veteranbanen Bryrup-Vrads og www.jernbaneklub.dk/jernbog.htm

Jernbanerne på Gotland



Tekst og fotos
Lars Olov Karlsson

Sveriges største ø, Gotland, havde en gang et ganske stort jernbanenet med smalsporede baner. Der var på et tidspunkt fem-seks selskaber, der drev banerne. Der var i alt 215 km jernbaner til offentlig trafik, og dertil fandtes der et antal industribaner, først og fremmest til transport af kalk. Et par af de mindre sidebaner forsvandt før 1945, men hovedstrækningerne på ca. 200 km blev overtaget af SJ ved den store nationalisering i 1947 og blev moderniseret med skinnebusser og diesellokomotiver. Det hjalp dog ikke. Den sidste strækning blev nedlagt i 1960, og i årene herefter blev sporene taget op. Herefter glemte de fleste jernbanerne. Ved et besøg i sommeren 2013 viste det sig, at der var ganske meget tilbage at se på for den jernbaneinteresserede. Ja, man kan til og med køre med tog på to forskellige strækninger.

Da færgen fra Oskarshamn havde lagt til kaj i Visbys havn, tog jeg en taxi til hotellet. Taxichaufføren ville gerne vide, hvorfor jeg var kommet til Gotland.

– For at se på jernbanerne, svarede jeg sandfærdigt.

– Hvad, er der jernbaner

på Gotland?, var hans overraskede udbrud.

Jo, det er der, selvom de fleste turister, der besøger øen, formodentlig overser dem. Jeg skulle i løbet af to dage sammen med en snes venner fra Industribaneforeningen (i Sverige) besøge det meste af jernbaneinteresse på øen.

Intet spor er for småt til at vække interesse hos industribanevennerne. Vi begyndte med at se på sporsterne fra en lille hestebane, der blev benyttet til at transportere mælk fra jernbanestationen til mejeriet i Barlingbro. Mejeriet er nedlagt og ombygget til boliger, men der findes nogle få meter 600 mm spor bevaret.

Efter at have dokumenteret mejerisporet fortsatte vi til Gotlands Hässelby, i dag Gotlands jernbanecentrum. Gotlands Hässelby station lå på Slite-Roma Jernbane, som blev nedlagt 1953-58 og taget op. I 1970'erne blev stationen overtaget af Foreningen Gotlandståget, som begyndte at renovere bygningerne og lægge spor. De fik også fat i et damplokomotiv, der havde stået som et mindesmærke og rustet gennem flere år samt nogle vogne. Andre vogne blev købt på fastlandet eller blev

▲ I museet i Bläse findes dette damplokomotiv, bygget i 1937 af det tyske Orenstein & Koppel. Det er blevet benyttet ved kalkbruddene i Bungenäs og Smöjen på Gotland, inden det blev museumslokomotiv.

reddet efter at have været sommerhuse eller hønsehuse i de gotlandske landsbyer. Siden 1978 har man hver sommer kørt til Eken 1 km væk. Man har længe villet forlænge banen, men den var atter taget i brug som landbrugsareal, og bonden ville ikke sælge. Til slut gav han sig, og i forsommeren 2013 havde man fået anlagt banen hele vejen til statio-

nen Tule, 3,5 km væk. Man havde fået opkøbt mere jord, og arbejdet med at forlænge banen helt til det gamle jernbaneknudepunkt Roma er påbegyndt. Vi fik æren af at køre med et af de første tog på den nye strækning, godt nok kun trukket af et diesellokomotiv, men dog alligevel.

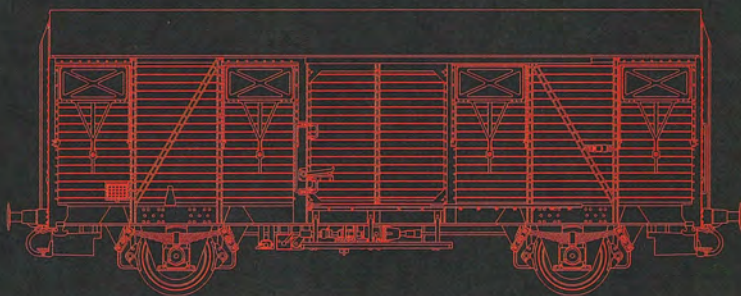
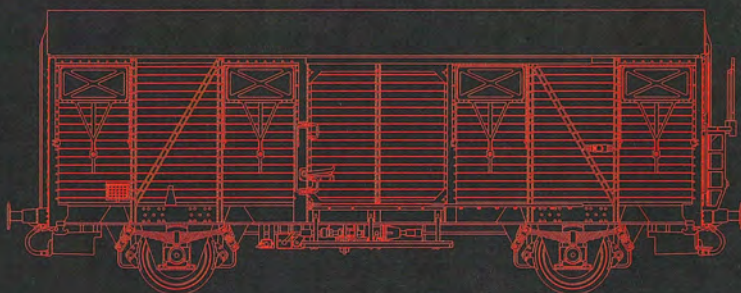
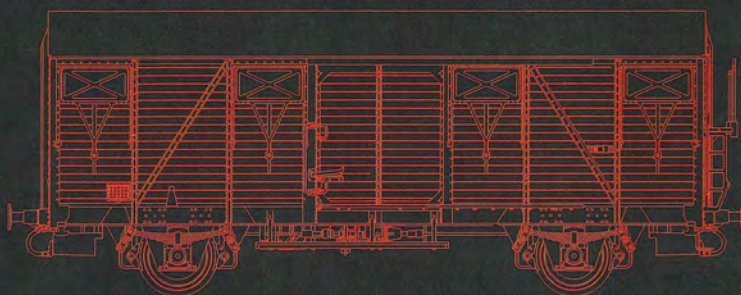
(Fortsættes på side 20...)



Museumstoget er netop ankommet til Tule station. Rangertraktoren, SJ Z4p 397, har faktisk en fortid på Gotland, hvor den blev benyttet frem til SJ's nedlæggelse i 1960. Den er i de seneste år hjembragt til Gotland af museumsforeningen. Vognene har alle sammen en historie på øen. Flere af dem har været udhuse eller sommerhuse og er siden blevet bevaret af foreningen, som har renoveret dem og sat dem på nyrenoverede undervogne.

DSB Gs serie I, II og III

Tre ekstra 2014-nyheder fra McK



McK

DekaS

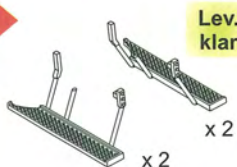
Løsdele til personvogne

Trin til CL/CLL/CLS (1:87)

DK-A-2007

Vejl.
udsalgspris

149,-



Trin til de på markedet værende modeller af CL-CLL og CLS. Trinene er støbt i bronze og monteres i de eksisterende huller. Trinene er konstrueret så vognen kan køre på kurver med radius 360mm. komplet til een vogn.

Overgangsplader (1:87)

DK-A-1056

Vejl.
udsalgspris

59,-



Overgangsplader i støbt lost-wax brønze. Pladerne har pinde til montage i huller på vognkassen og til montage i harmonikaer. overgangspladerne kan bla. bruges til CP, CO, CM, Rystevogne m.fl.

Bremsespindel (1:87)

DK-A-1057

Vejl.
udsalgspris

59,-



Bremsespindel med krone/spids hjul, støbt i lost-wax brønze. Spindlen monteres i 2 huller i vognkassen. Sættet indeholder 2 stk. Spindlen kan bla. bruges til CP, CO, CM, CR m.fl.

DekaS



Lokomotiv 1 fra Klintehamn-Roma Jernbane er bygget i Kristinehamn 1897. Det kom til SJ i 1948 og fik da litra K4p og nummer 3067. SJ overførte lokomotivet til fastlandet, og det kørte i mange år som rangerlokomotiv i Växjö. Da det blev udrangeret, blev det opstillet som museumslokomotiv i Målilla, men det tilhørte Sveriges Järnvägmuseum. Efter mange års forhandlinger blev det overført til museumsforeningen i Gotlands Hässelby, og her håber man at kunne gøre det køreklart med tiden. Museumsforeningen har også kunnet låne et af Gotlands første lokomotiver fra Sveriges Järnvägmuseum, nr. 3 Gotland, bygget i 1877. Dette lokomotiv vil dog kun blive permanent udstillet, helst sammen med et par af de første personvogne fra øen, som foreningen også har i sine samlinger.

(...fortsat fra side 18)

Efter togturen var der besøg ved det gamle sukker raffineri i Roma. Raffineriet er nu nedlagt, men det var en gang vigtigt for de gotlandske jordbrugere, som for en stor del levede af at dyrke sukkerroer. Også jernbanerne levede af sukkerroerne, men det var ved at transportere dem fra alle øens hjørner til Roma. Nu er det gamle sukkerraffineri næsten helt tomt, men der er en interessant virksomhed: et nyåbnet whiskydestilleri! Om nogle år vil man kunne købe "Isle of Lime", made in Roma. Man er ikke nået så langt endnu, men vi fik prøvesmagt råspritten, og den smagte som al råsprit gør, nemlig fælt. På fabriksområdet er der stadigvæk en del sporrester, men alt andet, som stadig findes af jernbaneinteresse så som et antal godsvogne, er blevet fragtet til museumsjernbanen i Gotlands Hässelby.

Den første dags sidste stu-

diebesøg var noget obskurt, som det ofte kan være i denne hobby. Efter en times buskørsel til den lille fiskerihavn Herrvik skiftede vi til en ombygget fiskekutter, som i løbet af 45 minutter sejlede os over havet til en øde ø langt ude i Østersøen. Østergarnsholm hed øen, og anledningen til, at vi skul-



På øen Østergarnsholm, øst for Gotland, er der ingen fastboende. Der er blot havfugle og en hare eller kanin. Men øen har sin egen jernbane, om end den har været ubenyttet siden 1960'erne. Når vinden var til det, sejlede man af sted med baneens eneste vogn. Ja, mon ikke jernbaneinteressen fører én til mærkværdige steder?

le derud, var, at der havde været en 600 mm bane, der forbandt havnen med fyr-tårnet, øens eneste, større bygning. På banen, der var 400 m lang, og som var bygget så sent som i 1945, blev der transporteret materialer til fyret, som dengang var bemanded året rundt. Det var hovedsageligt petroleum, og det normale var at vognen, for der var kun én, blev skubbet med håndkraft. Den fiffige fyrpasser fandt ud af, at han kunne forenkle transporterne betydeligt, hvis han forsynede vognen

med sejl – når det så blæste fra rette hold. Trafikken synes at være foregået op til 1960'erne, og sporet er helt intakt. Vognen skulle også eksistere, men er under reno-vering et andet sted, fik vi at vide. Tænk på, hvad jernbaneinteressen kan føre med sig. Jeg er ganske sikker på, at uden Industribaneforeningens hjælp var jeg aldrig kommet til Østergarnsholm!

Næste dag blev indledt med en bustur til Bläse på det nordlige Gotland. Her har der været et kalkbrud, kalkovne og en havn til ud-



Turisttoget ved Bläse trækkes af et tyskbygget diesellokomotiv, som under krigen kom til Norge for i 1946 at blive solgt til Gotland. Lokomotivet kom 1983 til Bläse, da man begyndte at genopbygge kalkbanen for turisterne. Vognene kommer fra Furillens kalkbrud.



600 mm kalkvogne ved kalkbanen i Furillen, nu mest benyttet som baggrund for fotomodeller.

skibning. Banen var smal-sporet med 891 mm sporvidde, og den blev trafikeret af en række små damplokomotiver, bl.a. et med lodretstående kedel. Senere kom der også motorlokomotiver i drift. Kalkbruddet blev nedlagt i 1955, og banen blev fjernet. I havneområdet har man siden hen etableret et museum i de gamle kalkov-

ne, og i tilslutning til det har man anlagt en 600 mm bane på den gamle banedæmning til kalkbruddet. I museet har man et damplokomotiv fra det nærliggende kalkbrud i Smöjen. Lokomotivet er i princippet køreklart, men man benytter mest et diesellokomotiv, bygget i 1941 for den tyske værnemagt. Lokomotivet blev købt i 1946

til Gotland og bliver nu benyttet med en stribe kalkvogne, der er bygget om til åbne personvogne. Desværre har man prøvet at få diesellokomotivet til at ligne et damplokomotiv, for "det kan børnene lide". Turen på banen var alligevel interessant og museet meget seværdigt.

Gotlandsturen blev afsluttet med et kort stop ved det

gamle kalkbrud og udskibningshavnen i Furillen. Her var der en 600 mm bane, og der resterer nogle spor fra den samt en snes kalkvogne. Pladsen med de store bunker af kalksten er blevet en favoritplads for hele verdens modefotografer, så i de gamle industribygninger er der endda et luksushotel for fotograferne og deres modeller. Med lidt held kan man måske finde et billede i Vogue med en kalkvogn fra Furillen i baggrunden. Lån et eksemplar af hustruen og se efter!

To dage er ikke nok for at se alt af jernbaneinteresse på Gotland, men meget kan man nå. Mange af de gamle stationsbygninger er bevarede, blandt andet den storslåede stationsbygning i Visby. Mange steder kan man følge banedæmningerne. Lige syd for Slite ligger der endnu en jernbanebro.

Tag til Gotland og oplev øens jernbaner! ■



**TEAM
RC KONGEN**

Heki

märklin

Uhlenbrock
digital

LILIPUT

PECO

HELIJAN

Vi er en af Danmarks største hobbybutikker!

Derfor har vi selvfølgelig (også) et kæmpe udvalg til modeltogsfolket, som kan bestilles i vores webshop på RCKONGEN.DK - eller kom forbi den 300m² store butik i Søndersø!

BUTIKKEN I SØNDERSØ ER NU ÅBEN ALLE HVERDAGE + LØRDAGE!



... og hvad vi evt. ikke har på lager skaffes hurtigt hjem!

FØRSTE LØRDAG I MÅNEDEN: 10.00-16.00

ÅBNINGSTIDER I SØNDERSØ: MAN:10.00-17.30 TIR:10.00-17.30 ONS:10.00-21.00 TOR:10.00-17.30 FRE:10.00-17.30 LØR:10.00-13.00

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

Düsseldorf nr. 2412 – 'Juleaften' – på besøg

Af Flemming Søeborg

Sidst i 1950'erne var Københavns Sporveje (KS) ved at være trængt, passagertallet faldt, mens privatbilismen steg. Sporvognmateriellet var efterhånden gammelt og utidssvarende samtidig med, at de fleste vogntog havde tremands besætning – hvilket betød en meget stor udgift til lønninger. Noget måtte gøres.

Erfaringerne med de sidste vognbyggerier i eget regi, serien 701-708 'Dukke Lise'

fra 1949, viste, at KS ikke længere kunne magte opgaven at bygge nye vogne inden for tålelige, økonomiske rammer, så man kiggede sig omkring i Europa efter bedre løsninger. To udenlandske sporvogne kom på prøve i byen. Den ene var den nyudviklede ledvogn nr. 2412 fra Rheinische Bahngesellschaft A.G. i Düsseldorf, der kørte på linie 2 vinteren 1957-58. Den anden var Bruxelles-motorvognen PCC 3060, der blev sat i drift på linie 7 i februar-marts



Vogn 2412 ved ankomsten til Frihavnen, december 1957. Arkiv Henrik Effersøe.



Vognen holder her formodentlig på Østerport station. Arkiv Henrik Effersøe.



I december 1957 kunne københavnernes opleve den nye sporvogn på linie 2. Foto Arkiv Henrik Effersøe.

1958. Når de to vogne kun kørte på disse linier, skyldtes det dels praktiske hensyn (man behøvede ikke at omskilte vognene), dels for 2412's vedkommende, at den var 15 cm bredere end de københavnske vogne, og linie 2's rute var den eneste, der havde tilstrækkeligt stort fritrumsprofil hele vejen.

En moderne skabning

Vogn 2412 blev leveret på en tysk jernbanevogn (litra SSLmas) til Københavns Frihavn ved Kalkbrænderihavnsgrade i december 1957, hvorfra den på to blokvogne blev transporteret hen til den nærliggende Århusgade Remise og sænket ned på sporene. Når man valg-

te den noget besværligere transportform fra havnen med blokvogne, skyldes det, at der ikke var nogen direkte sporforbindelser mellem DSB og KS. Enkelte steder krydsede de to spornet hinanden i niveau, hvor man teoretisk ville have kunnet løfte sporvognen fra jernbaneskinne over på sporvognsskinne, men ledvognens flanger var så små, at det ville have kunnet give problemer ved kørsler gennem hjertestykker på jernbaneskinne.

Vognen blev derefter ved nattetide trukket ad linie 3's rute til Hovedværkstedet på Enghavevej. Der forestod nogle tilrigningsopgaver, inden vognen kunne sendes



Nr. 2412 er ankommet til Århusgade Remise i strålende solskin. Foto J. Steffensen.



Vognens indre adskilte sig betydeligt fra det, københavnernes var vant til. Arkiv Henrik Effersøe.



Bagenden på 2412 var forsynet med mindre linieskilte. Arkiv Henrik Effersøe.



Den nye sporvogn kom i drift på linie 2 i december 1958. Her passerer den Rådhuspladsen. Arkiv Flemming Søeborg.



Her holder vognen på Brønshøj Torv, liniens ene endestation. Arkiv Henrik Effersøe.

ud på prøvekursler – f.eks. blev den efter aftale leveret uden pantograf, så KS måtte først montere en trolleystang, inden den kunne sættes i drift på de københavnske spor. KS anvend-

te i hele den 'elektriske' tid udelukkende trolleystang bortset fra en kortere prøveperiode, hvor en enkelt vogn kørte med pantograf.

Foran fik vognen to store linieskilte og to røde tag-

lanterner, bagpå fik den to mindre linieskilte, og i sideruderne blev anbragt skilte med linienummer og endestationer. Vognen fik danske påskrifter i 'mavebæltet' til erstatning for de

tyske tekster. Endvidere blev der installeret et pengevekslingsapparat hos konduktøren, og skilte med dansk tekst blev opsat inde i vognen. Et enkelt sted måtte en sporkurve ændres, for at den brede vogn uhindret kunne passere uhindret modkørende vogne.

Succes'en hjemme

Vognen var bygget som en 19 meter lang, seksakslet motorvogn med to store, rummelige afdelinger med plads til 160 passagerer og et midterled, nærmest som en



Den nye ledvogn passede fint ind i de nye omgivelser som her på Godthåbsvej. Arkiv Henrik Effersøe.

gennemskåret cylinder på højkant. Vognens ydre var meget moderne, der var fire dørpartier med automatiske foldedøre. Forrest kunne passagerer med abonnementskort stige ind, mens alle andre skulle bruge bagdørene, hvor også den enlige konduktør havde sin plads. Midterdørene var til udstig-

ning. Det var dog ikke en lavguldsvogn, og trinene var ret høje. Farven var bleggul med grønt mavebælte – en typisk, tysk bemaling, der blev livet meget op ved de københavnske lineskilte.

Kørslen med 2412 blev indledt den 19. december 1958 og varede indtil 21. februar 1958. Det viste sig, at

vognen var særdeles anvendelig i København. Efter at den atter var transporteret til Frihavnen på blokvogne og pr. jernbane var sendt retur til Düsseldorf den 1. marts 1958, blev det senere besluttet at anskaffe 100 stk. af vogntypen med nogle modifikationer. Vognene blev leveret fra efter-

året 1960 pr. jernbanevogn. Der blev derfor etableret et særligt forbindelses- og læsespor mellem DSB og KS ved Hareskovbanens station på Ydre Nørrebro (København L.), hvor vognene kunne løftes fra jernbanevognen direkte ned på sporvognsskinnerne. Her havde den kortlivede sporvognslinie



Nu er det tid for 2412 at returnere til Düsseldorf. Den holder atter i Århusgade Remise. Foto J. Steffensen.



Toget med ledvogn 2412 afgår fra Lersøen, februar 1958. Foto J. Steffensen.



Her er vognen med stort besvær trukket ud på gaden og skal nu ned til Frihavnen. Foto J. Steffensen.



Efterhånden er der etableret et bymæssigt miljø på Sporvejsmuseet. Her passerer 2412 en tysk 'kollega' fra Ludwigshafen. Foto Spor og baner.



Så er ekvipagen næsten klar til afgang. Foto J. Steffensen.



Moderne, dynamiske sporvogne – det ku' ha' været København. Foto Spor og baner.

19x i øvrigt tidligere haft vendesløjfe. En ny æra begyndte hermed i byen.

Efterklange

Efter hjemkomsten til Düsseldorf indgik nr. 2412 atter i den normale drift og kørte de næste mange år i byen. Imidlertid viste Sporveishistorisk Selskab (SHS) interesse for vognen, der jo var stamfader til de københavnske ledvogne, og i 2002 lykkedes det foreningen at erhverve vognen og få den transporteret til Skjolde-

næsholm. Her har den siden da kørt og vækker opsigt blandt de besøgende. Da SHS nu var så godt i gang, blev også søstervognen nr. 2410 overtaget i 2003 og er ved at blive indrettet som cafévogn. Endvidere er nr. 2401 og 2415 overtaget i 2004 med henblik på indvinding af reservedele, så man må nok sige, at nr. 2412 med kælenavnet 'Juleaften' fik sat sig væsentlige hjulspor i Danmark.

For at fuldende historien kan det tilføjes, at det østrig-

ske modelfirma Halling udsender en model af nr. 2412 i H0-størrelse her i forårets løb. Hallings modeller går for at være meget flotte og veldetaljerede, så der er noget at glæde sig til. Prisen for en digital udgave ligger på ca. 1.500,- kr.

Stor tak til Holger B.D. Sørensen, Torben Liebst, Erik V. Pedersen, Søren Monies, Henrik Effersøe, Flemming Jakielski og Tommy Jørgensen for hjælp ved udarbejdelsen af artiklen.



2412 i tjeneste på Skjoldenæsholm. Foto Spor og baner.

Ny bog om Gotlands jernbaner

Af Flemming Søeborg

Gotland havde et omfattende jernbanenet på 200 km, cirka dobbelt så stort som Bornholms. Det var også smalsporet, 891 mm som typisk, svensk smalspor. I 1947 blev banerne, der stort set blev drevet som ved anlægget tilbage i 1878, overtaget af Statens Järnvägar, SJ, der med det samme begyndte en tiltrængt modernisering – samt indførte en bureaukratisk tankegang. Der kom nye skinnebusser, diesel-rangerlokomotiver og et overdimensioneret, nyt værkstedsanlæg til. Fem år senere nedlagde SJ omtrent halvdelen af nettet, og SJ brugte herefter flere kræfter på at få jernbanerne til at virke uøkonomiske og utidssvarende end på at gøre dem attraktive igen.

I øvrigt var Gotlands jernbaner de sidste i Europa med 3. klasse i togene – og vel nok de eneste i verden, hvor jernbanen førte over landingsbanen på en flyveplads. Trafikken for togene afvikledes her med lyssignaler. Flytransporten blev na-

turligvis subventioneret af staten, mens jernbanen måtte klare sig, som den bedst kunne.

Bevares, der var andre hårde kendsgerninger at kæmpe mod (privatbilismen, manglende gods), men at SJ indførte parallelkørsel med rutebiler gjorde ikke sagen bedre. Endvidere var jernbanerne oprindeligt anlagt mere med industriens mål for øje, hvilket gav dårlige forbindelser for passagererne. Alligevel synes SJ's politik mærkværdig, og den kan nok bedst sammenlignes med DSB's politik over for Himmerlandsbanerne – nemlig: Hvordan får man jernbanerne til at tage sig værst muligt ud, således at en nedlæggelse bliver uundgåelig, ja nærmest ønskværdig?

Det lykkedes, den sidste bane Lärbro-Visby-Burgsvik blev nedlagt i 1960, og blot et industrispor for slagteriet i Visby kunne holdes i drift nogle år mere. Meget af materiellet blev skrottet på stedet eller overført til andre smalsporsbaner i Sverige, men det er siden lykkedes



lokale ildsjæle at retablere museumskørsel på en delstrækning med bevaret materiel.

Bogen kaster så at sige læseren ud 'in medias res' (midt i suppedasen) i 1947 med nationaliseringen, så hvis man vil vide mere om tiden før SJ, må man ty til andre kilder. Til gengæld er bogen uhyre velskrevet, velformuleret og fyldt med humor og funderinger over, hvorfor det gik så galt, og hvad man kunne have gjort anderledes. Selvom sproget er svensk, burde det ikke give danske læsere nævne-

værdige problemer. Min eneste anke ved bogen, der er fyldt med flotte billeder, mange af dem i farver, er, at der mangler vogn- og stationstegninger samt sporplaner. De må som antydtes findes andetsteds. I hvert fald er det en bog, der indbyder til (gen-)besøg på den smukke ø med den spændende historie.

Martin Ragnar, Bertil Kahl och Anders Svensson: *Statens Järnvägar på Gotland - Historien om järnvägens nedgång och fall*. Stenvalls 2013, 300 sider, pris ca. kr. 225,-.

Årets model kåret af DMJU

For anden gang har DMJU ladet klubberne stemme om forgangne års modeller inden for kategorierne lokomotiver, personvogne, godsvogne, eksklusive modeller og tilbehør. Alle 'kandidater' skal være med dansk litrering eller påskrift. 81 klubber kunne deltage i afstemningen.

F 446 fra F2010 vandt i kategorien "Trækkraft", efterfulgt af Heljans ME og Felix Team-udgaven af F 658. I "Personvogne" løb F2010 med de to første pladser for CRS- og CRM-vognene, mens Heljan fik tredjepladsen med CAE-modellen. Blandt "Godsvogne" var det Brawa med D.D.S.F.-vognen, Fleischmanns tredelte specialvognssæt blev nummer to, og HK-Modeller/Brawa blev nummer tre med JAF-vognen.

I "Eksklusivmodeller" vandt Freja/Real-Modell med ETJ M4/KS M3, nummer to blev Felix/Witzel med Frichs motorvognen HBS M3-4/SB M7, og nummer tre atter Felix med C-maskinen. I kategorien "Tilbehør" vandt Friseporet med Bedford CA-postbilen, EpokeModeller blev nummer to med Tuborg-hestevognen og Freja nummer tre med sættet med overkørselssignaler.

Idéen med at kåre "Årets Model" er et udmærket initiativ, som DMJU har iværksat, og det animerer uden tvivl alle producenter til at yde lidt mere, når nye modeller skal fremstilles. "Spor og baner" ønsker tillykke til alle vindere.



fs ▲ Karsten Pedersen fra F2010 med sine udmærkelser. Foto DMJU.

Med damper og tog til Møn

Af Flemming Søeborg

Der er nok ikke mange, der i dag kender til Møns Dampskibsselskab. Selskabet stod for sejladsen med dampskibe mellem Kalvehave og Stege og havde en vis betydning for Kalvehavebanen, KB, og omvendt. Selskabet eksisterede blot fra 1897-1934, og det bukkede under for den ulige konkurrence fra rutebilerne, der blev færget over Ulfssund mellem Kalvehave og Koster. Medvirkende til denne konkurrence var KB, der tillige sendte post og gods ad denne rute, trods løfter om det modsatte.

Dampskibsfarten, som blev bestredet med flere forskellige dampskibe, var ellers af temmelig stor betydning for Stege og Møn som helhed, idet skibene i isvintre stod

for den eneste forbindelse til omverdenen. Dampjerne sejlede og brød godvilligt isen, i flere tilfælde endog for at konkurrenter kunne komme til. For hundrede år siden var det mange steder lige så almindeligt at sejle fra by til by som at køre med tog – f.eks. var der regelmæssige sejlads med D.F.D.S. mellem København og Stege. Turen tog seks timer, og den var måske i mange tilfælde at foretrække frem for turen med langsommelige, umagelige tog med kupévogne og mange skift undervejs, hvis man rejste med jernbanen og sluttede med dampen til Møn.

Bogen fortæller på de 80 sider om dampskibsselskabets historie og dets trængsler. Den er illustreret med mange, interessante billeder



fra dette 'vandkantsområde', som det nok hedder i dag, hvor kun storbyer tæller. For Møn betød dampskibene meget i den tid, de sejlede. Udviklingen overhalede det lille selskab, og i 1943 var der hverken brug for dampere eller færger, for den nye

bro, Dronning Alexandrines Bro, stod færdig, og siden da har Møn været landfast med Sjælland. ■

Birch, Jens og Gold, Ole: Møns Dampskibsselskab. J-bog 2014. 80 sider. Talrige illustrationer. Pris kr. 225,-.



BEDFORD CA postbil

"Årets Model 2013" ved DMJU's afstemning om modeljernbanetilbehør

15 ÅRS JUBILÆUMSPRIS

PR. STK. KR. **318,-**
(plus porto)

15% RABAT

på alle andre varer på hjemmesiden

FRISPORET

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

EpokeModeller

Vi løfter lidt mere af sløret for 2014 nyhederne



Maxim diner transportable fra Olsenbanden



Tankvognsanhængere H0



Hy i TT

Minol benzinstander



Carlsberg ølvogn



Postcykel og cykelstativer
spor 1 og H0

Webshoppen er altid åben:
www.epokemodeller-online.dk
info@epokemodeller.dk
+45 20220449



Hobbykaeden.dk

HOBBYKÆDEN, Vestergade 2, 9400 Nr.sundby, telefon 98176555, www.hobbykaeden.dk



SUPER-TILBUD:



Vi har opkøbt Heljans restparti af
MX'er samt MY'er, priser

fra kun

845,-/stk.

Spar op til

43 %

Modellerne fås også med MX eller MY- lyd
fra danske loksounds, fra kun 1795,-

*Tilbuddet gælder kun så længe lager haves, MX 1010, 1015 samt 1030, MY 1101, 1105, 1122, 1136, 1143 samt 1152

Historien om Odin – kopien og originalen



Af Anna Back Larsen,
museumsinspektør,
og Henrik Harnow,
museumschef

Den 26. juni 1847 åbnede Danmarks første jernbane-strækning København-Roskilde, og for at være sikker på, at toget med Kong Christian VIII. og dronningen kunne køre kl. 12, sendte

man kl. 11.30 et pilotlokomotiv af sted på strækningen: Det var Odin – Danmarks første lokomotiv.

I dag kan det være svært at forestille sig, hvor markant anderledes og enestående et syn Odin var, da det begyndte turene mellem København og Roskilde. Der havde aldrig før kørt et damplokomotiv i Dan-

Aflæsning af Odin. Onsdag den 19. marts kl. 13.50 stod Odin på sporene i Odense. Foto Danmarks Jernbanemuseum.

mark, og med en fart på ca. 45 km/t, der langt oversteg fodgængere og hestevogne, skød Odin gennem det danske landskab. Jernbanen var anlagt tværs gennem marker, haver og veje. Folk og kvæg måtte pænt vente med

at krydse sporene, til Odin var passeret. Den første rejse med Odin må for mange have været mindeværdig og noget, man har husket hele sit liv.

Fremstillingen af en køreklar kopi af Odin er det måske mest spektakulære projekt i Danmarks Jernbanemuseums værksteder. Projektet tog sin begyndelse for mere end ti år siden, da museet undersøgte det foreliggende kildemateriale om Odin og med to engelske eksperter's hjælp skitserede planerne for det omfattende og komplicerede projekt.

Odin-kopien havde en prominent plads på Danmarks Jernbanemuseum de to sidste weekender i marts. Det "gamle" lokomotiv stod mellem de nyere og langt større damplokomotiver. Størrelsesforskellen til nutidens kæmper illustrerede på fin vis en betydelig udvikling i damplokomotiverne gennem tiden. I begge weekender var det muligt at høre historien om Odin,



Arbejdet med Odin i Roskilde Remise i 2010. Foto Danmarks Jernbanemuseum.

man kunne møde nogle af de mange frivillige, der har arbejdet på lokomotivet, og børn kunne bygge deres egen lille kopi af Odin.

En række tidlige lokomotiver er blevet rekonstrueret på mere eller mindre sikkert grundlag. Det gælder f.eks. Novelty og Rocket. Det var pionérlokomotiver, som konkurrerede ved Rainhill Trials i 1829, da man endnu arbejdede med at udvikle kommercielt anvendelige lokomotiver. Rocket er bevaret i originaludgaven på Science Museum i London. Novelty er ikke bevaret. Odin tilhører en senere generation af damplokomotiver, der da var blevet en standardvare, som blev bygget i mange eksemplarer og solgt med små variationer verden over.

Det oprindelige Odin blev leveret i 1847 af Sharp Brothers & Co. i Manchester. Egentlig ville man hellere have haft lokomotiver fra den legendariske Robert Stephenson & Co.'s værksteder, men deres ordrebøger var i 1845 fyldt til randen. Oprindeligt havde Det sjællandske Jernbaneselskab bestilt lokomotiver med udvendige cylindre, men leveringen trak ud, og til sidst accepterede man Sharp Brothers' tilbud om at levere en billig variant over deres standardvare, et tocylindret damplokomotiv med indvendige cylindre. Der blev indgået kontrakt på levering af fire lokomotiver med tender og siden endnu et lokomotiv uden tender. Disse lokomotiver blev til *Odin*, *Kjøbenhavn*, *Sjælland*, *Danmark* og *Korsør*. Allerede i 1852-53 gennemgik Odin ændringer, og det fortsatte i de følgende år. Odin blev udrangeret allerede i 1862 og skrottet i 1876 – der er således intet bevaret af det oprindelige lokomotiv, ikke engang tegningerne. Forløberen for Danmarks Jernbanemuseum, en samling opstået under DSB, fik bygget en kopi af Odin i skala 1:10

– første gang udstillet i 1926 og i dag i museets udstilling.

Danmarks Jernbanemuseums Odin-projekt er langt fremskredet, men ikke færdigt. Der mangler en række større og mindre opgaver, før lokomotivet i 2016 begynder kørslen på museets egen bane, hvor Odin vil trække den gamle Grønholtvogn – Danmarks ældste bevarede personvogn fra 1862. Det er vanskeligt præcist at angive færdiggørelsesgraden for Odin. Vi vurderer, at kopien er ca. 80 % færdiggjort. De væsentligste dele, der mangler, er især dampmaskine og gangtøj, sikkerhedsventiler, beklædning af kedlen med fyrretræslameller, krydshovedpumper samt rist og askekasse. Desuden skal den vanskelige tilslutning af vand mellem maskine og tender finde en løsning. Odin bygges af museets frivillige medarbejdere i den fredede remise i Roskilde, der er et af Danmarks Jernbanemuseums værksteder. Under ledelse af værkstedsleder Jørgen Lindevall og med tegningsbistand fra Jens Bonde arbejder et hold på ti mand på det spændende projekt.



■ *Odin på drejeskiven i Odense. Foto Danmarks Jernbanemuseum.*



Odin på museet. Foto Danmarks Jernbanemuseum.

CPE-vognen fra KM-Text



Af Flemming Søeborg

I sidste nummer fik vi lige omtalt det nye byggesæt af CPE-vognen. I mellemtiden har der været tid til at bygge den. Her er resultatet.

CPE-vognene var et resultat af "det store ombygningscirкус" af ældre tagryttervogne fra slutningen af 1930'erne og frem. Vogntypen opstod gennem ombygning af ti siddegangsvogne litra CN, der blev til litra CXE. Herved blev vognene fire tons lettere. Ved at kombinere en almindelig storrumsvogn af CP-typen med en rejsegodsafdeling undgik DSB at bruge en decideret rejsegodsvogn, som dels fyldte i togstammen, dels kostede mere at slæbe rundt med – og måske var der heller ikke altid

brug for en hel rejsegodsvogn. I nødstilfælde kunne den mindste kupé op til rejsegodsrummet låses af og bruges til mere gods. I 1941 blev vognene omlitreret til CPE. De blev oprindeligt benyttet på Kystbanen.

En vis ulempe må det have været, at vognene kun havde overgang for passagerer i den ene ende. Det betød, at de altid måtte indrangeres i tog, således at denne ende stødte op til eventuelle andre passagervogne. Der blev kun ombygget ti vogne til CPE, og det forklarer nok, hvorfor de er relativt sjældne at se på billeder. Søstertypen, litra CLE fra 1943-63, blev bygget i 30 eksemplarer, så den var betydeligt mere udbredt og fast 'inventar' på Nord- og Kystbanen.

Her kan man se forskellen på rejsegodsafdelingen på en CLE-vogn (helt til venstre) og en CPE-vogn (mellem den og F-machinen). København H. den 1. juni 1963. Foto Frank Stenvall.

CPE blev med tiden indsat på andre strækninger, hovedsageligt på Sjælland. To vogne blev dog også benyt-

tet i Englandstogene til og fra Esbjerg fra 1946. Alle CPE-vogne blev udrangeret i 1960'erne.



Gavlen på CPE 2987 med håndbøjler og andet udstyr. Odense 1968. Foto Kirkeby, arkiv www.jernbanen.dk.



Her kan påskrifter, gitre for vindue samt diverse håndbøjler ses. Foto Kirkeby, arkiv www.jernbanen.dk.



CPE 2987. Odense 1968. Foto Kirkeby, arkiv www.jernbanen.dk.



Delene i sættet – let og overskueligt.

Modellen

KM-Text har støbt hele vognkasse inkl. tag i ét stykke, hvilket er meget prisværdigt. Bund med sæder er i

et andet stykke, og det gør samlingen meget nem. Alle nødvendige løsdeler medfølger, og vejledningen er enkel og nem at følge. Begynd



Nærbillede af vognkasse.

med afgratning af vognkasse og bund – der er ret meget flash, der skal fjernes, men det hører til denne slags byggesæt. Herefter kan diverse huller bores ud med de respektive bor – på overdelen er de fleste markeret med kørnerprikker. Dog mangler hullerne i gavlen i rejsegodsrummet samt ved skydedørene, men de kan let bores 'på øjemål'. Vær dog opmærksom på, at man nemt kommer til at bore gavlhullerne helt igennem i hjørnestolperne. Efter bo-

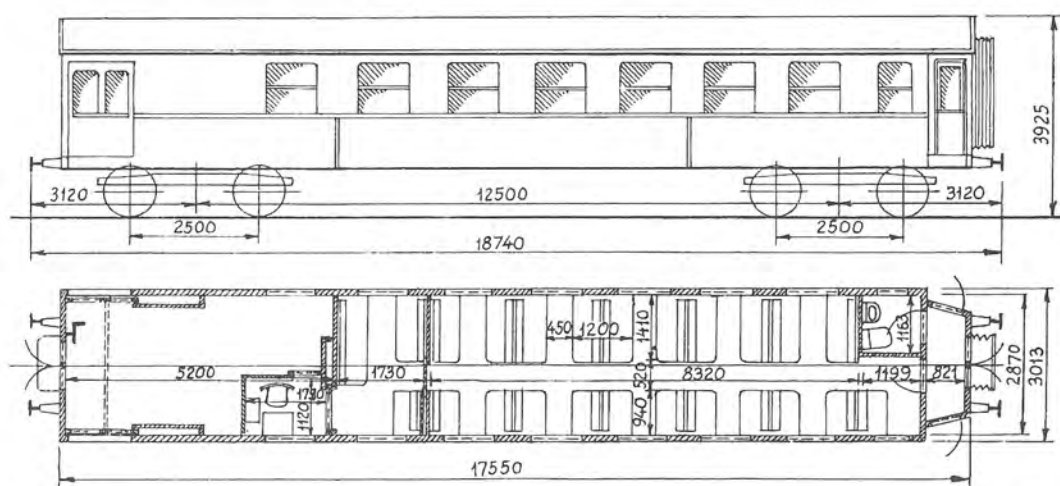
ringerne skal vognkassen afrenses for fedt og silicone og hensættes for tørring. Imens kan sæderne males 98-læderbrune og gulvet 67-gråt.

Vognkassen kan males gul indvendigt med hvidt loft. Ydersiderne blev grundet med 68-grå. Håndbøjlerne tilpassede jeg til de forborede huller og monterede dem med cyanolim, hvorefter vognkassen blev malet med 20-rød og blev sat til tørring i følge vejledningen. Det så rædderligt ud. Jeg kunne ikke holde denne bordeaux-røde kulør ud, selvom den svarer til DSB's passager-vognsfarve før i tiden. Jens Bruun-Petersen har sammenlignet den med farven på blyanterne "Skjoldungen". Jeg måtte møjsommeligt fjerne farven igen med brun sæbe og knofedt. I stedet malede jeg vognen 107-mellembrun, en farve, jeg har det bedre med.

Undervognen blev nu monteret med diverse dele og malet sort herefter. Bogierne skal dog beskæres i den ene ende, for at der kan blive plads til koblingskulissen – det har Klaus Kongsted glemt at anføre i den ellers udmærkede vejledning. Pas på ikke at skære bremseklodserne af – det kom jeg til i 'kampens hede'. Desværre støder hjulflangerne på undervognen, så der skal laves et par tynde mellemsti-

10. Litra CPE. Nr. 2984–2993.

Værkstedssområde: Kh.



1908–1913. Scandia.
Ombyggede 1939. København.

CPE: Variant af CP-vognene med rejsegodsrum i den ene ende. Oprindeligt bygget til brug på Kystbanen, senere anvendt i iltog overalt på Sjælland. Den sidste vogn var togførervogn på Slagelse-Næstved indtil 1971.

Vakuumbremse.
2993. Tryklufbremse (G & P).
Skruebremse.
Dynamoanlæg, System Pintsch, Spænding 24 Volt, til Vognens Egenbelysning.
Lavtryksvarmeapparater, System Pintsch.
Vandkloset.
Dette Vinduer.

61 Siddepl. Fælleskl.
Last 3000 kg.
Tara ca. 32600-kg.
32500

CPE-vognen med dataliste. Tegning DSB Driftsmateriellet via banebøger reprint 2003.



Bogierne skal justeres i den ene ende for at gå fri af Symoba-koblingen.

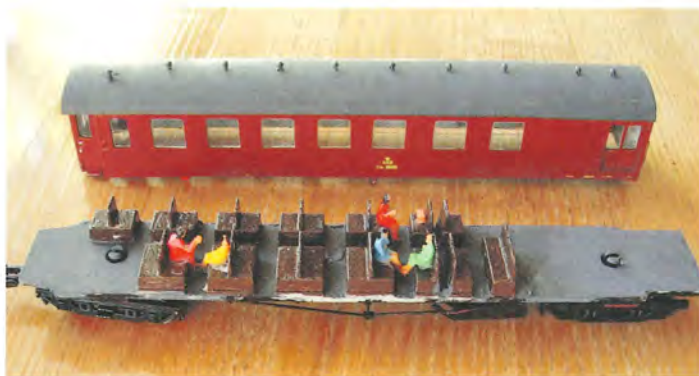
ver for at løfte vognkassen ca. 0,5 mm – eller også skal man finde nogle hjul med lavere flanger.

Når alle undervognsdetaljerne er monteret, og bogierne løber frit, skal koblingskulisserne monteres. Jeg brugte cyanolim til at fastgøre Symoba-kulissen. Vognen blev efterfølgende litreret, og da påskrifterne var tørre, gav jeg vognen et lag klar lak med spray. Lidt afsluttende patinering med tørpulver kan fjerne det blanke skær. Derefter blev tagventilatorerne monteret, og de samt taget blev malet 67-grå. Så var det tid til montering af resten af detaljerne så som harmonika, holdere, puffer m.v. og male dem. Bemærk, at pufferne rager ind i undervognsområdet, så enten skal man file noget af holderne eller også (bedre) file noget

af undervognen, så den går fri af pufferne. Pufferne er i øvrigt fantastisk flotte (Dekas.dele). Trinene venter jeg med til bedre tider. Herefter restererede blot at sætte vinduer i vognkassen og sikre dem med en god lim – brug R/C Modellers Craft Glue. Når alt sidder rigtigt, stramt og præcist, monteres vognkassen på bunden – helst uden lim af hensyn til evt. senere arbejder med vognen (belysning, passagerer, gods i pakrummet, skillevægge og togførerrum) – og så er vi klar til afgang fra spor 3! ■

KM-Text: CPE-vogn. Pris ca. kr. 695,-.

OBS! Farveangivelser er i Humbrol-systemet.



Vi nærmer os slutningen – passagererne er på plads. Der mangler dog skillevægge i sættet.



Et badekar hører nok ikke til de almindeligst forekommende typer rejsegods... men alt kan (kunne) fragtes med banen.



Klar til at rulle ud i foråret, direkte fra (maler-)værkstedet. Det ene strækbånd i undervognsarmeringen knækkede under fotograferingen.



Et typisk sidebanetog – Mo og CPE.

Nye containervogne til DSB

Af Rena B. Gorops

Bedst som man troede, at godstransporterne var et overstået kapitel hos DSB, dukkede der nye, smarte lavgulvs-containervogne op.

Det er vogne af uhyre enkel konstruktion, og de synes at være bygget op som

en art 'modul-vogntog', der kan tilpasses individuelt efter behov. Vognene virker ret primitive – således er det lidt svært at forstå, hvorledes de skal kobles sammen, lige som der synes at mange bremseudrustning. På den anden side er det meget fleksible vogne, der lynhurtigt kan op- og nedformes.

Det forlyder, at de skal lindre *Ran-slipa* – 'R' for flad, åben bogievogn af speciel type, 'a' for fire aksler, 'n' for lastgrænse over 25 t, 's' for s-lastgrænse osv. i nummer-rækken 01 04-14.

Det skal blive spændende at følge den videre udvik-

ling. Som modelbyggere kan vi glæde os over for en gangs skyld at være helt på forkant med udviklingen, idet EpokeModeller ved Per Møller Nielsen netop har udsendt modeller af undervognene (diplomer), således at enhver nu kan lave sine egne, nye containertog. ■



Et 'modul-vogntog', klar til indsættelse i driften. Odense, 1. april 2014. Foto Rena B. Gorops.



Ny containervogn. Bemærk egerhjul til formindskning af vægten. Foto Tak-Jam.

NORDICTM SCALEMODELS

NSM0003
H0



H0
NSM0004

Nu i handelen
Køb dem hos din forhandler
www.nordic-scalemodels.dk
salg@nordic-scalemodels.dk

www.modelhoekeren.dk

søndergade 20 · 8370 hadsten · 20 70 12 62 ·
niels@modelhoekeren.dk · cvr 33593880

37568 2.999,00 KR



37923 2.799,00 KR



39670 1.899,00 KR



42768 999,00 KR



MÄRKLIN NYHEDER 2014 BESTILLES NU!



60215
Centralstation
4.195,-



24672
C Skiftespor
92,-



74491
Sporskiftedrev
92,-

Forbehold tages for trykfejl, leverings- og prisændringer uden for vores indflydelse.

ROCO Nyheder 2014
Ring eller mail

Loko Sound
54400
fra: 695,00

DSB 320,00
sæt af 2 stk 511605

Lok Pilot
54610
fra: 165,00

ECOS 50200
4.250,00

62182 ROCO 2.999,-

62713 digital 1.085,-

72101 Digital 2.099,-

66968 279,-

ROCO LAURITZEN

61141 120,-

Et nørde-projekt

Tekst og fotos Vagn Holstein

Lige siden jeg opdagede, at den CRS-styrevogn, som er vist på omslaget til "På sporet af 60'erne" (Holsund 1999) var forsynet med berlinerbogier, har jeg haft i tankerne at bygge én om således. Et nyt billede af en tilsvarende CRS dukkede op i den dejlige bog "Danske Personvogne" (BaneBøger 2012) på side 143.

Da F2010/hobby trade for ikke så længe siden barslede med en CRS-model, gik øvelsen i første udgang ud på at gøre de fejlmonterede træbogier korrekte. Det sørgede Kasper fra Dekas for. Fornylig opdagede jeg, at en del tyske kupévogne fra Fleischmann (f.eks. nr. 5790 K), var udstyret med en pæn berlinerbogie, ganske vist ikke med rullelejer, som den burde have til dette formål. Desværre er Heljan ikke særlig flink til at levere løsdele, deres berlinerbogie fra CM-serien ville ellers havde været at foretrække.

Det skulle vise sig, at Fleischmann bogien har andre fordele, som gør dette lille projekt ganske nemt: Når bogierne er "brækket af" CRS'en, afsløres to konsoller, som bogierne klipses op i. Den udvendige diameter af disse er stort set identisk

med de konsoller, som sidder under Fleischmann-vognen, den væsentligste forskel er højden på konsollerne. Sæt en lille fræser i miniboremaskinen og reducér gradvis højden på konsollen. Under søg pufferhøjden undervejs, jeg endte med 2,8 mm målt fra bunden. I den ene ende af CRS'en er der to bærepunkter. Disse afkortes ligeledes, men ikke til samme højde som lejekonsollen. Mine måler 4,0 mm – de skal sørge for, at trepunktsophænget er bevaret.

Efterhånden, som vi gnaver mere og mere af konsollen, kommer der et punkt, hvor den fine ring på toppen af bogien ikke længere kan komme ud over konsollen. Her er der to muligheder: Enten fjernes ringen, eller også gnaves der lidt af konsollens diameter. Jeg valgte det sidste, men den første mulighed er den nemmeste. Når vognen omsider er kommet ned og står i rigtig højde (12,2 mm fra skinneoverkant til midten af puffer), står der kun tilbage at finde på en måde at sikre bogierne. Igen valgte jeg en lidt krævende løsning: Jeg drejede to "stifter" i messing, som havde prespasning i hullet i konsollen. Da jeg var færdig med at lave dem, gik det op for mig,



▲ CRS'er med to forskellige bogietyper.

at jeg kunne have klaret mig med to M4-skruer, som selv ville kunne lave det nødvendige gevind i konsollerne. Der forestår nu et omhyggeligt til pasningsarbejde, for de nymonterede bogier kan aldeles ikke dreje, så der skal først skæres af bogiernes hjørner, dernæst skal der klippes af trinene. Tag lidt ad gangen, indtil de lige går fri.

Hermed er det meste af ombygningen overstået. Tilbage står to beskyttelsesstænger i det forreste store vindue i begge sider, det er for at beskytte vinduet, når der læsses og losses post. 0,4 mm bronzetråd er velegnet, fire 0,4 huller bores, og stæn-

gerne monteres uden lim. Indretning bør også ændres, så der er skillerum efter det forreste, store vindue. Til slut vognens nummer: Et eller andet sted har jeg fundet ud af, at vognen på forsiden af Holsunds bog var nr. 3676. Vognen, der er vist i personvognsbogen, angives at være 3608. Om der var flere vogne, som brugte denne type bogie, ved jeg ikke, og jeg har ikke tænkt mig at ændre på nummeret. Min har nr. 3671.

God fornøjelse! Med til historien hører også at både donorvognen og CRS'en blev købt billigt på en hobbymesse – ellers bliver det en dyr vogn. ■



Undervognen skal bearbejdes noget, for at de nye bogier passer.



Færdigt arbejde – nye berlinerbogier på CRS.



Beskedent styrevognstog på Svendborgbanen ved Aarslev, 1960. CRS-vognen har dog ikke berlinerbogier. Foto HGC.

Kør med en legende i påsken

Af Anna Bach Larsen,
museumsinspektør

For første gang i flere årtier kører det røde lyntog med passagerer igen. Danmarks Jernbanemuseum har restaureret legenden, og den 17.-21. april kan du køre med toget på museets egen bane. Sammen med Lillebæltsbroen og nye banegårde i Middelfart og Fredericia forkortede lyntogene rejsetiden mellem København og Aarhus med næsten tre timer. De røde lyntog blev i datiden et symbol på højt tempo og fremdrift.

Den 14. maj 1935 kørte de røde lyntog for første gang. Det var samme dag, som den dengang nye Lillebæltsbro blev indviet. Lyntogene "Østjyden" og "Kronjyden" var de første tog, der kørte over broen og bandt Danmark sammen. Med lyntogene og Lillebæltsbroen blev afstandene mellem landsdelene og de danske byer med ét mindre. En tur fra København til Aarhus tog før over 7 timer, nu tog den kun 4 ½ time. Det blev langt lettere at besøge venner og familie bosat i andre landsdele. Generaldirektør Peter Knutzen besluttede, at lyntogenes afgang skulle have navne alt efter, hvor togene afgik fra. Udover "Østjyden" og "Kronjyden" kan nævnes "Midtjyden", "Nordjyden", "Vestjyden" og "Vesterhavet". Afgangen "Østjyden" afgik fra Aarhus og kørte til København. Denne afgang blev senere omdøbt til "Limfjorden" fra og med

sommerkørerplanen i 1949, da toget nu begyndte at afgå fra Struer.

I midten af 1930'erne var danskerne præget af en tro på fremskridt. Det røde lyntog blev et konkret eksempel på den tro og samtidig et kært folkeeje. Man mente nemlig, at teknologien ville skabe et rigere og sundere liv – en verden, hvor man kunne komme fra A til B med lynets hast. Det røde lyntog blev også symbol på en anden tendens i samfundet – et ønske om at nedbryde sociale skel. De gamle 1., 2. og 3. klasse blev i lyntogene erstattet med en fællesklasse og 1. klasse.

Danmarks Jernbanemuseum overtog sit lyntog i 1977, og det har ikke kørt med passagerer siden. Ved den gamle Lillebæltsbroes jubilæum i 1985 blev toget opmalet udvendigt, men da det ikke var køreklart, blev det skubbet over. Efter mange års restaureringsarbejde er det nu muligt at køre med den gamle legende igen. Toget har ikke ATC og kan derfor ikke køre på de lange skinner. Men det er muligt at få en tur med toget fra den 17.-21. april på Jernbanemuseets egen bane. Der er kørsler en gang i timen og forinden fortælles togets historie. Samtidig viser museet en udstilling om lyntoget, og hvis du kommer til museet i dit bedste 1930'er-tøj, får du gratis adgang til museet samt krigle og kaffe i toget.



Det røde lyntog ankommer som særtog til Odense. Arkiv Danmarks Jernbanemuseum.



▲ Lyntoget nyrestaureret i 2010. Foto Geert Mørk.



Lyntogene havde store, flotte, rustfri navneskilte på midten af mellemvognen. Foto Geert Mørk.



Tag en tur med lyntoget i påsken. Foto Geert Mørk.

Det går strygende let - !



Tekst og fotos
Flemming Søeborg

Fleischmann har udsendt *strygejernet* – ellokomotivet E 60 – i H0. Det er en dejlig model, der til fulde lever op til kravene til et velfungerende rangerlokomotiv.

Baggrunden for modellen var de 14 kraftige rangerlokomotiver, som Deutsche

Reichsbahn Gesellschaft i 1927 fik bygget og sat i drift ved store rangerbanegårde i Bayern, herunder München. Også dengang skulle man spare, spare, så de deltagende fabrikker (AEG, SSW) fik besked på at anvende den halve undervogn og drevet fra E 91 samt dele fra E 52. Der blev monteret en Bissel-aksel under den ene ende, hvilket

▲ *Strygejernet* – navnet giver vel sig selv.

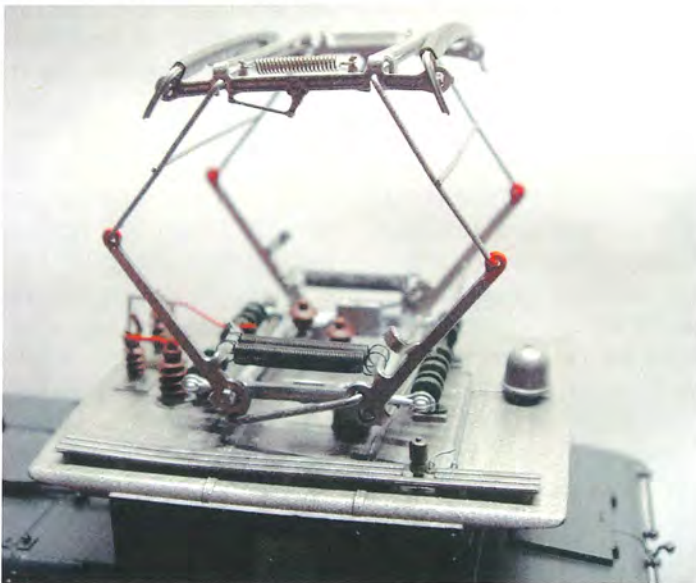
gav maskinerne et asymmetrisk udseende. Maskinerne ydede 1.460 HK/1.074 kW, tjenstfærdig vægt var 72,5 t, max. hastighed 55 km/t.

Lokomotivet fik en meget kort opbygning forrest og en længere, skrånende opbygning bagest. Selvom lokomotivet derved kom til at se ud til at køre baglæns, når forenden var forrest, er det korrekt nok. Se også markeringerne 'V' (for 'vorne', foran)

og 'H' (for hinten, bagved). Lokomotiverne var velegnede til den tunge rangering, og alle 14 lokomotiver fik en lang løbebane. De blev moderniserede af Deutsche Bundesbahn i 1958/59 med flere vinduer i førerhuset, med rangerplatforme og ny, rød bemaling. Den sidste E 60 blev udrangeret i 1983. Tre maskiner er bevaret – E 60 03, 09 og 12.



Forenden er ganske kort.



Pantografen er nyudviklet og er speciel med to slæbestykker.



Præcist påtrykte skilte og fine håndbøjler på E 60.



Blindaksel, kobbelstang og egerhjul af meget høj kvalitet.



Forenden med Bissel-forløberen og spinkle trinbrætter.

Modellen

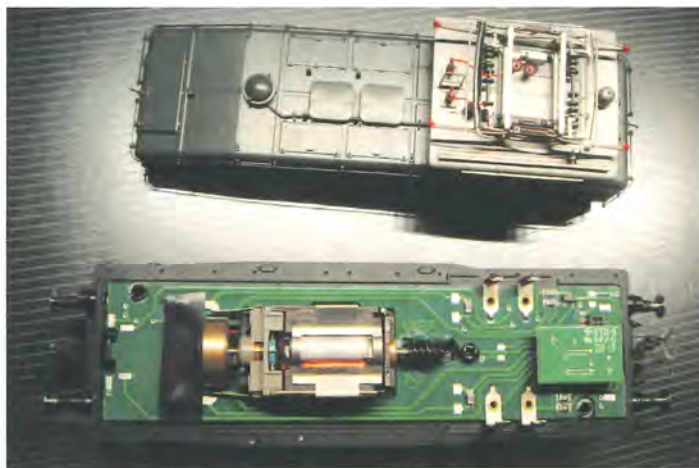
Fleischmanns model af E 60 08 lader ikke forbigået noget efter. Det leveres fuldt monteret – der er blot de obligatoriske bremse-slangere vedlagt, som man kan montere til vitrinebrug. Overdelen er behagelig mat – farven er den klassiske Reichsbahn-farve RAL 4h grønblå. De talrige nitterækker, jalousier, klapper osv. er fint gengivet, og det samme gælder påtrykkene, der – vanen tro – er knivskarpe. Hvad enten det gælder undervognen med dens mange, fine detaljer, ledninger og kabelforbindelser eller den specielle, helt nyudviklede pantograf med dobbelte slæbestykker er detaljeringen overbevisende. Selv 'albuerne' på pantograferne har fået en lille, rød bemaling. Førerhuset er dog gabende tomt, men da vinduerne er ret små, gør det ikke så me-

get. På ruderne er monteret uhyggeligt små vinduesviskere. Det er forståeligt, at Fleischmanns konstruktører er stolte over denne nye model, der nærmer sig håndbyggede småseriemodeller.

Hjulene har fine flanger og har matsorte eger. Kobbelstængerne er af metal med fungerende blindaksel. På taget er der rangerklokke, og langs opbygningerne er der håndbøjler af metaltråd. Der er tre hvidtlysende lanterner (LED-lys) i hver ende med automatisk lysskift – i digital drift er der endvidere mulighed for lys i førerrummet. Lysstyrken er nogenlunde konstant ved analog drift. Der er vedlagt ætsede nummer- og hjemstedsskilte. Pufferne er af metal.

Teknikken

Lokomotivet har træk på de tre kobbelaksler. Der er hæfteringe under den aksel, der befinder cirka i midten af lokomotivet, hvor tyngdepunktet er størst. Strømtaget er på de to andre aksler samt på forløberen. Dertil kommer, at Fleischmann har udstyret modellen med puffer-kondensator, således at lokomotivet kan klare kortere, strømløse steder uden at standse. Der er et mindre svinghjul, og motoren er trepolet. Under førerhuset er der plads til en Plux22-dekoder. Modellen er i øvrigt samlet med maskinskruer –



Modellen og dens indre – fint og velordnet.



Taget byder også på fine detaljer så som isolatorer og kabler m.v.



En vægtig rangermaskine – man kan næsten fornemme vægten på formen.

det virker som en garanti for kvalitet og for omtanke bag konstruktionen.

Lokomotivet kører i analog drift meget stille og jævnt uden slinger eller vaklen. Tophastigheden er lav, præcis som det sig sømmer for et rangerlokomotiv. For og bag er monteret Fleischmann Profi-koblinger, som naturligvis kan skiftes ud med éns

egne favoritter. Næsten hele den lange opbygning er fyldt ud med en støbt metalblok, hvilket giver god vægt (233 gram). Kørslen er en udelte fornøjelse – maskinen er simpelthen konstrueret til rangering. Den findes også i DB-udgave. ■

Fleischmann art. nr. 43 6001
DRG E 60 Pris ca. kr. 1.800,-.

SyltShuttle –en klassiker i nye klæder

*Tekst og fotos
Flemming Søeborg*

SyltShuttle – tja, kan man ikke finde på andet, kan man altid kalde gamle ting ved nye, helst engelske navne. Det gælder de efterhånden bedagede BR 218-lokomotiver, der dagligt fragter bunker af blikæsker fra Niebüll til øen Sild – eller Sylt, som den hedder på tysk. Biltogene trækkes normalt af to lokomotiver, og det ser ganske imponerende ud, når toget farer af sted ud over det flade, frisiske landskab.

Nu har Piko udsendt en model af BR 218 181-6 i de helt aktuelle farver fra disse tog – DB Autozug SyltShuttle. Modellen er som sådan ikke ny, det er en hyldevare, som alle tyske modeltogsproducenter SKAL have i sortimentet. I de senere år er den kommet i luksusudgaver fra ESU, Brawa m.fl. Pikos model hører dog absolut til i den billigste ende – og hånden på hjertet, hvem

er parat til at ofte mindre formuer på denne efterhånden trivielle type?

Modellen

Der er ikke så meget at sige om denne model. Overdelen er nydelig, pæn og uden videre dikkedarer. Bemærk, at de to sider ikke er ens, hverken mht. vinduer eller luftspjæld. Der er ingen ekstra monterede detaljer – håndbøjlerne er blot støbt og bagefter bemalet. Der er indrettede førerrum, og der er sågar en lokomotivfører i den ene ende, så det er ikke helt igennem discount. Proportionerne er overbevisende, ligesom detaljeringen på bogierne er tilfredsstillende. På taget mangler de to markante udstødningsrør dog. Påtrykkene er knivskarpe med revisionsdato 04.12.01. Overdelen er lakeret i den rette farve med hvide kontrastfelter for og bag.

Det er uhyre vanskeligt at få overdelen af. Jeg måtte bruge fire hobbyknive for at



Påtrykket på førerhuset er markant. Bemærk lokomotivføreren.



BR 218 fra den ene side....



Niebüll er et af de få steder i det nordlige Tyskland, hvor man stadig kan se armsignaler. Foto Spor og baner.



...og fra den anden – de er forskellige.

få lirket overdelen af. Først da kunne jeg se, at fastholdetappene sidder helt foran og bagest. Nu ved jeg – og læserne – det! Modellen har træk og strømoftag på alle aksler, men ingen hæfteringe. Pikos BR 218 vejer 424 gram. Den klarer uden problemer stigninger på 1:15 (15 cm pr. meter!). Der er NEM-stik til dekodere. På grund af besparelser ved fremstillingen er BR 218 uden kortkoblingskulisser, men man kan dog udskifte koblingerne med ens egne favoritter. Der er gult lys-

skift for/bag (mikropære), men de røde slutlanterner er uden funktion. Modellen findes også i trelederudgave. Resultat: Det er en god model til en særdeles billig penge, som Piko ikke skal skamme sig over. ■

Piko 57519 BR 218 SyltShuttle. Pris ca. kr. 400,-.



En af de famøse fastholdetappe, der voldte stort besvær. ►



En af 218-erne før afgang fra Niebüll, marts 2012.



Et par 218-ere på vej til Westerland.

Gavlreklamer fra Skilteskoven

Jørgen Røn fra Skilteskoven har atter nyheder til modeljernbanen. Det er gavlreklamer, lavet som vådtransfers ("malet-på-look") og/eller en selvklæbende papirudgave (skilte). De fleste er af ældre dato, men let genkendelige – Irma, Siemens, Fona, Hellesens og andre varemærker. Skiltene er trykt i de korrekte farver og er lige til at montere på en gavl. På selv-

klæbende papir er der 4 til 6 reklamer for 30,- kr., og i vådtransfer udgaven er der 2 reklamer for 25,- kr.

fs

www.skilteskoven.dk



Den éntandede avisdreng var Berlingerens kendetegn på gavlreklamer, udhængsskilte m.v.



En af gavlreklamerne monteret på et modelhus. Foto Skilteskoven.



Forskellige ark med gavlreklamer fra Skilteskoven.

Stubmølle i H0

Af Flemming Søeborg

Firmaet Combix har sendt en laserskåret kartonmodel af denne specielle mølle på markedet.

Stubmøller er den ældste form for vindmøller i Europa og skriver sig tilbage til 1100-tallet. Det er en mere enkel mølletype, hvor hele huset drejer sig efter vinden i modsætning til de ofte murede typer fra 1300-tallet, hvor kun møllehatten med vingerne kan drejes. Stubmøller er i reglen bygget af træ, og netop trækonstruktionen har nok været medvirkende til, at der er så få bevarede stubmøller. Mange er enten rådnet væk eller gået til i brande.

En af de mest kendte, bevarede stubmøller er Svaneke's vartegn, som man møder ved indkørslen til byen fra Gudhjem. Møllen stammer oprindeligt fra 1629, men er selvfølgelig blevet renoveret flere gange i tidens løb. En anden stubmølle er bevaret på Frilandsmuseet i Sorgenfri nord for København.

Mølle-modellen

Combix' model er ikke en model af en bestemt mølle, f.eks. er der forskelle, hvad angår tagets form på modellen og møllerne i Svaneke og Sorgenfri. Byggesættet ligger i en lille æske og er såre nemt at bygge. Der er vedlagt en illustreret vejledning med tekst på dansk og engelsk, og da delene på forhånd er stanset ud, tager det ikke lang tid at bygge møllen.

Man skal dog lige være opmærksom på, hvordan sidevæggene (med vinduer) skal vende i forhold til for- og bagside. De skal nemlig limes fast således, at for- og bagside 'ligger inde' i sidernes fals. Det betyder, at der fremkommer lyse flader på fronterne, og disse skal behandles med mørkebrun acrylfarve. En god lim til samlingen er den klassiske R/C Modellers Craft Glue, som bl.a. Witzel Hobby forhandler.

Monter vingerne i henhold til anvisningen, hvorefter taget monteres – husk at



Stubmøllen i Svaneke er byens markante vartegn. Foto Sten Møller, DBJ.



Stubmøllen parat til en 'svingom' i det vinterkolde landskab. Møllerens Renault KG 1000 holder klar til at afhente melsækken.



Svaneke-møllen set fra siden med trappen, der svæver 'i det fri'. Foto Sten Møller, DBJ.



De lyse kanter skal have en passende, brun farve.



Delene er fine og nøjagtige i byggesættet.



Møllen har lige som Svaneke-møllen frithængende trappe.

vende pladerne rigtigt i forhold til tappene. Det mest besværlige ved samlingen er trappen på bagsiden, der kræver en del omhu for at

blive pæn. Lim den ene side af trinene fast først, lad dem tørre, hvorefter den anden side kan limes fast. Brug en flad pincet til at 'vrider' trine-

ne på plads, og lad trappen tørre helt. Foden og trappen limes fast, men møllevingerne skal kunne dreje frit. Efter en god halv time er stubmøllen færdig og klar til indsættelse på en markant, tom grund på anlægget.

Forslag til forbedring:

Møllen virker lidt fersk, som den står der færdigbygget. Klar plast i vinduerne hjælper, lige som brunering af de lyse sideflader er nødvendig. Dernæst vil jeg anbefale en udskiftning af trappen til en mere spinkel type af plastic eller ætset metal, der males 'træfarvet', hvis møllen skal stå på et anlæg. Taget kan også med fordel udskiftes – enten til sandpapir eller malertape, der skal illudere tagpap eller træspåntag (af kunststof). Tilbehørsindustrien som f.eks. kibri kan hjælpe. Endelig vil det også



Plakat fra Frilandsmuseet i Sorgenfri, visende Karlstrup stubmølle fra 1662.

pynte med bemaling af vingerne og korsfoden, men det vil være op til den enkelte. ■

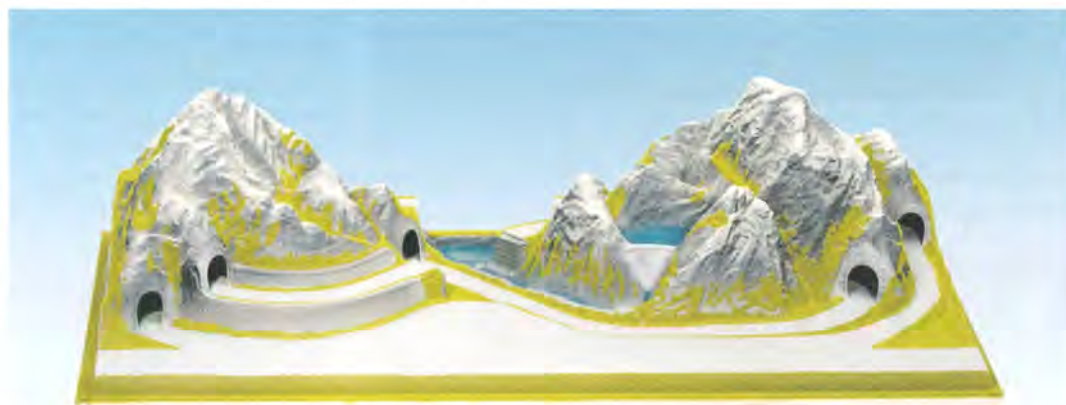
Combix stubmølle. Pris ca. kr. 129,-.

Bjerglandskab fra Rhätische Bahn

Det er NOCH, der har lanceret et nyt, færdigt bjerglandskab i skala 1:160, parat til montering med skinner, bygninger, vegetation og andet. Mange viger tilbage for selv at bygge bjerge og andre landskabstyper, enten fordi det virker for kompliceret, eller fordi man ikke har tid, og her kommer disse 'modul-anlæg' tilpas.

Man skal ikke bryde sit hoved med, hvordan landskabet skal opbygges, men kan så at sige begynde med det sjoveste med det samme – sporlægning, dekoration og efterfølgende kørsel.

Anlægget er beregnet udelukkende til KATO Uni-track-spor med ret snævre kurver og 5 % stigning – det er afstemt efter Glaciere-Express-modellerne fra



Bergün færdiglandskab fra NOCH.

Rhätische Bahn. Anlægget er 125 x 60 cm, hvilket virker lige klemmt nok, idet det kun levner yderst sparsom plads til banegård og anden bebyggelse – til gengæld er der to 'gigantiske' bjerge, op-

stemmet sø samt to bjergviadukter. Det havde nok være bedst, om der også var vige- eller overhalingsspor inkluderet i sættet.

fs

NOCH Bergün 83860 færdiglandskab med KATO 7079840 skinnepakning. Pris ca. kr. 2.200,-.

Sidebanernes Redningsmand

VT 95



Tekst og fotos Rolf Brems

Selvom det er en nyhed, som Fleischmann har sendt på markedet, er det alligevel et modeltog, som alle med bare lidt kendskab til branchen kender. Det nye er, at modellen er den første digitale skinnebus med lyd, endda den originale, i spor N.

VT 95 blev udviklet af Waggonfabrik Uerdingen i 1950. Den er fra den første serie af efterkrigs-skinnebusser. De blev sat i stordrift første gang i 1952 og blev senere kaldt for sidebanernes redningsmand, da de erstattede de dyrere og personalemæssigt mere krævende damplokomotiver. Næsten

Den klassiske skinnebus i N-udgave.

600 skinnebusser blev bygget.

For at holde omkostningerne yderligere nede byggede man også en bivogn, VB 142, som var noget kortere og uden kørekontroller. Det betød så, at man måtte afkoble og omløbe ved endestationerne. Det var nok lidt bøvel i længden med disse omløb, selvom skinnebusserne havde automatiske Scharfenberg-koblinger. Efterfølgeren VT 98 havde derfor normale puffer og var udstyret med to motorer. Hertil kom VM 98-mellemvogne og VS 98-styrevogne. VT 98 blev sat i drift i 1956

og var lidt mere anvendelig end VT 95, da den også kunne tage en godsvogn på slæb. Fra 1968 blev VT 95 og bivognen omdøbt til henholdsvis VT 795 og VB 995. VT 95 blev udrangeret omkring 1980.

Modellen

Det er en flot og velkørende modeludgave. Motor- og bivogn kan dog ikke skilles ad, så skinnebussen egner sig kun til en rundbane eller en bane med vendesløjfer, med mindre man altså ser stort på bivognens indretning og lygteføring.

Lydmodulet og dekoderen



Motor- og bivogn er fast forbundne.



Skinnebussen gør sig godt på sporet.



VT 95 9240 og VB 142 019 som bevarede museums køretøjer. Foto DB.

sidder i bivognen. Desværre kan man tydeligt se de farvede ledninger.

Indstillingerne giver kun mulighed for at få lys i begge vogne samt frontlys i VT 95 og slutlys i VB 142 ved normal fremadkørsel. Ved kørsel i modsat retning slukker lyset i begge vogne samt front/slutlanterner. Dette kan der dog ændres ved i indstillingen af CV-værdien. Kun i én vogn ad gangen lykkedes det undertegnede at tænde lys ved tilbagekørsel (rangering).

Lyden i modellen er god og realistisk. Vedlagt i æsken er der en god, særskilt brugsanvisning og forklaring til de forskellige indstillinger og værdier. Hastigheden i den fabriksindstillede version giver et godt realistisk billede af, at det er en skinnibus med en underdimensioneret motor. Forbilledet havde 130/150 hk og var derfor noget sløv i optræk-

ket. Tophastigheden var 90 km/t, hvilket modellens hastighed i fabriksindstillingen også rammer meget godt. Denne kan selvfølgelig ændres, ligesom acceleration og nedbremsning kan. Lyden er ligeledes synkroniseret meget godt i forhold til det mekaniske, både ved acceleration og nedbremsning.

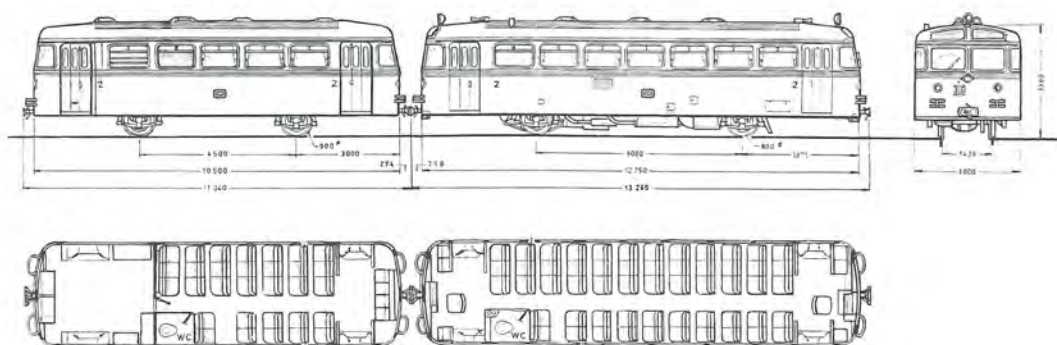
Køreegenskaberne er ganske gode, dog vrikker bivognen, når den nærmer sig topfarten, hvilket må-

ske skyldes en lavere vægt. Vrikkeriet forstærkes, når den skubbes. Ved kørsel over sporskifter og kryds på minitrix-skiner kører den uden problemer. Der er heller ingen problemer ved langsom kørsel. Modellen kræver dog, at man altid har rene skinner, udfald påvirker digital driften noget mere, end hvis den var analog.

Motorvognen har strømoftag fra alle hjul og træk på begge aksler, bivog-

nen har ligeledes strømoftag på alle fire hjul, men kun til lys. Påtrykkene står knivskarpe, og alle er umiddelbart med, selv på batterikassen. Sættet vejer 56 gram. Bemeldte model VT 95 9240/VB 142 019 er gemt som museumseksemplarer, så den kan bruges i alle epoker siden 1952. ■

Fleischmann Art. 74 00 71 VT 95/VB 142. Pris ca. 2.000,- kr.



Tegning af forbilledet.

E-vogn med finkul

Roco har sendt en variant over den europæiske standardgodsvogn litra E fra Deutsche Bundesbahn på skinnerne. Vognen er den velkendte type, men denne udgave har last af finkul, der

glitrer og skinner som den ægte vare – hvilket det da også er.

Vognen er en epoke IV-vogn (revisionsdato 04.03.83). Påtrykkene er rene og skarpe, og vognty-

pen har naturligvis også kørt her – dog i de senere år vel næppe med kul (med mindre det var til en veteranbane). En nydelig vogn, man vel ikke kan få for mange af. fs

Roco art. nr. 67502 DB E 01 80 507 4 720-5. Pris ca. 135,-.



E-vognen har flot last af knuste, ægte kul.



Klare og tydelige påskrifter – en selvfølge i dag.

Der var så dejligt ude på landet



Gerningsstedet – her skete et brutalt drab.

Af Flemming Søeborg
Fotos Martin Christiansen

Det er Martin Christiansen, der atter har lavet et originalt diorama: Et bestialsk mord på en gårdejer. Han er blevet hugget i baghovedet med en økse og dermed brutalt myrdet. Gårdejeren ligger på gårdspladsen i en blodpøl, og politiet er ankommet og i gang med at sikre spor, fotografere og naturligvis afhøre eventuelle vidner. Talrige politibiler holder ved gården, og man kan formode, at det bliver morgendagens 'kioskbasker' i formiddagspressen. En tv-station er al-

lerede på pletten og sender nyheden.

Martin fortæller om sit diorama, at han nok erkender, at det virker meget tragisk, men samtidig syntes han, at det kunne være sjovt at lave lidt 'kriminelt', så det hele ikke kun blev ren landidyl.

Alle bilmodellerne er hjemmelavede, hvad enten det gælder politi- eller Falckbilerne. Det kostede godt nok en bondegård i transfers og biler fra Stoppel Hobby, men til gengæld er der så tale om helt unikke biler med typiske detaljer så som hundegitter, påskrifter, blinklys m.v.

Det har taget Martin en uge



Politiets teknikere er i gang med at samle spor. Gårdejeren ligger død på pladsen.



Gerningsstedet er afspærret. Det var åbenbart uheldigt at bo i nr. 13...

at bygge op, hvortil kommer arbejdet med at lave alle de andre detaljer på gården, f.eks. alt ragelset bag laden eller selve gården med dens

omgivelser. Bemærk også, at mange af bilerne har åbne skydedøre eller bagklapper og særlig indretning – noget, der tager tid at lave, men



Fjernsynet er på stedet for at rapportere.



Politihunde søger efter eventuelle spor.



Bag laden er der det sædvanlige rod med gamle biler, skrot og ragelse.

som har en god virkning.
Græsset er almindelig græsmåtte, hvorpå Martin

har blandet syv forskellige mosprodukter sammen, således at det giver effekten af



En af Martins flotte, omdekorerede biler.

mos og små blomster i græsset. I næste nummer viser Martin flere eksempler på

sin kunnen, bl.a. ombygning af Heljans IC3 til IC2. ■

Østtysk containervogn fra Piko

Toakslede containervogne fra det gamle DDR lyder måske ikke særligt spændende, og hvis man i den forbindelse kommer til at tænke på Limas gamle, toakslede containervogne af billigt plastic fra 1980'erne, er det såmænd forståeligt nok – men helt forkert.

Pikos model af denne type

vogne overrasker nemlig positivt – ikke kun ved den fine detaljering på denne ellers simple vogn men nok så meget, fordi vognen er lavet af metal. Det giver en god vægt (100 gram), en formstabil, vridningssikker undervogn og en meget letløbende model, trods den store akselafstand. På undervognen kan



▲ Containervogne lyser godt op i landskabet.

man se, at den tilhører det østtyske postvæsen og er revideret den 12. 7. 74 – altså ren epoke IV.

Modellen er fuldt monteret med trin, seddelholder, gule færgeskroge, bremseomstillere, og den har naturligvis kk-kulisser. Vogne er læsset med to orange containere fra det hedengangne firma Deutrans – DR's officielle containerfirma – og det er ganske nostalgisk at se på skifterne "VE Kombinat" og den stiliserede globus på de to containere, der dog – af sparehensyn – har helt glatte vægge, selvom påtrykket lader ane, at siderne var trapezprægede.

Nå ja, man kan ikke få alt (til den pris), og i øvrigt ses

det ikke, når musikken spiller, og vognen er ½ meter væk.

fs

Piko art. nr. 57783 DR Post-containervogn. Pris ca. kr. 225,-.



Containerne er løse, men sidder godt fast på vognen.



Fine påtryk kendetegner Pikos modeller.

Bulderbasse-styrevogn i 1:87 fra Tyskland



Tre hvide...



...eller to rødelerter.

▲ V 36 (Lenz) trækker af med styrevognen.

*Tekst og fotos
Flemming Søeborg*

Slår man 'Donnerbüchsen' op i en tysk-dansk ordbog, får man blandt andet ordet 'bulderbasse' på dansk; det er jo til at forstå. På Google får man derimod det mærkværdige ord *torden-bøsnin-ger*, som til gengæld slet ikke giver nogen mening. Mange jernbanevenner kender sikkert ordet alligevel – i reg-

len nok oversat som 'rum-lekasser' eller 'tordenæsker'. Hvorom alting er, så drejer det sig om de tyske, toaks-lede vogne i stil med vore egne rystevogne. Hvor mange af vore vogne var bygget med træbeklædte sider, var de tyske lavet af stål eller jern og skulle efter sigende have givet nogle 'buldrende lyde' fra sig – deraf navnet (Donner = torden).

Det gælder dog ikke den



Førerrum i en Bif-styrevogn. Foto Wikimedia.



Helt mørkelagt vogn...



... lys hos passagererne...



...lys hos føreren...



...eller lys over det hele.

model, som Fleischmann netop har udsendt. Den er lavet af plastic, og det er ret lydløst. Det er en model af en speciel 'Donnerbüchsen', nemlig en styrevogn med førerrum i den ene ende. På et tidspunkt i 1950'erne manglede DB styrevogne til lokalbanetog, og en af løsningerne var at ombygge nogle gamle Donnerbüchsen-vogne til styrevogne. Der blev så koblet et antal ledningsvogne mellem styrevognen og lokomotivet, således at toget kunne returnere fra en endestation, uden at lokomotivet skulle løbe om. Som lokomotiver anvendte man ofte V 36, til dels ombygget med forhøjet førerrum, eller V 100, men også damplokomotiver som BR 64 eller 78 blev benyttet. Lokomotiverne kunne dog ikke betjenes fra styrevog-

nen, men føreren kunne afgive signaler til personalet i lokomotivet bagude.

En spændende model

Fleischmanns model forestiller Bif 83 143, en vogn, der havde hjemsted i Cadolzburg. Revisionsdatoen er den 10.03.58, og den bordeauxrøde vogn er fyldt med fine påskrifter på vangen samt på vognkassen – meget smukt. Der er utallige nitterækker på sider og tag, og undervognen er også veldetaljeret. I to tredjedele af vognen er der normale siddepladser, mens resten er rejsegodsrum og førerrum. Og det er jo nok her, at interessen for denne vogn koncentrerer sig.

Vognene blev ombygget med en lille førerplads, som er gengivet som en forhøjning i indretningen. Forrest

bibeholdt man endeperronen med gitterlåger, så styrevognen har faktisk en balkon eller altan for føreren – ret ejendommeligt. I endevæggen er der vinduer, det ene med vinduesvisker, under taget er der en lanterne, og på endeperronnens rækværk er der to lanterner mere.

Endvidere er der horn og klokke på endegavlen.

Hvad der gør denne model til noget særligt, er de digitale funktioner, den er udrustet med. Ved tryk på tasterne 1 og 2 kan man styre belysningen indvendigt, ved OK/* tænder/slukker man frontlanterne, der skifter

mellem tre hvide og to røde. Ved kørsel skifter lyset automatisk efter retningen – men det sker ikke pludseligt. Der går to-tre sekunder, inden det skifter. Det virker mere realistisk end de hurtige, abrupte skift, man normalt ser på modeltog. Strømoptaget sker fra alle hjul, og på grund af den lange akselafstand sker der ingen udfald. Ved digitaldrift er lysstyrken konstant. Vognen kan dog også bruges analogt. Der er ikke lydmodul i vognen. ■

*Fleischmann art. nr. 507883
DB Bif 83 143. Pris ca. kr.
575,-.*

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

Heljans omfattende program



MR 4025 og MY 1124 i Svendborg, juni 1995. Foto Flemming Søeborg.

*Tekst og fotos
Flemming Søeborg*

Det er nok ikke nogen hemmelighed, at Heljan har mange planer for danske modeller. Her i foråret har virksomheden lettet låget for nogle af de mange nyheder, der er på vej i de kommende år.

De største nyheder er MR/MRD-togsættet, som Heljan planlægger. Det er en nyhed, som mange vil glædes over. MR-togene har kørt og kører stadig over store dele af landet, og Heljan bebuder, at MR-sættet vil komme i næsten alle mulige varianter – MR/MR, MR/MRD, rød, hvid, grålig og

muligvis også i Arriva-design. Et omfattende sortiment af *Lynette*-udgaver er også på vej – disse smukke togsæt kommer omsider i professionel kvalitet i et hav af varianter: Der kommer såvel to- som trevognssæt fra DSB, OHJ/HTJ, LJ, SB og Østbanen. Det er lige før, at man kniber sig i armen ved disse udsigter.

Andet nyt

Mo 500-vognen vil få lysskift mellem to hvide (særtogs-)lanterner og én rød samtidig med, at der fremover vil blive mulighed for separat tænding og slukning af interiørbelysningen (digitalt). Den

nye serie af Mx/My-lokomotiver får hver deres kendetegn: De vinrøde får lysskift mellem én og to hvide lanterner på fronten, hvilket var gældende indtil 1975 hos DSB (kun i mørke, om dagen kørte man selvfølgelig uden lys). De rød/sorte varianter får de røde slutlanterner, og her bliver lysskiftet som i dag, altså tre hvide/to røde hhv. for og bag. Lyset vil kunne tændes og slukkes manuelt (i digitaldrift). I øvrigt er de afbildede modeller ikke de endelige versioner, blandt andet skal farverne justeres, pointerer Heljan.

Flere projekter

Der er dog meget mere på tegnebrættet: Af-, Cp- og CML-vognene kommer i mange varianter – det

er klassiske, træbeklædte vogne med tagrytter, enten lakerede eller malede. Endvidere kommer DA-postvognen i mange udgaver – disse vogne var blandt de korteste bogievogne, men de blev sågar brugt i internationale tog. Postvognen kommer også i privatbaneversioner. Den klassiske godsvo



I et kort sekund kan man opleve både hvide og røde lanterner tændt.



Den vinrøde model har skift mellem enkelt-



My med tre hvide frontlanterner...



LJ-Lynette i 'Heljan-omgivelser', Nykøbing F. ca. 1967. Foto Kurt Jeppesen.



...og dobbelt frontlys – her som særto



...eller to røde slutlygter.

litra G/Gs kommer i flere udgaver (smal/bred dør, m/u bremseplatform), og der er forbillede nok at vælge imellem – DSB havde over 3.000 af disse standardvogne fra 1950'erne, som man i dag mest ser som skure på landet.

Endvidere vokser sorti-

mentet af HEKI-produkter støt og stille, og Heljan har bestilt et diorama fra HEKI, hvor dekorationsmaterialerne vil kunne ses i deres rette omgivelser. DSB-rutebilerne skulle være på vej nu. ■



DA 5005 i Odense, august 2006.



AF 97 på Centralværkstedet København. Foto DSB.



G 40033 i Vejle 1996 – bemærk EUROP-litreringen.

Skinnetransportvogn fra ÖBB

Det er Fleischmann, der har sendt denne nye, toakslede skinnetransportvogn på skinnerne. Vognen er læsset med 15 nye, sammenlignede skinner á 14 cm længde.

Vognen er en fladvogn med aftagelige sidestøtter og lave endegavle – typisk var (og er) disse vogne ofte tidligere lavsidede, åbne godsvogne, der har fået et otium med

denne tjans.

På grund af vægten af skinnerne er vognen ret tung og meget letløbende. Under vognen har fint detaljeret strækbånd, bremseklodserne er i plan med hjulenes køreflader, der er fine øskner til f.eks. færgetransport,

og pufferne er af metal. Til gengæld er der ingen løsdeler ud over sidestøtterne, der skal monteres.

fs

Fleischmann art. nr. 523611.
Pris ca. kr. 295,-.



Den nye skinnetransportvogn.



Fra hverdagens hårde slid – skinner læsses med håndkraft på DB-fladvogn. Kværkeby, april 1957. Foto HBDS.

Tysklandstoget i nyt design



De velkendte togsæt VT 605, der står for mange af forbindelserne mellem København/Århus og Hamborg-Berlin, synes nu at få et nyt udseende. Det første togsæt, nr. 605 507, blev i midten af marts omfolieret i lidt tillempet IC4-design. Om det pynter, kan vel diskuteres, og designet af fronten synes at være løst mindre hensigtsmæssigt – for ikke at sige direkte ubehjælpsomt

(eller grimt!). Mellemvognenes udseende er til gengæld mere harmonisk.

Det varede blot ét døgn, så meldte Roco, at firmaet vil lave togsættet i det nye udseende, selvom der først var planlagt en udgave af VT 605 "Århus" i gammel-design. Om denne også kommer, var ikke fuldstændigt afgjort endnu, så vi må vente og se.

fs

VT 605 i det nye, IC4-lignende design. Foto Christian Poulsen.



En af mellemvognene i det nye design ser mere elegante ud - men indvendigt er de lige trange på 2. klasse. Foto Christian Poulsen.



Den nye front på VT 605 ser lidt mærkværdig ud. Foto Christian Poulsen.



VT 605 i det nye, IC4-lignende design. Foto Christian Poulsen.

Diplorier fra EpokeModeller

Der er vist ingen anden producent inden for modeltogsbranchen, der er så flittig og opfindsom som Per Møller Nielsen fra EpokeModeller. Nogle af de seneste nyheder er også nogle af de mindste, men derfor ikke ubetydeligste.

Det er et sæt med to diplomier i byggesættet. Diplomier (af nogle misvisende kaldt deployere) er en slags minimale bogier, der bruges på værksteder, ved skinnearbejder og andre steder, hvor man skal have flyttet tunge ting på sporet. Egentlig er det bare to aksler med hjul, holdt sammen af et par stålbjælker. De findes i utallige udformninger og har været brugt 'i mands minde' og bruges stadig.

Modellen

Delene til byggesættet er hurtigt overset: Hver diplomie består af 'stålbjælkerne' med lejer samt fire bittesmå hjul – alt sammen støbt i et plastmateriale. Hjulene skal blot limes på plads. Dog kræver det en smule forberedelse – hullerne til akslerne var ikke brudt helt igennem på mine to eksemplarer, så med forsigtighed borede jeg med et Ø 1 mm bor hullerne op. Derefter

skar jeg graterne af hjulene og monterede hvert enkelt hjul i de respektive 'akselgafler' med cyanolim. Det er ikke for folk med ti tommelfingere, men det kan lade sig gøre – om end man skal være lidt varsom, så holderne ikke knækker.

Da hjulene alligevel ikke kan dreje rundt, gør det ikke noget, at der kommer 'rigeligt med lim' på. Når limen er tør, kan man bemale diplomierne med 24 mat gul (over det hele). Når de er tørre, skal hjulfladerne males med rustfarve, og resten af diplomien kan patineres efter smag. Herefter er det bare om at anbringe dem – enten på et ubenyttet spor eller i ballasten.

Andre nyheder er en cykel med cykelstativ (H0) samt en Minol-benzinstander. Senere kommer der DSB-klippekortautomater – de er ellers snart historiske, hvis det famøse Rejsekort kommer til at virke bedre end IC4 – og der kommer en cigaretautomat (uhadada!) og meldeklokker, så der er nok at se til.

fs

EpokeModeller. To diplomier m. skinnestykker. Pris ca. kr. 59,00.



Hjulene til diplomierne er bittesmå – husk at vende dem rigtigt.



Boring af huller.



Et par diplomier på Danmarks Jernbanemuseum. Foto Spor og baner.



Et par færdige diplomier.



Færdige – her med nogle rustne skinner.



Smart ny cykel til modeljernbanen.



MINOL – østtysk benzin til totaktere.

FRICO-kølevogn i N



▲ FRICO-kølevognen i hel figur.

Det er Fleischmann, der har udsendt denne farvestrålende, ældre kølevogn fra de nederlandske jernbaner NS, tilhørende kølefirmaet FRICO. Firmaet blev grundlagt i 1898 under navnet Friesche Coöperatieve, men skiftede i 1929 navn til det mere mundrette FRICO. Flere firmaer har udsendt FRICO-modeller i tidens løb, bl.a. Piko, Brawa, L.S. Models, men i vidt forskellige dekorationer.

Forbilledet for denne model stammer fra en serie på knapt 3.400 lukkede godsvogne, der blev bygget 1947-55. Vognen er baseret på en ældre Roco-model, som er

'camoufleret' med en Fleischmann-mærkat på undersiden.

Vognen lever dog godt op med de forskelligt farvede bånd på den hvide grund. Påskriften er på fransk



Vognen har et ...



▲ En anden type FRICO-vogn på Gbs-basis, her udrangeret i 1991. Arkiv Spor og baner.

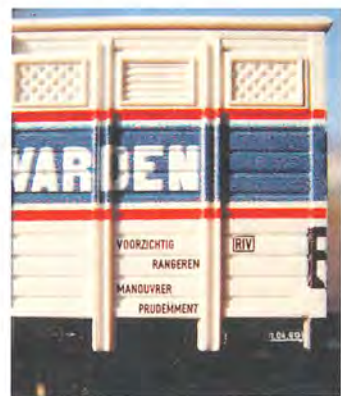
og nederlandsk, og selvom trykket kunne være skarper, ser det udmærket ud på lidt afstand. Den reklamerer for ost, smør og mælkpulver. Vognen er revideret 11.04.60, hvilket gør den til

en epoke III-vogn. Modellen er letløbende, men den er ikke udstyret med kortkoblinger. fs

Fleischmann art. nr. 833302. Pris ca. kr. 190,-.



...farvestrålende design...



...i de nationale farver.

Dekas – nyheder på stribe

Man må sige, at Dekas har lagt godt ud med annonceringen af en stribe nyheder

på vognområdet – Hbis, Hi-os-v og nu senest G/Gs-vog- nen. Det tegner til at blive

attraktive modeller, der vil leve op til tidens krav om nøjagtighed, overensstem-

melse med forbilledet og detaljer af stor finhed.

Dekas har i forvejen med det omfattende sortiment af tilbehør givet den kræsne modelbygger gode muligheder for at forbedre og forfine det materiel, der allerede er udsendt – eller tilføje disse detaljer på sine egne modeller. Med alle de nyheder, der er på vej, kan det snart dårligt svare sig selv at bygge modeltog. fs



Skagensbanen fragter her bl.a. en Hbis- og et par Gs-vogne (udenlandske) af sted sydpå. Aalbæk 1975. Foto Asger Christiansen.

Smånyt fra F2010

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Efter den store kollaps er hobby trade – nu under navnet F2010 – atter begyndt at røre på sig. Firmaet udsender ud over F-maskinen igen småting til modeljernbanen – sådan, som hobby trade begyndte for snart mange år siden.

Det er laserskårne ting i H0 – f.eks. planker til en perronovergang. Prægningen i specialkartonet er med fine årer og varierende indfarvning. Materialet er let at bearbejde – med en hob-



Plankeovergang af laserskåret karton.



Rækværket af 'stål' – meget anvendeligt til veje, broer og andre steder på anlægget.

bykniv skærer man det til i den ønskede længde, limer plankerne fast, og hermed færdig. For den, der vil detaljere overgangen yderligere, er der bittesmå trekanter – de tjener i virkeligheden til at føre eventuelt nedhængende koblinger sikkert over plankerne uden at hænge fast.

Et andet nyt produkt er stål-rækværk til broer og lignende steder. Også dette er lavet af karton, men i en lysere farve, så det ligner galvaniseret metal. Det er Huppertz Modellbau, der står for disse detaljer. Der er nye bygninger på vej, således en kommandopost med tilbygning i funkisstil fra Fredericia. Originalbygningen står neden for broen, der fører Prangervej over spornettet ved det nye bryggeri. Lignende kommandoposter kunne man finde over hele landet – f.eks. ligner den



Back to basis – F2010 tilbage til rødderne med dette lille kalkhus.

meget den post, der står ved Helgoland/Svanemøllen. Også denne model er lavet i laserskåret karton, lige som det lille kalkhus. ■



Post IV fra Fredericia – her i H0-størrelse.



Fredericia post IV den 29. april 2010.



Begreber ved digital drift

Af Jesper Pedersen

I sidste nummer af bladet skrev Ole W. Berg et par rigtig gode og meget brugbare artikler for os, som benytter digital drift. Men er man ny eller kommende bruger af digital drift, kan det være svært at forstå alle begreberne, og vi bør derfor tænke lidt mere over hvilke begreber, vi benytter. DC/jævnstrøm/jævnspænding og AC/vekselstrøm/vekselspænding bruges ofte som en betegnelse for antallet af skinner (ledere af strømmen). Betegnelserne gælder bare ikke altid – f.eks. bruger nogle Spor 1-anlæg jævnspænding, selvom de bruger tre skinner. Det

kommer formentlig fra H0, hvor Märklin her bruger tre skinner og er et vekselspændingssystem. De øvrige producenter bruger to skinner og er jævnspændingssystemer – I hvert fald ved analog kørsel. Ved digital kørsel bruges der vekselspænding uanset antallet af skinner. Derfor bør man, efter min mening, i stedet benytte begreberne "to-skinne" og "tre-skinne".

Når man læser Oles artikel "Om vognbelysning ved digital drift", kan man godt få den opfattelse, at DCC kun kan bruges, hvis man er to-skinne-bruger. I afsnittet "Strømoftag" skriver Ole: "For DCC (...) betyder det, at strømmen skal tages op

isoleret fra hver skinne." Og i artiklen "Der var 6, 8, 12, 16, 21..." skriver Ole på side 34, første kolonne, linje 15 "(...) 'jævnstrømsanlæg' (DCC) er 15-18 volt 15.000 Hz vekselstrøm (...)". Disse to citater, mener jeg, kan virke forvirrende, hvis man er ny i det digitale. Sådan som det er skrevet, tror jeg, nogen ufrivilligt får sat lighedstegn mellem DC og DCC. DCC har dog intet med DC at gøre – DCC er blot navnet på det digitale format. Et andet format er MFX. Nyere lokomotiver fra Märklin er som standard udstyret med dekodere af denne type, hvorfor det også her, som ny, kan være fristende at sætte lighedstegn mellem MFX

og AC/tre-skinne-drift. På nettet kan man også sagtens støde på indlæg i diverse fora, hvor der påstås at DCC er til "jævnstrømsbrugere", og at Märklin har deres eget system. Men formaterne har intet med antallet af skinner at gøre – Man kan altså sagtens bruge DCC ved tre-skinne-drift og MFX ved to-skinne-drift. Man kan i bladet "banen" nr. 115 læse en god artikel af Gert Johansen om tilblivelsen af de digitale formater. Artiklen hedder "Det begyndte med et utal af systemer". Her skrives, at Märklin har været med til at udvikle DCC-systemet – endnu et tegn på, at DCC sagtens kan bruges ved tre-skinne-drift.

Begreber ved digital drift – et svar

Jeg svarer meget gerne på Jesper Pedersens bemærkninger, da de er yderst relevante for mine artikler og for den faglige terminologi. Da jeg skrev de pågældende artikler, prøvede jeg at holde mig til emnet og ikke bruge flere nye forkortelser og specifikke betegnelser end nødvendigt. Jeg holdt mig altså til det gængse sprogbrug for ikke at gøre et kompliceret emne endnu mere vanskeligt.

Nu får jeg en lejlighed til at definere begreberne – og er ikke uenig med Jesper:

To- og treskinnedrift

Det må være de korrekte danske vendinger for de to typer drift. "Midterskinnekørsel" blev anvendt 50 år tilbage. Strømoftagstypen har ganske rigtig intet med

den anvendte protokol eller format at gøre. Og derfor giver "jævnstrøms- og vekselstrømsdrift" absolut ikke mening i den digitale verden, men er i vidt omfang det anvendte sprogbrug.

I praksis er det dog således, at ved toskinnedrift anvendes enten DC (Direct Current) = analog jævnstrøm eller en protokol/format benævnt DCC (Digital Command Control [digital kommandostyring]). Ved DCC – ca. 16 volt højfrekvent vekselstrøm – bærer den ene skinne fase og den anden 0.

Ved treskinnedrift er det i praksis at anvende AC (Alternating Current) = analog vekselstrøm, som Märklin har været ret ene om, eller et antal formater – Delta, MFX, Motorola – som Märklin har

været udviklere af. Andre store spillere i digital sammenhæng er Lenz og ESU. Ved treskinnedrift – AC eller nævnte protokoller – bærer midterskinne/punkterne fase og skinnerne 0.

Dekodere

Märklins dekodere understøtter ikke andet end egne

protokoller. De øvrige dekodere på markedet, som ikke er modelfabrikantbestemte, er i forskellige versioner universelle. De tilpasser også sig selv til den anvendte protokol. Og flere og flere lokomotivmodeller bringes da også på markedet i en i en udførelse, hvor man ved få, lette indgreb kan vælge mellem to- eller treskinnedrift. Og altså flere protokoller.

En konklusion

Herefter bør det vel konkluderes, at de rette digitale betegnelser i de fleste tilfælde vil være "toskinne DCC drift" eller "treskinne MFX drift"

Ole W. Berg



Lille blå Fut. Ill. Roco.

Büm-vogne fra Piko



For et par år siden udkom den nye serie UIC-X-vogne fra Piko. Der er tale om de tyske standard-passagervogne fra 1950'erne, der dannede basis for vore B-vogne. Nu er serien udvidet med et sæt med to grønne Büm-vogne (epoke IV).

Vognene, som er individu-

elt nummererede (nr. 51 80 22-40 754-9 og 682-2), svarer helt til den første serie. Længden er korrekt, detaljerne og bemalingen i orden, men naturligvis afspejler prisniveauet sig i, at der ikke er bagagehylde i kupéerne eller oplukkelige vinduer. Indretningen er tillige støbt

To nye Büm-vogne – de fylder godt op i landskabet.

i en underlig, højrød farve. Vognene er uomgængelige i datidens tyske eksprestog, lige som de ofte sås her i internationale tog. Med f.eks. Fleischmanns kortkoblinger (eller Märklins/Rocos næsten ens typer) kan man koble vognene meget, men

ikke helt, tæt sammen. Der er vedlagt løse trin til dørene.

fs

Piko art. nr. 58341 Büm232. Pris ca. kr. 500,- (for to vogne).



Nr 682 – bemærk håndtagene i vinduerne.



Indretningen i en Büm 232-vogn – Pikos model kræver nok lidt farvemæssig behandling af indretningen.



Relativt tæt kobling med Märklin- og Roco-kortkoblinger.



POSTVOGNEN



John Poulsen, banebøger, der blandt andet har skrevet bogen om CIWL's spise- og sovevogne i Danmark, gør opmærksom på, at våbenskjoldet på L.S. Models nye sovevogn nr. 2899 er forkert.

Det har på modellen dansk tekst, men i virkeligheden havde STU-vognene fransk tekst på skjoldet. De eneste CIWL-vogne, der havde dansk tekst i våbenskjoldet, var de træbeklædte vogne af ZS-typen, som netop

STU-vognene afløste i 1962.

Spor og baner beklager, at vi hoppede på dén limpind. Hvem der står bag denne 'historieforfalskning', ved vi ikke, men det viser endnu en gang, at man skal ikke tage altting for gode varer,

åbenbart heller ikke selvom produktet virker overbevisende. Så er det bare spørgsmålet, om L.S. Models vil lave udskiftnings-våbenskjolde til at montere på vognsiderne?

fs

Norsk containerbærevogn



Fleischmann har udsendt en ny variant af containerbærevognen litra Sgns. Denne model er lysegrå i udførelse fra firmaet AAE, og den er forsynet med to veksellad fra DB Schenker hhv. bring Logistics – altså to nutidige fragtselskaber. Den markedsføres som norsk vogn.

Vognen er – så vidt det kan bedømmes – korrekt nok. Der er mange små forskelle på Sgns-vognene, men modellen virker overbevisende. Den er meget letløbende, og bortset fra hjul og koblinger er den helt af kunststof, men dog med en vis vægt – 44 gram uden, 74 gram med de to veksellad. Om plasticmodellen er vridningsstabil på længere sigt, må vi tro på – ellers havde Fleischmann nok lavet den i metalstøbegods. Der er ingen ekstra løsdele – vognen er køreklar.

Påtrykkene er for det meste fine, rene og skarpe, og de er – igen så vidt det kan skønnes – fuldstændige. Kun ved de flerfarvede tryk er der lidt unøjagtigheder, men de ses kun i forstørrelsen. Vognen er revideret 10.01.06, så den er ret nutidig.

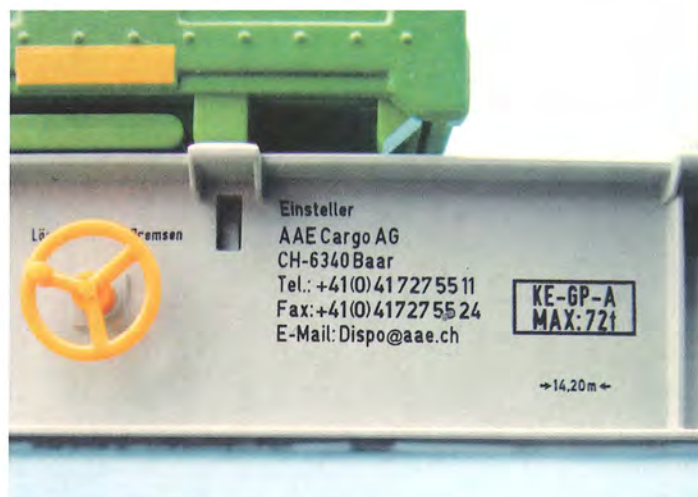
De to veksellad er også nydelige, men også her kan man finde manglende afstemning mellem de to farver i påtrykkene – de er ikke helt så flotte som ellers forventeligt hos Fleischmann. Mere irriterende er det, at de to veksellad mangler ordentlig arretering. Blot man rører ved vognen, flytter de sig, og ved ujævn kørsel ryger de af. Her skulle Fleischmann enten have givet dem mere vægt eller også have sørget for en form for fastholdemekanisme, for denne simple løsning er for dum.

Vognen taber nemt vekselladene.

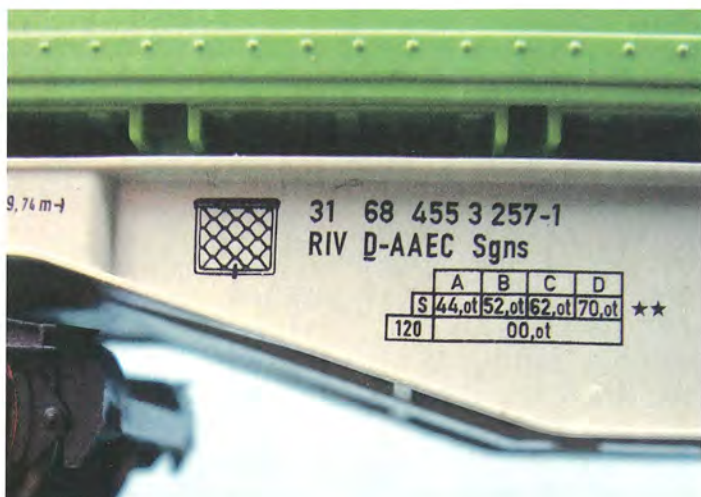
Jeg har mest lyst til at lime dem fast, men så forsvinder samtidig idéen med fleksibiliteten – og det er jo ikke alle modeller, som blot skal stå i vitrinen, så det er en vogn

med et begrænset indsættelsesfelt – med en 'pæn' pris. *fs*

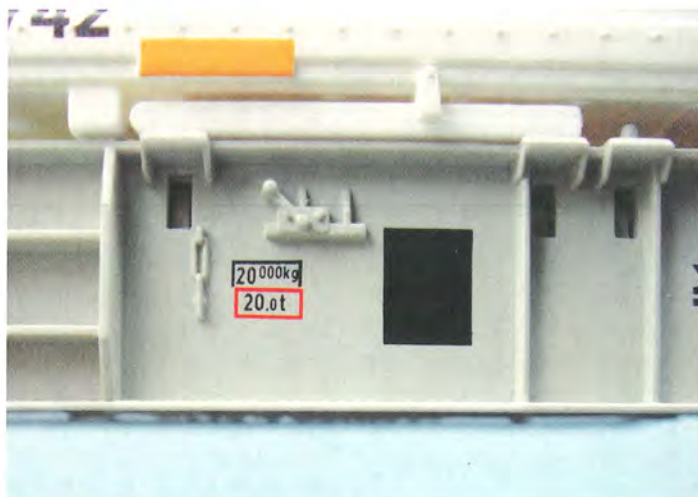
Fleischmann art. nr. 524205. Pris ca. kr. 380,-.



...næsten hele vejen rundt...



Flotte, klare påtryk...



...men flerfarvetrykkene er lidt skæve.

Den nyere tid ved jernbanen

Af Flemming Søeborg

bane bøger har ved flere lejligheder opfordret jernbaneansatte til at skrive deres erindringer, og det er der kommet gode bøger ud af. Seneste skud på stammen er Niels Erik Jensens erindringer fra et liv som elev (billetsælger) og senere assistent S (Sikkerhed) ved S-tog og FC Nær i København, krydret med en lang række personlige iagttagelser.

Bogen er hermed et godt grundlag for kendskabet til sider af jernbanedriften, som vel kun de færreste kender til i dybden, for personalet i kommandoposter og i trafikstyringen støder man normalt ikke på som passager. N.E. Jensen har haft blik for alle aspekter i sit arbejde og fortæller åbenhjertigt om det – samt om sine kolleger, elever og foresatte. Fortællingen er også krydret med en række beretninger om hændelser og specielle begivenheder på arbejdet, ud over de daglige rutiner og vaner. Det gør, at bogen hermed bliver et vægtigt bidrag til forståelsen af denne side af banernes virke samtidig

med, at den sikrer erindringerne herom – mange funktioner ved jernbanerne er forlængst historie (så som betjente billetsalg), og i de kommende år vil der ske en yderligere ændring for mange ansattes vedkommende. Bogen er rigt illustreret med forfatterens egne billeder, især fra S-banen.

Udmærket, men –

Når jeg alligevel er lidt loren ved denne bog – hvilket er første gang overhovedet for en bog fra *bane bøger* – skyldes det især det meget personlige eller snarere private islæt. I sin elevtid møder N.E. Jensen bl.a. ledere, der tydeligvis har et alkoholproblem (*"en duft af gammelt værtshus"*, som der står om vedkommendes kontor). Nuvel, det er der mange, der har – eller har haft – men behøver det at basuneres ud med navns nævnelser? Vedkommende leder har, så vidt jeg kan forstå, ingen mulighed for at tage til genmæle, og hvordan med de efterladte/pårørende? At udlevere andre, navngivne personer uden at give dem mulighed for replik finder jeg dybt

uetisk, og her skulle redaktionen have haft den røde pen fremme. Sådan gør man bare ikke, heller ikke selv om alkohol på arbejdet var en naturlig ting for 30-40 år siden.

På samme måde skulle redaktøren havde strammet gevaldigt op i teksten. Utallige gange på de 224 sider fortæller N.E. Jensen om sine vagter, der kunne gå fra 0.00 – 6.40 og igen fra 17.40 – 0.20. Jo, det er selvfølgelig interessant at få et indblik i de meget omskiftelige og helbredsskadelige arbejdstider, men et par eksempler kunne være nok – ellers bliver det bare for meget *'Kære dagbog'*. Forfatteren har gennem årene en masse elever til prøver i styring af toggangen, og igen er der tale om en nærmest uen-

delig række gentagelser af elever, der ikke synes at engagere sig i stoffet. Det er jo alvorligt nok, men efter den tredje eller fjerde omtale bliver det trivielt at læse om.

Jeg tror aldrig, at jeg har været så lang tid om at læse en jernbanebog, som jeg var om denne – den virkede nærmest uendelig (og det er ikke udelukkende positivt ment i denne sammenhæng). *bane bøger* skulle have redigeret denne bog med fast hånd og forkortet den med 60-70 % – den ville selv da have været læseværdig og ydet et væsentligt bidrag til den kollektive hukkommelse. ■

Jensen, Niels Erik. *Ved banen 1970-1986. bane bøger 2014. 270 sider, rigt illustreret. Pris ca. kr.298,-.*



Nye parkeringsregler

Der er netop kommet nye parkeringsregler. Fremover vil det f.eks. være forbudt at holde med to eller flere hjul på fortovet. Som det ses, var ordensmagten på pletten fra første færd af og klar til at notere P-synderne. Her er en af de allerførste bilister

nappet på Vesterbrogade i København – men måske slipper han med en advarsel, den unge alder taget i betragtning. Billedet er taget den 1. april.

Foto Arkiv Tommy Jørgensen.



Hilsen fra fortiden

Af Flemming Søeborg

Nogle gange får man ganske uventet en hilsen fra en fjern fortid. Sådan følte jeg det, da jeg for noget tid siden modtog dette billede fra Tommy Jørgensen. I første omgang kiggede jeg ikke nærmere på det, men da jeg fik set nøjere på det, vakte det min interesse.

Det viser en ældre sporvogn, der er fyldt med unge mænd – de sidder nok så nydeligt på række over for hinanden. De er alle sammen høflige – de har lagt kasketten, rigtige mænd bærer jo ikke hovedbeklædning inden døre – bortset fra en enkelt, der måske føler sig lidt mere på strå. Men helt almindelige passagerer, det er det ikke – det er tyske officerer på vej i en københavnsk sporvogn, en gang under Besættelsen 1940-45.

Forperronen er også fyldt af kasketklædte folk – helt forrest står den sortklædte vognstyrer, der nok tænker sit over denne samling af passagerer. Anledningen kendes ikke, men det er nok ikke en skovtur, som 'herrefolket' var i gang med.

Da jeg fik kigget billedet efter i sømmene, opdagede jeg nummeret på vognen – det er det lille, hvide emaljeskilt helt oppe under taget. '171' står der på skiltet – altså vogn 171 fra Københavns Sporveje. Da kan det nok være, at jeg gjorde store øjne, for vogn 171 er netop 'min' vogn – jeg har det pågældende nummerskilt, som jeg fik ved en byttehandel for mange år siden!

Det kunne være en linie 18, som tyskerne har 'besat' – man kan skimte lidt af linienummeret oppe til venstre bag 'lampeskærmen'. I hvert fald kørte vogn 171 i oktober 1950 på linie 18, der netop havde sorte tal på hvid bund. Vognen har dog også været indsat på linie 2, 3 og 9. De løjerlige 'kræmmerhuse', der hænger ned fra loftet, er papskærme, der skal forhindre lys i at trænge ud fra vognen (pga. krigstidens mørkelægning). I mørke blev gardinerne trukket for.

Vognen blev bygget 1902-03. Den blev ombygget flere gange og blev sikkert udrangeret i 1966, hvor de sidste gamle sporvogne blev



Vogn 171 på vej til fronten – eller blot en tur i byen...

skrottet. Som det kan ses, sad passagererne over for hinanden på lange bænke. Det var ikke rart at køre sidelæns i vognene, lige som det kunne føles ubehageligt at sidde og glo på medpassagererne (vognene blev kaldt 'glo-vognene').



Det lille vognnummer fra vogn 171 – det har været vidne til meget.



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

2014-nyheder fra HK-modeller/Hobbykæden kommer snart!



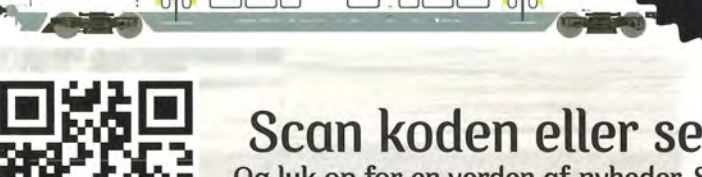
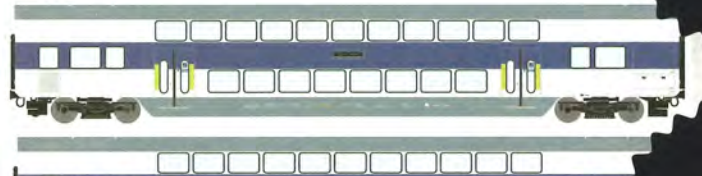
Forventet levering 2 kv. 2014

I 2002 lejede DSB de første dobbeltdækkervogne af Görlitz-modellen. Siden december 2011 har enkelte lyntogsløb kørt som DD-vognstammer med de aldrende ME-lokomotiver i front. Vognsættet består af i alt 4 vogne: 1 stk. Abs 7908 (styrevogn) 1 stk. Bk 7807 (Kioskvogn) 2 stk. B-vogne 7716 samt 7733. Alle har destinationsskilte med "12 LYNTOG Aarhus H"

NB. Vognene er monteret med indvendig belysning samt vekslede lysskifte i styrevognen!



Forventet levering 2/3 kv. 2014



HK 63007
vognsæt DC
DSB dobbeltdækkersæt
Lyntog Aarhus H epoke VI

2.195,-

HK 63007
vognsæt AC
DSB dobbeltdækkersæt
Lyntog Aarhus H epoke VI

2.195,-

Nordjyske Jernbaners MX produceres i samarbejde med Danske Loksounds, ESU, samt Team Heljan eksklusivt for Hobbykæden og HK-modeller. Levering medio 2014.

M9:

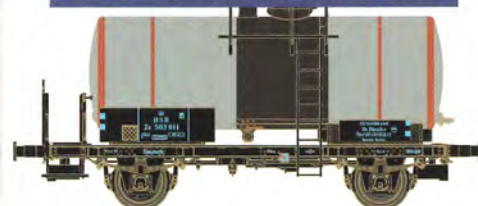
8609-1	DC analog	1.695,-	8610-3	DC dig. lyd	2.595,-
8609-2	AC digital	1.895,-	8610-4	AC dig. lyd	2.595,-
8609-3	DC dig. lyd	2.595,-			
8609-4	AC dig. lyd	2.595,-			

M10:

8610-1	DC analog	1.695,-	8611-1	DC analog	1.695,-
8610-2	AC digital	1.895,-	8611-2	AC digital	1.895,-
			8611-3	DC dig. lyd	2.595,-
			8611-4	AC dig. lyd	2.595,-



Forventet levering 3 kv. 2014



Køb alle
3 varianter
825,-

HK-modeller 48869
DSB Shell ZE 502 811 318,-

HK-modeller 48868
DSB D.D.S.F. ZE 503 611 318,-

Brawa 48867
DSB Shell med ICA ZE 502 812 259,-



Scan koden eller se mere på www.hobbykaeden.dk

Og luk op for en verden af nyheder. Se bl.a. de mange nyheder fra Nürnberg-messen og vores mange gode tilbud fra de kendte mærkevare leverandører. Her finder du også senest nyt om de mange andre ting, som HK-Modeller / Hobbykæden kommer med i 2014.

Hobbykæden

Vestergade 2 ▲ 9400 Nørresundby ▲ Telefon 98 17 65 55 ▲ www.hobbykaeden.dk

NYE DSB MX & MY

HELJAN

MEGET BEGRÆNSET OPLAG!

NY LYD
ESU LokSound v 4.0

21 pin stik - Individuel lyssætning (både rød og hvid)



- 43403 - DSB MX 1005 (III) DC m. lyd
43404 - DSB MX 1005 (III) AC m. lyd



- 43413 - DSB MX 1013 (IV) DC m. lyd
43414 - DSB MX 1013 (IV) AC m. lyd



- 44503 - DSB MY 1156 (IV) DC m. lyd
44504 - DSB MY 1156 (IV) AC m. lyd



- 44513 - DSB MY 1114 (IV) DC m. lyd
44514 - DSB MY 1114 (IV) AC m. lyd



Mange tak til HOLGER CORDTZ, GUNNAR W. CHRISTENSEN og JAN PEDERSEN for fotos

PR STYK
KUN

2.495,-

Udgives kun med lyd

Busserne er lige på trapperne - Afgiv din bestilling allerede nu!



- 3000 DSB Bus - (Skælskør) Nr. 785
3001 DSB Bus - (Valby) Nr. 783
3002 DSB Bus - (Sønderborg) Nr. 790

PR STYK
KUN **399,-**



- 3010 DSB Bus - (Århus) Nr. 846
DSB Bus - (Viborg) Nr. 849
3011 DSB Bus - (Vejle) Nr. 853
DSB Bus - (Herning) Nr. 855

SÆT
KUN **699,-**



FØLG SENESTE NYT PÅ WWW.HELJAN.DK ELLER [FACEBOOK.COM/HELJANAS](https://www.facebook.com/HELJANAS)