

SPOR OG BANER

Dit aktive modeljernbaneblad

Nr. 15 • Juni • Årgang 2014

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



**Ms-lyntoget
med frontmotor**



Linie 2 i model



**Svelleimprægneringsanstalten
i Horsens**



**Tre på striben -
nye NJ-Mx'er fra
Hobbykæden.**

BK 19.06.2014 - 13.08.2014
DKK 110,- SEK 145,- NOK 130,-
ISSN 2245-4039



9 772245 403007 00015

BK returage 33



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

McK NYHED:

Flotte vogne med mange detaljer - 8 varianter, 23 driftnr. Hbis, Gs 3. ep. II og III, Hios-v. Levering 3. kv. 2014, *bestil dem her.*



Skinnerensersæt passer både til H0 og N, foliage/bladnet i 3 grønne fv. Str. 25 x 15 cm, Turf (drys) gode produkter til træer og landskab.



N 1:160 Kassevogn Claas, H0
1:87 bl.a. landbrugsmaskiner/
Spor 1 1:32 NYHEDER Fendt

Traktor, højsidet ladvogn med fuld tømningfunktion, tilbehør til frontlader. (1:32 på bestilling)



Heljan DSB rutebiler

De legendariske DSB Busser fra Skælskør, Valby, Sønderborg, Århus, Viborg, Vejle og Herning snart klar til dit baneanlæg.

Preiser umalede figurer

Flere nr. igen på lager, f.eks. pakke med 130 passagerer og tilskuere.



LGB Havebane

Nu er tiden inde til tog i haven, skinner kan ligge i haven året rundt Kom godt i gang med startsæt.



FERIELUKKET
30. JUNI - 13. JULI

GOD SOMMER!

Altid aktuel med danske og udenlandske nyheder.

Besøg os på www.felderbanen.dk

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

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

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

Nu også med
indkøbskurv

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

märklin TRIx Roco

TILLICH HOBAHN FLEISCHMANN BRAWA

Rivarossi ARNOLD

ESU Electrotren Dekas vressmann

FALLER Auhagen SEUTHE

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!**

EpokeModeller

Vi slår et slag for posten på modelbanen



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



Foto Suzanne Henriksen.

Så er det allerede tid til et nyt nummer af "Spor og baner". På mig virker det som om, at tiden går hurtigere og hurtigere, og at vi allerede er nået til nr. 15, overrasker mig en del. I dette nummer er der atter en række interessante og spændende artikler – f.eks. om, hvordan man får styr på Heljans røde lyntog eller om, hvordan arbejdsgangene var på svelleimprægneringsanstalten i Horsens – gengivet på et meget flot diorama

Foråret bød på Danmarks største modeljernbaneudstilling i Bramdrupdam, arrangeret af DMJU. Det var et tilløbsstykke, men bag linjerne foregik der også noget, idet stort set hele bestyrelsen blev udskiftet. Den nyvalgte bestyrelse har allerede sat nye initiativer i gang, bl.a. en ny og bedre hjemmeside. På

Danmarks Jernbanemuseum var der også stort fremmøde under 'Thomas'-dagene i Store Bededagsferien med over 9.000 besøgende, så tog og jernbaner kan stadig tiltrække store grupper af interesserede, også uden for den 'normale' kreds af fans.

Desværre er der også tilbagegang på nogle jernbaneområder: Således lukker Scandia – det nuværende Bombardier i Randers – nu i sommer. Gennem 143 år leverede denne virksomhed materiel til vel nok alle danske jernbaner, og blandt milepælene kan netop nævnes de røde lyntog og vore dages IC3 – noget, randrusianerne kan være stolte af.

DSB på nedtur

Mindre stolt kan DSB være – dels er salgsvognene nu for-

svundet i alle tog (efter at billetsalg m.v. stort set er væk), og for at det ikke skal være løgn, vil DSB også nedlægge et stort antal trinbrætter på Svendborgbanen og Vestfyn. På Vestfyn foregår det efter den klassiske DSB-taktik: For et par år siden blev køreplanen udtyndet, således at disse trinbrætter blot fik holdende tog cirka hver anden time – men på vidt forskellige minuttal, der gjorde det svært at huske tiderne. Hverken om morgenen eller om eftermiddagen er der nu længere tale om et passende udbud af afgange, og det gør det illusorisk at benytte toget for pendlere.

Det er klart, at når togselskabet DSB beslutter sig for at gøre transport med tog uattraktiv, forsvinder passagererne. Det er lykkedes, og under henvisning til de faldende passagertal kan DSB nemt argumentere for en total lukning af disse holdsteder – bl.a. Holmstrup, Skalborg og Bred. Så kan befolkningen i dette *vejkantsområde* bare tage rutebilen, der er længere tid om kørslen – eller købe sig en bil og sidde i kø på motorvejen eller helt lade være med at bo så langt ude.

Jeg kan ikke se, at det har ikke den store betydning, om man kommer ti minutter hurtigere frem mellem

Odense og Århus, men det har stor betydning, om billetpriserne stiger og stiger, uden at trafikudbuddet på strækningerne tilsvarende stiger i kvalitet og hyppighed. Hvis DSB ikke kan præstere bedre kvalitet i trafikudbuddet end nedskæringer, prisstigninger, aflysninger og serviceforringelser over en bred kam, var det nok bedre, at selskabet kastede håndklædet i ringen og overlod scenen til mere visionære selskaber.

For 15-20 år siden blev Danmark åbenbart for lille til at opretholde indenrigsk godstrafik på skinner. Nu ser det ud til, at landet også er for lille til at opretholde selv et grovmasket jernbanelnet, udelukkende baseret på passagertrafik, på trods af en overordnet, politisk målsætning om at fremme et bedre miljø og minimere trængslerne på vejene. På det seneste er Tølløsebanen i fare for nedlæggelse på grund af sporets tilstand på nogle kilometer. Jeg spørger blot: Hvad er meningen? Heldigvis er der stadig en lang række veteranbaner, man kan besøge i sommerens løb. God sommer!

Med venlig hilsen,

Flemming Søeborg
Redaktør og udgiver

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

Dansk Model Jernbane Union

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

**- Næste gang
i KØGE i foråret 2015
www.dmju.dk**



Scan koden
og få flere oplysninger



SPOR OG BANER

Danmarks største modeljernbanemagasin

Nr. 15, 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 forfatternes egne og deles ikke nødvendigvis af redaktionen.

Forsidebilledet: Desiro 4916-4116 ankommer til Fruens Bøge den 17. maj 2014 kl. 1400. Foto Spor og baner.

Små forsidebilleder:

Ms-lyntoget med frontmotor. Foto Finn Frøsig.

Linie 2 i model. Foto Spor og baner.

Svelleimprægneringsanstalten i Horsens. Foto Rasmus Wiuff.

Tre på striben - nye NJ-Mx'er fra Hobbykæden. Foto Spor og baner.

Indholdsfortegnelse

Leder	3
Modelbane med eget værksted	6
Tur til Randers og Hadsund 1963	12
Nye tider for DMJU	16
På tur med lyntoget	17
En samfundsnyttig virksomhed	18
Scandia lukker	24
Odins Sæde - eller de jordiske rester	27
Sønderjysk banemand i krigens tid	28
Ms-lyntog... med frontmotor	32
DSB-rutebiler i Sverige	34
122 x 244 = 0?	35
Dage i blå	36
TEE Merkur-toget for 40 år siden	38
Nyt fra Italien	40
Et østtysk godstog med fælleseuropæiske aner	41
International vogn til modeljernbanen	42
Juleaften på modeljernbanen	44
Et modeljernbanehus	48
Tømmer-Fladvogne fra Roco	50
Exact-train - et nyt mærke i Danmark	51
Sporvejslitteratur	51
Tre nye Mx'er fra Hobbykæden	52
Nyheder på vej	53
Ken kommer med tre Mx'er på striben	54
- og saa en Carlsberg!	55
Desiro i N	54
Tag det roligt med Taes	58
Postvognen	59



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

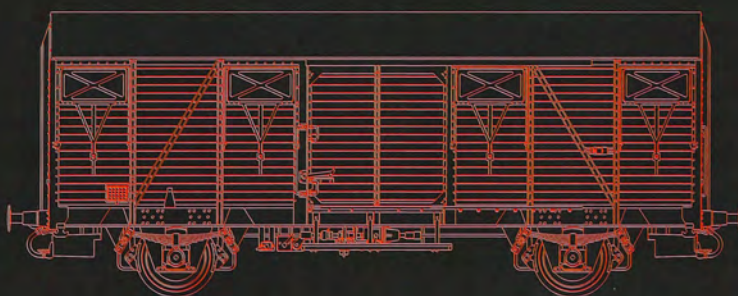
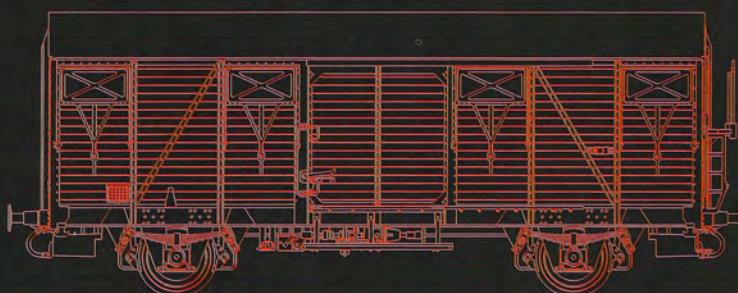
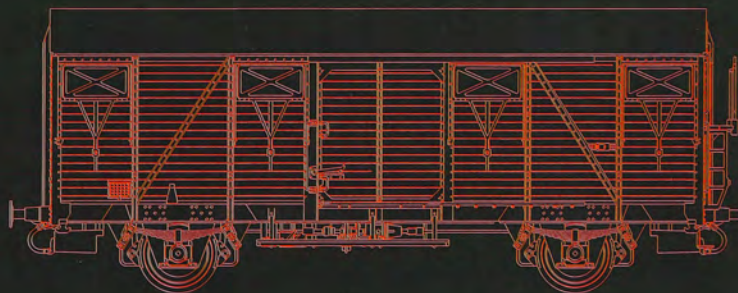


Besøg vores online shop:
www.witzelhobby.dk

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

DSB Gs serie I, II og III

I forretningerne efteråret 2014



MCK

DekaS

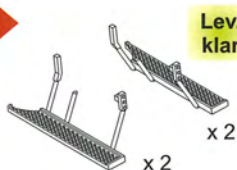
Løsdele til personvogne

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

DK-A-2007

Vejl.
udsalgspris

149,-



Lev.
klar

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,-



Lev.
klar

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.

Bremssespindel (1:87)

DK-A-1057

Vejl.
udsalgspris

59,-



Lev.
klar

Bremssespindel 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

www.dekas.dk
info@dekas.dk

Modelbane med eget centralværksted

MA-lyntog i størrelse H0 er Centralværksted Vest's speciale.



Tekst og fotos Martin Wilde

Det er ikke let at definere, om overetagen hos Klaus Balzarsen består af en modeljernbane ned tilhørende centralværksted, eller om det er omvendt. Men da modelbanen trods alt fylder mest, målt på kvadratmeter, så går vi i denne artikel ud fra, at det første er tilfældet.

Når man kan komme i tvivl, så er det fordi, at Klaus mest er kendt for værksteds-

aktiviteter – og i særdeleshed de mange ombygninger af tyske VT 11.5-togsæt til MA-lyntog.

– Jeg mangler kun en motorvogn, så har dem alle sammen, siger Klaus.

For ham er det ikke nok blot at købe Rocos færdige model af de klassiske danske lyntog. Han har altid haft et godt øje til de formskønne tog, og han begyndte at ombygge tyske modeller til ægte danske MA-model-

▲ Klaus Balzarsen løfter låget for nogle af centralværkstedets hemmeligheder.

ler, længe før DSB-versionen kom i produktion hos Roco. Efterhånden blev der gjort mere og mere ud af modellerne. Mange, der har besøgt det årlige modeljernbane-brugtmarked i den sidste søndag i efterårsferien i først Lyne og siden nogle år i Horne – små byer i Vestjylland mellem Varde

og Skjern – har også lagt mærke til Klaus modeller af MA-lyntog. Det er nemlig virkelig gennemført modelbyggeri, med eksempelvis lysende lamper i kioskvognen, der indikerer, om kaffemaskinen er tændt og på førerbordet i førerrummet, så man kan se hvilken retning toget kører, samt med sæ-



Et kig ind i værkstedet, hvor to MA-lyntog er under ombygning, blandt andet med fuldt udstyret førerrum.



Et par MA-lyntog er til reparation eller ombygning i værkstedet, men arbejderne er forsvundet fra gulvet. De sidder i kantine, som man tydeligt ser på billedet.



Klaus har bygget denne specialvogn, der ikke har noget virkeligt forbillede, men er nødvendig for værkstedets drift. Den benyttes som mellemvogn, så lokomotiver med almindelig Roco-kortkobling kan rangere rundt med lyntogsvogne, der har specialkobling.

der i passagerafdelingen, der kan vippe i såvel virkelighed som i Klaus' modeller. Naturligvis. Og alle er sølvgrå.

– Faktisk lavede jeg det første sølvgrå MA-lyntog, som blev sendt ned til Roco, så de kunne se, hvordan det skulle laves. Det så jeg i øvrigt aldrig igen, fortæller Klaus Balzarsen med både stolthed og ærgrelse i stemmen.

Værksted i værkstedet

Centralværksted Vest er indrettet i et rum på førstesalen i huset. Her er der både arbejdsbord og værktøj, men rundt langs væggene er der også bygget en model i H0 af et værksted. Så Centralværksted Vest er altså både et virkeligt arbejdsværksted, hvor de små modeller bliver

ombygget eller repareret, og så en model af et værksted. Det har eksisteret siden 1991, dengang i en lejlighed i Varde. Siden er et flyttet på landet.

– Navnet fik det, fordi en kunde spurgte, hvorfor det ikke hed Centralværksted Vest. DSB havde jo centralværksteder i både København og Århus, men ikke noget her i Vestjylland. Og værkstedet er også som anlæg, så arbejde og hobby går ud i ét på den fede måde.

Et smil breder sig over ansigtet på Klaus Balzarsen. Godt nok har han også et »rigtigt« arbejde, men derudover er Centralværksted Vest et fritidsjob. Det fungerer som serviceværksted for en lokal modeljernbaneforhandler, og derudover



En del af centralværkstedet.



Klaus har installeret en roterende vaskerobot i et af værkstedsportene. Den kan naturligvis rotere også i model, men benytter ikke vand. Den har bløde børster og bruges til at fjerne støv fra togene.

har Klaus Balzarsen private kunder, der gerne vil have flotte modeller, men selv har problemer med, at hænderne ikke er skruet rigtigt på – eller har for lidt tålmodighed.

– Jeg har mere end 300

kunder. Det er dem, der har for mange tommelfingre og gerne vil have noget ud over det sædvanlige.

Når modellerne er færdige og har kørt de første prøvemeter på værkstedet, så er det tid til, at de bliver



Klaus har forstået at udnytte en skæv loftsvæg optimalt ved at placere modelbanen sådan, at der er fuld højde i gangen og stadig god adgang og oversigt over modelbanen.



Centralværkstedet.



Godstog, trukket af Mz, passerer havnen, hvor en kutter har lagt til ved en lille kajplads uden for inderhavnen.



Svingsted station.

prøvekørt rigtigt. Så sætter Klaus en bro op – bygget frit efter Lillebæltsbroen – og så bliver modellen kørt over på anlægget. Det strækker langs den ene væg i en lang gang, der går fra den ene ende til den anden på husets første sal. Klaus er både gift og har en datter på syv, men han har alligevel fået lov til at disponere hele førstesalen til sit tog. Til gengæld råder mor og datter over stalden, hvor familiens Shetlandspønyer står opstaldet, når de ikke går ude på marken bag ved.

57 meter spor

Anlægget er bygget til digital treskinne drift med Märklins K-skinne. Styringen sker med Uhlenbrocks Intellibox efter DCC protokol. – Der er i alt 57 meter kørestrækning, og det er K-skinne alt sammen. For det meste har jeg brugt de lange slanke sporskifter, fortæller Klaus Balzarsen.

Hele anlægget er bygget i moduler, så det kan skilles ad og tages med på udstilling. De enkelte moduler er ikke bygget efter nogen standard, men flere steder er enderne ens, så nogle mo-

duler kan pilles ud, og der kan i stedet køres på en reduceret udgave af anlægget.

– Anlægget er blevet 20 år. Det er udbygget løbende, og alle moduler er i min egen standard, siger Klaus.

Anlæg i forandring

Anlægget består af en vendesløjfe i hver ende og en enkeltsporet hovedstrækning. I den ene ende, lige ovenfor trappen, findes en havn, og fra havnen køres til en station med tre perronspor. Herfra udgår også sidesporet til værkstedet, som kun kan befares, når broen

til værkstedet er sat op tværs over gangen. Fra den store station bugter banen sig gennem et typisk fladt vestjysk landskab, ned gennem et hul i væggen og via en 90° kurve ind til anlæggets anden station. Herfra udgår fortsætter to spor, som er de to spor i anlæggets anden vendesløjfe.

Undervejs mellem de to stationer passerer toget et sted på anlægget, hvor banen på en typisk betonbro går over en mindre vej. Det er det eneste sted på anlægget, som er udført efter et sted, der findes i virkeligheden – i øvrigt nær Sig, nord for Varde. Flere af husene, der passerer undervejs, har forbillede i virkeligheden. Det gælder både en model af den gård, som familien bor på – og da den ægte gård er i gang med en længerevarende ombygning og modernisering, som blandt andet omfatter nedrivning og opbygning af visse tilbygninger, så er modellen



Arbejdspladsen på Centralværksted Vest, hvor Klaus Balzarsen udfører reparationer og ombygninger. Til højre ses spor og vej til broen, der forbinder værkstedet med modelbanen, broen var dog taget ned – eller ikke stillet op, da billedet blev taget.



Hovedstationen med moderne regionaltog fra Arriva og knapt så moderne fra DSB.



Det kan godt betale sig at udstyre sit anlæg med lys, for når natten sænker sig, opstår en helt anden stemning.

naturligvis konstrueret sådan, at tilbygningerne kan fjernes, efterhånden som det sker i virkeligheden. Det er også blevet til en model af Børsmose Kirke, hvor Klaus Balzarsen og hans hustru sagde ja til hinanden. Alle husmodellerne er i øvrigt bygget i skala 1:100.

– Så passer de bedre til de forkortede modeller på banen, forklarer Klaus.

Mange raffinementer

Udover den synlige del af modelbanen udgår der et sidespor fra vendesløjfen i havnen. Det fører ad en meget lang rampe, bygget som en opskåret model af det ene rør i Storebæltstunnelen, på ydersiden af anlægget ned til en opstillingsbanegård neden under anlægget. Her er der fem lange opstillingsspor samt et hovedspor, og det hele overvåges af sen-



Pulten, der viser, hvilke spor i den skjulte rist, der er ledige eller besat.



På havnepladsen er Jean Michel Jarre ved at gøre klar til endnu en dansk koncert.

sorer. På et panel i den ene ende af gangen kan Klaus se hvilke spor, der er besat, og hvor på sporet, der står tog. En lang række lysdioder lyser enten rødt eller grønt, alt efter om der er plads på sporet eller ikke. Han kan dog ikke se, hvilke tog, der holder på sporene. Dertil må han stadig bøje sig ned for at kigge ind. Til gengæld hænger der en gul seddel på væggen på den anden side af gangen. Her har Klaus skrevet dekodernumre op på samtlige de lokomotiver og motorvogne, han har kørende på anlægget.

– Det er jo ikke til at huske alle de numre i hovedet. Selv om jeg kører med anlægget

mindst en gang hver uge, så kan der godt gå flere måneder imellem, at nogle af lokomotiverne er ude og køre.

Men de kører. Selv Limas gamle MR-tog med den af mange modelbanefolk uskældte motor kører som en næsten lydløs drøm på Klaus' anlæg.

– Det kan godt lade sig gøre at få Limas gamle rundmotorer til at køre ordentligt. Men de skal have ordentlige strømoftag, og derfor har mine ældre Lima-modeller fået andre hjul.

Du kan se filmklip fra Klaus' anlæg på hjemmesiden www.cvest.blogspot.com ■



Banekolonnen arbejder, mens godstoget med kul til Herningværket passerer forbi.



▲ En del af det yderste spor i den skjulte rist er udbygget som underjordisk station, frit efter Københavns Lufthavn, Kastrup. Der har dog aldrig kørt Arriva-tog under Kastrup Lufthavn i virkeligheden, kun i model.



Klaus Balzarsens anlæg er udstyret med mange detaljer, her på banegårdsforpladsen.



Natten har sænket sig over den lille station Svingsted.

Tur til Randers og Hadsund 1963



*Tekst og fotos
Hans Gerner Christiansen*

Første dag i min sommerferie 1963 var 10. juni, og selv om jeg tidligere havde været i Randers og Hadsund, havde jeg besluttet ikke at fortsætte fra Hadsund til Ålborg, som jeg gjorde sidst. Jeg ville blive i Hadsund, for jeg vidste, at der var både motortog med Triangelvogn og et godstog at se på. Jeg tog som sædvanligt med tog 5 med afgang fra Odense kl. 8.45, og da toget kørte ind til Århus, holdt jeg udkig efter

det sædvanlige Odder-tog, som var et lokomotivtrukket tog. Jeg blev noget forbavset, da jeg opdagede, at trækraften var HHJ M 4, som jeg troede kun blev brugt til rangering. Med en tophastighed på 60 km/t kunne den vel godt holde tid, og heldigvis var toget det sædvanlige med en personvogn og en pakvogn, men det så alligevel pudsigt ud, da det lille tog tøffede afsted. Privatbanetoget fik udkørsel før tog 5, så jeg måtte tage et billede halvvejs bagfra.

Da jeg var ankommet til

▲ M 1 blev rangeret hen til drejeskiven for at blive vendt.

Randers, gik jeg op på vejbroen over den sydlige del af stationen og tog et billede ind mod stationsbygningen. Lige nedenfor broen stod en gammel værkstedsvogn Hb22481 fra 1875. Normalt var værkstedsvogne gråmalede, men Hb-en syntes at have beholdt den normale godsvognsfarve. Den gamle vogn havde hjemsted i Randers.

Grunden til mit ophold i Randers var imidlertid Ry-

omgårdbanens bro over Gudenåen, som jeg havde hørt om. Rygtet talte sandt, det var et ejendommeligt bygningsværk. Jeg skrev i min billedmappe, at den var en mellemting mellem Lillebæltsbroen og Rundetårn, og det synes jeg stadig. Ved de to ender af broen trone de to tårne med brystværn og skoldehuller som på et rigtigt middelalderligt slot. Hvis der var kommet en krigsridende i fuld rustning



En enkelt person iagttog forundret det lille Odder-tog med M 4 som trækraft.



Efter ankomst til Randers gik jeg en tur op på vejbroen og tog et billede af den gamle værkstedsvogn Hb 22481, der i modsætning til vognen til venstre havde beholdt sin originale farve.

◀ Ryomgårdbanens bro over Gudenåen kunne godt have været indgangen til en middelalderborg.



Efter ankomsten til Hadsund skyndte jeg mig at gå over broen, så jeg kunne få et billede af skinnebussen på broen. Det er let at se, at den smalle bro trænger til en afløser.



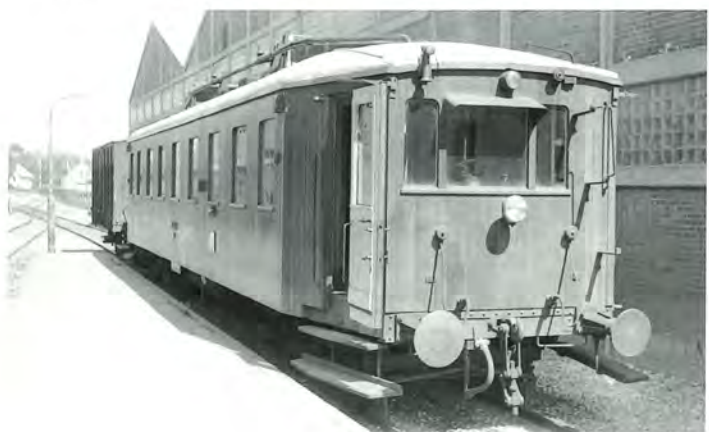
Detalje fra broen over Gudenåen. Man kunne gå ind i tårnene og via en vindeltrappe gå op og kontrollere, at også den øverste del af broen var i orden.



RHJ SM 53 kører i land på den sydlige del af broen.



På lokalstationen i Randers var der ikke så meget liv, men pludselig viste der sig en Kielervogn i det fjerne. Til venstre står en meget stor Q-vogn, som er udstyret med de såkaldte svenske aksellejer.



hen ad skinnerne, havde han passet ind i billedet. Jeg tog en del billeder af broen fra forskellige vinkler og med skiftende udsnit, og de blev meget dekorative.

Jeg måtte løsrive mig fra middelalderen og hoppe ind i 1963 og gå mod RHJ's lokalstation. Da jeg kom ned til havnen, mødte jeg et skinnebustog, der var på vej til DSB-stationen. Da jeg kom til lokalstationen, var der ikke meget liv, så jeg gik lidt rundt og kiggede på diverse godsvogne. Desværre var solen på langs af stationen, så billederne blev

ikke så gode. Pludselig viste en af Kielervognene sig ude ved remiserne, så jeg skyndte mig at gå derud. Det var RHJ M 1, der holdt med en enkelt DSB Q-vogn, men det var lidt svært at komme ordentlig på afstand mellem diverse fabriksbygninger, men heldigvis kørte M 1 ned på lokalstationen, så jeg kunne få et ordentligt billede. Jeg var ved at tro, at det var M 1, som skulle befordre mig til Hadsund, men ligesom året før kørte den op til DSB-stationen med godsvognen. For kr. 5,50 købte jeg en returbillet til

◀ RHJ M 1 med en Q-vogn på krogen afventer tilladelse til at køre op til DSB-stationen. Bemærk "rattet", som er til at skifte gear med, bag frontruden.



I kraftigt modlys afgår FFJ 1208 med godstog til Ålborg.

Hadsund, men det var kun på grund af mit DSB-kort, at jeg fik den så billigt.

Jeg havde en fin tur til Hadsund, og straks efter ankomsten skyndte jeg mig tilbage over broen, for jeg ville gerne have et billede af toget på broen. Det fik jeg også,

og da jeg ville gå tilbage til stationen, drejede den mobile del af den gamle bro, så jeg fik også et billede af det.

Da jeg passerede den østlige remise, bemærkede jeg, at det var FFJ M 1208, der skulle trække det daglige godstog til Ålborg. Det va-

rede ikke længe, før det "fir-kantede" lokomotiv begyndte at rangere med diverse vogne. Til sidst bakkede godstoget ind i spor 1, hvorfra det skulle afgå. På grund af solen måtte jeg tage et billede bagfra, men da toget fik afgang, tog jeg et modlysbillede.

Så var det bare med at komme ud til broen igen, for nu kom der tog fra Randers, og det håbede jeg var med en af Kielervognene som trækraft. Jeg nåede ikke helt ud til broen, så jeg måtte tage billedet i svinget mellem broen og stationen. Det var sandelig M 1 med en enkelt godsvogn på slæb. Jeg skyndte mig ind på stationen for at se M 1 rangere, og det varede da heller ikke længe, inden den gamle motorvogn havde stillet den medbragte godsvogn og hentet to andre

godsvogne, der skulle med tilbage til Randers. Mon det i grunden var det daglige godstog på RHJ?

Snart var der igen indkørsel, og denne gang var det nordfra. Jeg regnede med, at det var det lille tog, som jeg i sin tid tog billede af i Ålborg, og som blev trukket af en Triangelvogn. Det var det, og det var igen APB M 1, der trak toget. Resten af toget var også det samme, nemlig DC 72 og en "Bette Klaus". Et herligt lille privatbanetog.

Jeg måtte snart tage afsked med Hadsund og satte mig ind i en skinnebus fra RHJ. Undervejs til Randers krydsede vi med en Kielervogn, RHJ M 2. Den skulle til Hadsund som særtog og hente nogle godsvogne. Fra Randers skulle jeg med et iltog, der kørte foran lyntoget



RHJ M 1 skulle have to godsvogne med tilbage til Randers.

▲ Næste tog fra Randers var Kielervognen RHJ M 1 med en godsvogn, og jeg nåede desværre ikke helt ud til broen men måtte tage til takke med et billede kort før stationen.

Så ankom det fine lille Triangeltoget, som jeg året før havde fotograferet i Ålborg. Det bestod igen af APB M 1 med DC 12 og en "bette Klaus".



”Limfjorden”, og det var nær glippet. Da skinnebussen kom til Randers lokalstation, begyndte to mænd at læsse en enorm masse bane-pakker ind i skinnebussen. ”Skal du med lyntoget?”, spurgte den ene. Det skulle jeg jo ikke men med et tog, der gik før, så jeg kiggede nervøs på mit ur. Endelig blev man færdig, og så var førerrummet også fyldt godt

op med pakker.

Jeg nåede iltoget, der kun kørte på hverdage. I Århus steg jeg over i lyntoget ”Aros”, der bragte mig hjem til Odense. I Horsens var jeg så heldig, at Odderbanens godstog lige ankom i spor 1 og lod sig fotografere.

Jeg syntes, at jeg havde haft en udmærket tur, hvor jeg godt nok havde set nogle af de tog, jeg tidligere

havde set, men på andre stationer. Jeg havde fået en hel del gode billeder, skønt min Contaflex med sort/hvid film var gået i stykker, så den tog alle billeder på største blænde, nemlig 2,8. Det bevirkede, at negativerne blev overbelyste og havde begrænset dybdeskarphe-
den, men noget af det kan klares i mørkekammeret. Min historie fra dengang i 1963

slutter med, at jeg skrev, at Hadsund havde en smuk beliggenhed ved fjorden, men da banen til Randers ikke just var i farezonen, skulle der være mulighed for, at man også i fremtiden kunne ankomme til byen med jernbanen. Jeg blev klogere, for inden 1960'erne var forbi, var det meste af det danske privatbanenet nedlagt. ■



Så er det om at lægge kræfterne i, når man er alene om at betjene drejeskiven.



En solo-skinnebus skulle transportere mig tilbage til Randers. Ude i baggrunden er Triangeltoget til Ålborg klar til at bakke til perron.



**TEAM
RC KONGEN**

Heki

märklin

**Uhlenbrock
digital**

LILIPUT

PECO

HELTAN

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

Nye tider for DMJU

Af Flemming Søeborg

Danmarks største modeljernbaneudstilling i Bramdrupdam-Hallen i april fik et noget uventet forløb inderst, da der samtidig var generalforsamling i DMJU. Her blev næsten hele bestyrelsen skiftet ud efter heftig debat, i hvert fald i følge referaterne. Meget handlede åbenbart om formalia i forbindelse med indkaldelsen, nogle poster i regnskabet, almindeligt 'personfnidder' og uklare forretningsgange i bestyrelsen. Dette synes at være afklaret nu med valg af nye medlemmer og en mere stringent kommandovej.

Den nye bestyrelse ser således ud:

Formand Jan-Ole Hansen
Næstformand Frank R. Taarup
Kasserer og sekretær Jørgen Hørlyck
Medlem Henning Lander
Medlem Gert Frikke
Suppleant Vakant

Der kan allerede mærkes, idet DMJU har fået ny og mere spændende hjemmeside. På længere sigt vil DMJU bl.a. arbejde på at få lavet nogle videoer til hjemmesiden og udarbejde materiale om oprangeringer m.v. – et nyttigt supplement til de mange kilder om jernba-



Som det kan fornemmes, var der godt fyldt op i de to haller.

nedrift, der ellers findes. Et stort velkommen til den nye bestyrelse her fra bladet!

For de mange besøgende på udstillingen var oplevelsen af modeljernbanerne i alle størrelser det vigtigste, og da der var noget for enhver smag, kunne man få rigtig lang tid til at gå med at få set de mange anlæg – og talt med udstillerne.

Der var selvfølgelig også mange forhandlere i hallen. Det var især om lørdagen, at der var gang i handelen, mens søndagen mere virkede som 'familieudflugt' med hygge på programmet. Det var dog dejligt at se, at der var besøgende i alle aldre, så interessen for (model-)jernbaner blev bestemt stimuleret de to dage. ■



En træt chauffør på Obbekær-anlægget. Bemærk påskrifterne på lastvognen...



Randers-klubben 'Gudenåen' har lavet nogle flotte bygninger fra hjembyen.



Masser af gode tilbud og spændende stande i Bramdrupdam.



I al beskedenhed deltog 'Spor og baner' naturligvis også på denne store udstilling. Foto Spor og baner.

På tur med lyntoget

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Som nævnt i sidste nummer af bladet var der mulighed for at prøve en tur med det nyrenoverede Ms-lyntog i påsken. Alle-rede på den første afgang var toget fuldt besat af glade og forventningsfulde rejsende, og præcis kl. 10.00 fløjtede togfører Lasse Winterberg afgang for det hæderkronede tog.

Lokomotivfører Poul Skov havde det ansvarsfulde job med at køre toget, og det forløb til alles fulde tilfredshed – den lille kilometer frem og tilbage, som det var lyn-toget forundt at køre på. Farten oversteg vist ikke 40 km/t, som mine medpassagerer i 1. klasses kupéen bemærkede, men hvad gjorde det? Hovedsagen var at komme ud at køre med det elegante lyntog igen – for første gang i over 40 år. Tilbage står blot at håbe på, at det på et tidspunkt kan blive fuldstændig godkendt til også at køre uden for det aflukkede revir – udstyret

med ATC, således at det atter kan suse af sted mellem de danske købstæder.

Lyntoget var beskiltet "Limfjorden", hvilket vel i og for sig var en kende misvisende – de første lyntog havde navnene "Kronjyden", "Østjyden" og "Vestjyden". "Limfjorden" optrådte først fra 1949, hvor "Østjyden" pga. ændret løb også fik ændret navnet. På den anden side er lyntoget i dets nuværende skikkelse heller ikke i originalt udseende, blandt andet mangler det gitrene for forruderne, ligesom andre detaljer stammer fra senere tider (imiteret birketræs-beklædning indvendigt, nyere pladsnumre, nummerringen af materiellet), så "Limfjorden" er vel også på sin plads. ■

Som det ses, var der stor interesse for at komme med lyntoget. ►

◀ Lokomotivfører Poul Skov og togfører Lasse Winterberg poserer foran mellemvognen AA 431.

Ms-lyntoget blev flittigt beundret lige fra morgenstunden. ►



▲ Førerrummet i Ms-lyntoget var og er ikke stort, men der er nok at holde øje med for lokomotivføreren. Arkiv Danmarks Jernbanemuseum.



En samfundsnyttig virksomhed

Gennem 100 år imprægnerede Collstrop sveller til alle danske jernbaner.



Tekst og fotos Rasmus Wiuff

Virksomheden Collstrop imprægnerede fra 1889 til 1989 ca. 15 mio. sveller til Statsbanerne og privatbanerne. I dag er Collstrop i den brede offentlighed nok mest kendt for den negative omtale af forurenede grunde rundt omkring i Danmark. Sådan har det ikke altid været. For ca. 100 år siden udtalte DSBs generaldirektør Ambt sig overordentligt positivt om den store, samfundsøkonomiske nytte, virksomheden Collstrop den gang bidrog med.

Imprægneringen betød, at svellernes levetid øgedes fra 3 – 10 år til 40 – 50 år. Samfundet har på denne måde sparet, hvad der i nutidskroner svarer til langt over en mia. kr.

Collstrop havde to imprægneringsanstalter, i Køge og i Horsens. På baggrund af fotos og beskrivelser fra Industrimuseet i Horsens og i byarkiverne i Køge og Horsens har jeg bygget et diorama svarende til fabrikken i Horsens omkring 1960. Billederne fra dioramaet beskriver i store træk et arbejdsdøgn på fa-

▲ Farvel, og tak for i dag!



Godsvognen er placeret på en vogndrejeskive, som nu med møje og besvær tvinges rundt af en stærk mand.



Det er morgen, og rangermaskinen, litra F 694, er netop ankommet fra Horsens Station med dagens last af friske bøgesveller.



Herefter går det noget lettere, når traktoren kan trække vognen vha. en kæde.



Fire raske gutter, der bar en svelle tværs over landet.

brikken i Horsens. Det kunne i princippet lige så godt være på fabrikken i Køge. Den væsentligste forskel lå i de to fabrikkers arkitektur. Arbejdsgange og imprægneringsmetoder var de samme.

Jeg boede som barn i årene 1956 – 1966 med udsigt over Horsens Havn. Jeg kom på havnen næsten hver dag, og mine ture gik ofte helt over til imprægneringsanstalten eller blot imprægneringen, som Collstrops fabrik blev kaldt i daglig tale. Området var indhegnet, men man kunne gennem heget se de mange stabler af rå og behandlede sveller, og så kunne man høre lyden af motorsave. På afstand en god lyd.

Fabrikken i Køge var den ældste, og da fabrikken i Horsens åbnede, gik fire stærke mænd med en næsten 100 kg tung svelle fra Køge til Horsens – eller omvendt – som en markant hilsen til kollegerne.

Dioramaet

Dioramaets dimensioner er 54 gange 74 cm, hvilket i H0 (1:87) svarer til ca. 3.000 m². I sine velmagtsdage dækkede Collstrop i Horsens ca. 100.000 m², så dioramaet er kun en beskeden repræsentation af det store fabriksområde. Også selve hovedbygningen i fabrikken er beskeden, 12 gange 20 cm, svarende til 182 m², altså blot som et parcelhus.

Den rigtige fabrik var på ca. 1.000 m². Dioramaet er altså ikke en skalamodel, men kun en miniature.

Det vigtigste på Collstrops fabrik var naturligvis svellerne. Dem var der mange af, rigtig mange. Og det bør dioramaet afspejle, så jeg måtte finde en overkommelig måde at producere mange sveller på. En typisk DSB bøgesveller (type I) var – og er – 2600 mm lang, 260 mm bred og 160 mm tyk (høj). I modelstørrelse 1:87 svarer disse mål til 30,0 mm i længden, 3,0 mm i bredden og 1,8 mm i højden. Til udskæring af modelsvellerne er der anvendt friske fyrretræslister 2 x 3 mm, altså ret tæt på de korrekte mål.

Til hele dioramaet er der brugt knap 100 m fyrretræslist fra forretningen Teknikken i Søllested på Lolland, svarende til ca. 3.250 sveller. Heraf er 2/3 "hvidt" træ, mens resten er "imprægnerede" sveller, de fleste imprægneret med træbejdse i farven ædeltræ, som udmærket illuderer trykimprægnering. Med en svelleafstand på 5 - 6 mm vil alle anlæggets sveller kunne strække til næsten 28 m modeljernbanespor. Dette svarer til ca. 2,4 km på den store bane.

Efter svellerne er selve imprægneringsfabrikken det vigtigste. Den er ikke en eksakt kopi af arkitekt H. F. J. Estrups fabrik på enge-



Så går tømningen i gang. Den ny, hydrauliske mobilkran er effektiv. Den løfter let fire-fem sveller ad gangen.



Det er et farligt arbejde at stå på de høje svellestabler og tage imod.



En gang imellem kommer der svensk træ på svenske O-vogne med åbne sider. Her er træet på godsvognene stablet sirligt med en lille afstand og lagvis adskilt af små trælist, så svellerne kan tørre under den lange transport.



De små normalsporede vogne til intern transport af rå sveller skubbes af traktoren eller af arbejderne. Her er det to arbejdere, som skubber en vogn hen til det overdækkede spor i værkstedet.



Her køres smalspors-kæpvognen med sveller ud på en normalsporet bærevogn med tværgående smalspor.



Ups, her er det gået galt! En kæpvogn er kørt "i grøften", dvs. ned på normalsporet, hvor der åbenbart ikke stod en bærevogn klar.

ne ved Horsens Havn, men de historistiske træk er søgt gengivet, dels i de romanske port- og vinduesbuer og i de mange små pyntebuer i facader og gavle, dels i de otte små, gotiske tårne på gavlene. Fabrikken er hjemmelavet af pap og murstenspapir fra Faller og med et tag af fint, mørkt sandpapir. Jeg kan faktisk ikke huske, om fabrikken var opført af røde eller gule teglmursten. Farvefotos er jeg ikke faldet over, men jeg er sikker på, at Estrup må have opført et sådant bygningsværk i røde mursten – det er de fleste af

hans bevarede historistiske bygninger i Horsens fra den tid.

Inde i fabrikken ligger de fire store trykcyindre bygget af paprør fra køkkenruller. De to lavestliggende cyindre er de såkaldte autoklaver med oplukkelige endestykker og smalspor hele vejen igennem. Der kan være tre små vogne med sveller i hver af de 10 cm lange autoklaver. I den rigtige fabrik var der plads til ti smalsporsvogne i hver autoklave. Over autoklaverne ligger to arbejdsdyndre, hvorfra kreosoten (stenkuls-



Her er fabrikkens tag fjernet, så man bedre kan se arbejdsgangen. Der køres rå sveller ind i den venstre autoklave, mens den højre åbnes. Herefter vil man gøre klar til at lukke den venstre luge, mens de imprægnerede sveller så skal trækkes ud fra den højre autoklave. Bemærk endvidere styrepulten. Uden for billedet er der en smalsporet skydebro for sporene ind til autoklaverne.



Hvis der er stor efterspørgsel på sveller, må der arbejdes om natten. Om vinteren er det altid nødvendigt at arbejde også i de mørke timer. Her foran fabrikken er der i tidens løb spildt en del kreosot fra de mange imprægnerede sveller.



På dette foto er taget fjernet fra savværket, så man bedre kan se arbejdsgangene. Sveller fra svellevognen skubbes ind på arbejdsbordet. Her borer en arbejder huller til svelleskruerne, og der skæres også to snit i hver svelle, hvor skinnerne kan hvile. Den tredje mand er i gang med at trække en svelle over på transportøren, som fører svellerne ud af huset.



Udenfor tager en fjerde arbejder imod svellerne, som transportøren smider ned på de tomme smalspors-kæpvogne. Et ikke helt ufarligt arbejde.

tjæreolie) kunne løbe ned i autoklaverne, hvor kreosoten under tryk blev presset ind i svellerne. Bagefter blev den overskydende kreosot under vakuum pumpet tilbage igen: Den såkaldte Rüpings sparemetode. Rørstykkerne i fabrikken er lavet af overskudsplastik fra diverse samlesæt.

Ved siden af fabrikken står den høje skorsten – 31 cm svarende til 27 m. Fabrikkenes varmecentral varmede kreosoten op til ca. 100°. Skorstenen er lavet af et samlesæt fra det polske firma Stangel og består af 318 laserskårne ringe, som er malet murstensrøde. Helt ude i det ene hjørne af

dioramaet ligger savværket, som er bygget af tynde trælistor og med fint, lyst sandpapir som tag. På taget står et hjemmelavet udsugningsanlæg med silo til flis og savsmuld. På savværket blev eventuelle barkrester og andre uregelmæssigheder fjernet, og så blev der i hver svelle høvlet to 5 mm dybe snit med svagt hældende (1:20) plane flader, hvorpå skinnerne kunne hvile. Bøgesvellerne var nemlig så hårde, at man ikke behøvede underlagsplader af jern. Der blev også boret huller til svelleskruerne.

De små smalspors-kæpvogne er lavet på basis af tipvogne m.fl. fra Rocos indu-



På færdiglageret er det den gamle kran, som tømmer de små vogne. Der ligger normalt relativt få imprægnerede sveller på lageret – de skal helst hurtigt af sted, så der kan komme penge i Collstrops kasse.



Så er det bare at få fyldt vognen op i en fart, inden eftermiddagens rangertræk kommer for at hente den. De imprægnerede sveller vejer noget mere end de rå, og de er heller ikke så rare at røre ved. Men på plads kommer de. Lågerne lukkes og vognen er klar til afsendelse.

stribanesystem. På anlægget er der i alt ti kæpvogne. Også selve smalsporene er Rocos, dog først efter fjernelse af ca. 2/3 af svellerne for at sporet skal se mere svagt ud – som i virkeligheden. Sporvidden er 9 mm, hvilket relativt er lidt for lidt i forhold til virkelighedens 1.000 mm (11,5 mm).

Selvom meget på dioramaet er mere eller mindre hjemmelavet, så indgår der naturligvis mange helt færdige industriprodukter. Det gælder f.eks. lokomotiv, normalsporede godsvogne, biler, kraner, mennesker, lampe, stakit, træer og græs, af mærkerne F2010, hobbytrade, Heljan, Lima, Wiking,

Brekina, Kibri, Vollmer, Preiser, Noch, Viesmann, Witzel og som allerede nævnt, Faller og Stangel.

Nogle tilpasninger af disse produkter har dog fundet sted, så som åbne sidedøre på en PB-vogn fra hobbytrade, sorte og gule nummerplader på bilerne (R og RA for Skanderborg Amt henholdsvis Horsens Politikreds), løftede arme på arbejdere, som skubber de små vogne, samt patineret og rust på vogne og spor ved hjælp af diverse malinger fra bl.a. Humbrol, Modelmates og Flügger.

Både smalsporenes og normalsporenes sveller lå over hele fabriksområdet mere



Fabrikken har mange små, smalsporede vogne med sidestøtter (kæpvogne) til transport af rå sveller ind i fabrikkens imprægneringscylindre. Her står de og venter på dagens dont.



Intens trafik af små vogne med imprægnerede sveller på vej til lageret.

eller mindre dækket af jord og sand, der på dioramaet er lavet af indfarvet gips, mens de interne veje er lavt af groft ler (silt). Høegh Guldberg Gades brolægning er lavet af brosten fotograferet i Hamburg, mens vejskiltene er print af vejskilte fundet på internettet.

Som på den virkelige fabrik ligger smalspor og normalspor på dioramaet i hvert sit niveau, således at de små kæpvogne kan køre direkte ud på de normalsporede bærevogne og skubbes hen til et andet smalspor. Bærevognene (tre i alt) er lavet af kraftigt beskårede

personvognsbogier, hvorpå der er limet to skinner. Bag efter har de fået godt med sort maling. På normalsporene er der yderligere tre specialvogne, små fladvogne med små hjul. De bruges til at køre de hvide sveller fra lagerpladserne ind i savværket.

På dioramaet er der i alt ca. 125 cm smalspor og 220 cm normalspor. To steder på normalsporet ligger der vogndrejeskiver. Gruberne til disse er lavet af plastiklåget fra honningglas, mens selve skiverne er af pap med brædder af træ fra hvidløgsskægre. Da den ene drejeski-

ve ligger på ruten, hvor de imprægnerede sveller køres til lager, er den griset til med "kreosot". Også området foran portene ind til fabrikkens og jorden langs sporene frem til lagerpladsen er på dioramaet mørke af kreosot.

Der imprægneres stadig sveller

I dag er der intet tilbage af fabrikkerne i Køge og Horsens. Kun under jordoverfladen er der stadig ubehagelige rester fra imprægneringen. Collstrop-navnet lever videre i en moderne, miljøbevidst virksomhed Collstrop Brande A/S, der ingen

forbindelse har til de gamle svellefabrikker.

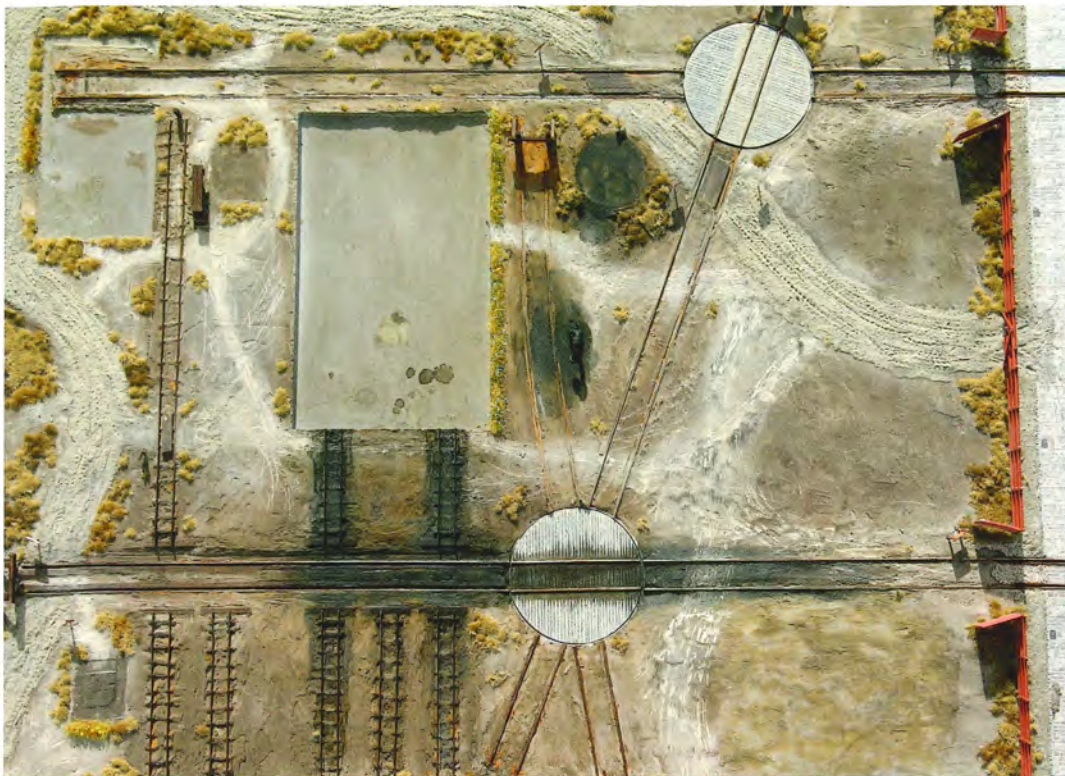
Myndighederne tillader ikke mere, at der opføres kreosot-imprægneringsanlæg i Danmark, så imprægnerede træsveller må importeres fra udenlandske fabrikker. Og de opføres stadig efter samme princip, som var gældende på Collstrops gamle fabrikker, dog med en større grad af automatisering af lukke/åbneprocessen, men altså stadig med specialvogne på smalspor og skydebroer.

Og hvad der er endnu mere morsomt, sådanne anlæg bygges rundt om i verden også af en dansk virksomhed, WTT A/S (Wood Treatment Technology) i Brande. På virksomhedens hjemmeside kan man se fotos af et nyt anlæg leveret til Sverdlovsk Railways, Rusland. Her ser man svellebelæssede smalsporsvogne, skydebro og trykcylinder. En moderne udgave af de gamle anlæg på Collstrops fabrikker i Køge og Horsens!

P.S.: Hvis du er interesseret i en mere uddybende beskrivelse af Collstrops og imprægneringens historie og med flere billeder fra dioramaet, er du velkommen til at skrive efter det på rasmus.wiuff@gmail.com. ■



Selv en enkelt lampe kan lyse langt i nattens mulm og mørke.



Arealet er rømmet, kun sporene er tilbage – plus sporene af kreosot over og under overfladen.



◀ Der skal bruges meget kreosot, og så er det jo godt, at Collstrop har sine egne tankvogne, selvom det meste kreosot dog importeres over havnen og pumpes direkte op i den store beholder, der er på værket. Som man kan se, kan det ikke undgås, at der spildes lidt kreosot på jorden. Tankvognen er den ene af Collstrops to private vogne.

DEN "DANSKE" SOVEVOGN

Nr. 2899 epoke III



ER IGEN PÅ LAGER



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

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

www.felixteam.dk



Hvis der også skal arbejdes ude på pladsen i en mørk nat, må udendørsbelysningen tændes. Der var kun få lamper på det store areal.

Scandia lukker

Af Flemming Søeborg

I det tidlige forår blev det kendt, at Bombardier nu lukker værkstedet i Randers, det tidligere Scandia. Værkstedet vil derefter være endnu en i rækken af virksomheder, der forsvinder

fra landkortet efter at have været i funktion siden 1861 – 143 års uafbrudt virksomhedshistorie er dermed forbi.

Scandia blev etableret af de britiske entreprenører Peto, Brassey and Betts, der stod for anlæggene af de



En af de tidlige godsvogne til JFJ, litra F 178 fra 1871 til Aalborg-Frederikshavn Jernbanen. Scandia, arkiv JMJK.



Rowan-dampvogn fra 1877, bygget for firmaets egen regning til demonstrationsformål. Arkiv Asger Christiansen.



En ældgammel Scandia-vognkasse, HA 2336 fra 1871, kunne være blevet reddet. Islands Brygge, maj 2000, Foto Flemming Søeborg.



Afgangssporene på Scandia cirka 1961 med nye og ældre vogne. Arkiv Spor og baner.

første, jyske jernbaneanlæg. Fabrikken, der dengang hed Hvide Mølle, byggede først og fremmest materiel og dele til jernbanerne, og den blev ledet af Frederick James Rowan, der overtog den i 1870. Allerede i 1873 solgte han den til sin søn William Robert Rowan. Blandt de kendte produkter fra farbikken er de specielle dampvogne til GDS og RHJ og det endnu mere specielle grydespor til GDS, der ikke var synderligt holdbart. Så var de talrige hestesporvogne, som Scandia leverede til sporveje over hele Europa, nok mere holdbare.

Et stolt foretagende

Fabrikken kom med tiden til at levere en meget stor del af materiellet til DSB og privatbanerne, og det vil fylde adskillige udgaver af "Spor og baner" blot tilnærmelsesvis at komme ind på de mange tusinde vogne og stykker trækraft, der forlod hallerne i Randers gennem årene. Det var alt lige fra Q-vogne over HD-vogne til toakslede rystevogne, 1930'ernes stål vogne, S-tog, lyntog (i samarbejde med Frichs) og senere de moderne serier af UIC-materiel – såvel til passagerer som til gods. Selv Mo-motorvogne blev bygget hos Scandia, der



Skagensbanens F3 fra 1936, som ses bag M4 fra Frichs, stammede også fra Scandia. Frederikshavn, 3. juli 1975. Foto Asger Christiansen.



Model af Kongevogn S 1 fra 1937 – også et Scandia-produkt.
Foto Spor og baner.



Scandia-skinnebus på vej mod Rønne H. ved Nørrekaas. Arkiv DBJ.



NSB fik bygget en serie sovevogne hos Scandia, herunder denne, der var med i et udflugtstog til Svendborg, den 4. august 1996. Foto Flemming Søeborg.



De markante Tuborgvogne som ZB 99 625 blev også bygget af Scandia. Hellerup, juli 1961. Foto HBDS, Hedehusene.

også konstruerede enkelte motorvogne til privatbanerne. De to kongevogne, S 8 fra 1900 og S 1 fra 1937, fortjener også at blive nævnt. Scandia byggede også en del sporvogne til f.eks. København.

Scandia overtog konkurrenten Vulcan i Maribo i 1906, hvorefter denne blev lukket. Scandia selv blev senere overtaget af Thomas B. Thrige i 1934, og virksomheden blev dermed styrket. Ved talrige bestillinger af materiel måtte ordrene deles mellem Scandia og Frichs således, at Frichs oftest stod for motorer m.v.,

mens Scandia tog sig af vognkasser, indretning osv.

Scandia byggede dog også meget andet end jernbanemateriel, da bestillingerne til DSB godt kunne trække ud af politiske grunde. I ventetiden kunne arbejderne på Scandia så lave møbler eller forberede senere serier af vogne. Tankbiler var også en af Scandias produktioner, tillige med f.eks. et mobilt fotolaboratorium til flyvåbnet og forskellige omnibuskarosserier. Også NSB bestilte materiel hos Scandia, således knapt 20 sove- og restaurantvogne i 1948-49. Hertil kom naturligvis



Denne flotte Caltex-tankvogn stammer også fra Scandias produktion.

de berømmelige skinnebusser efter svensk forbillede, som reddede tilværelsen for mange privatbaner.

En stille død

Ved 100 års jubilæet i 1961 så udsigterne lyse ud, og DSB fik op gennem 1960'erne og de følgende tiår bygget



I efteråret 1983 var renoveringen af MA-lyntogene i gang på Scandia. Her er en motorvogn 462 ved at blive forvandlet til en Sølvpil. Foto Asger Christiansen.



Parade på Scandia i anledning af IC2-levering til privatbanerne 1. marts 1997. Foto Asger Christiansen.



MR 4045 og 4225, begge fra Scandia, krydser i Ringe, august 1995. Foto Flemming Søeborg.



IC3-Guldpilen med jubilæumsstillingen i Fredericia den 13. juni 1997 - et togsæt. Scandia kan være stolt af. Foto Flemming Søeborg.

adskillige nye gods- og passagervogne hos Scandia, og meget materiel blev 'shinet op' og renoveret på virksomheden, men så vendte billedet: Godstrafikken sank betydeligt ved DSB, og man indkøbte snart ikke nyt godsmateriel, men brugt fra f.eks. Sverige, Nederlandene

og Tjekkioslovakiet. IC-konceptet med de røde tog hos DSB løb også ud i sandet omkring 1990, hvor Scandia til gengæld fik de store ordrer på IC3, ER4-materiel m.v. – noget, man troede ville redde Scandia på sigt.

Der kom nye ejere og nyt navn, ABB Scandia, Ascan

og senere ADtranz, men lige lidt hjalp det: Det gamle firma blev overtaget af Bombardier i 2001, der afviklede udviklingsafdelingen for fremover at satse på renovering og genopbygning af materiel fra hele Nordeuropa – en proces, der altså nu synes at være endegyldigt

forbi. Det er trist, men det hører efterhånden til samfundsudviklingen – alle produktionsvirksomheder afvikles her til glæde for lastvognsbranchen, der kan se frem til endnu mere landevejstransport med hel- og halvfabrikata fra udlandet.

Virksomhedens omskiftelige historie kan læses i den glimrende jubilæumsbog fra 1961, "Vognfabrikken Scandia, Randers", af Georg Nørregaard. Bogen kan formodentlig skaffes på det nærmeste bibliotek. ■



Renovering af Green Cargo-lokomotiver på Bombardier 28. december 2011. Foto Asger Christiansen.



Scandia-fabriksskilt Nr. 21828 fra 1959. Arkiv Spor og baner.

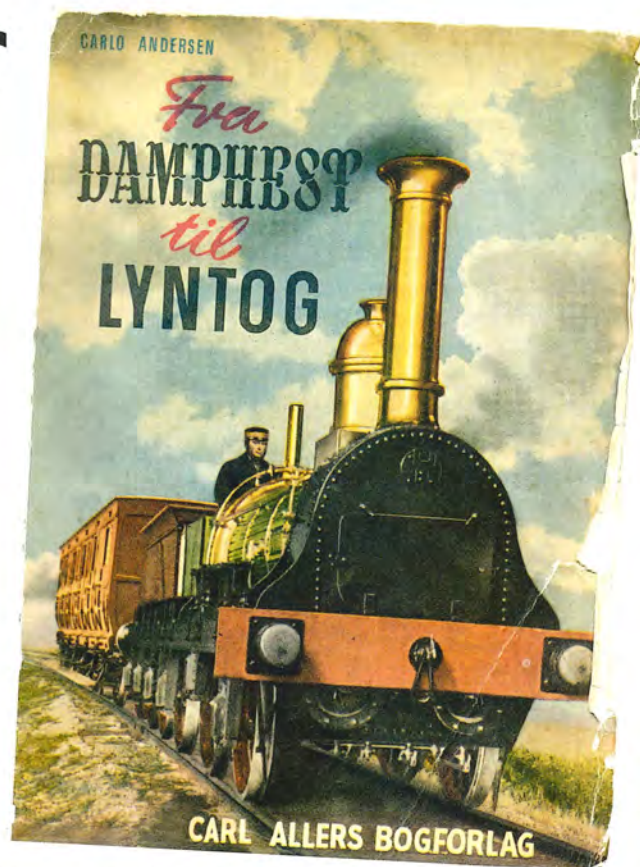
Odins Sæde – eller de jordiske rester

I sidste nummer af Spor og baner hed det i artiklen om *Odin*, Danmarks første lokomotiv, at der ikke var bevaret noget af det. Det stemmer ikke helt, idet museet har togsmedens (bremserens) sæde fra tenderen – det er endda permanent udstillet ved siden af 1:10-modellen af *Odin*. *Odin* havde kun bremser på tenderen, og togsmedens opgave var, udover at betje-

ne bremsen, at holde opsyn med togstammen – derfor vendte sædet bagud.

Om sædet lige præcis er fra *Odin* eller fra en af de andre maskiner – *Kjøbenhavn, Sjælland, Danmark*, eller *Korsør* – kan nok ikke afgøres entydigt, men denne del findes altså. Omvendt er det jo ikke meget at gå ud fra, når man vil rekonstruere et lokomotiv.

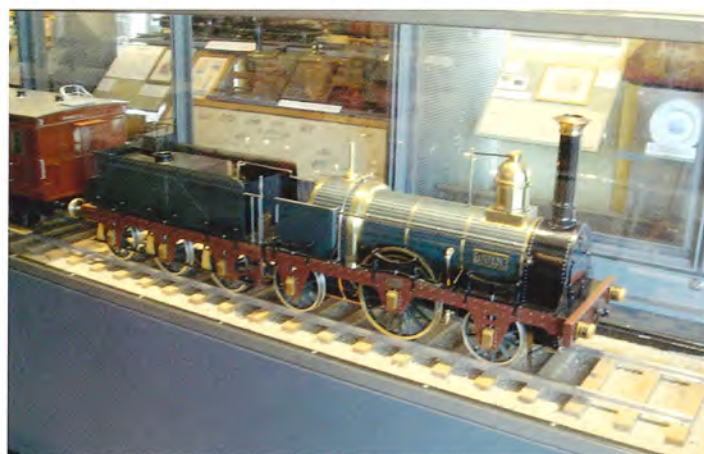
fs



Odin som forsideillustration på bogen fra 1952.



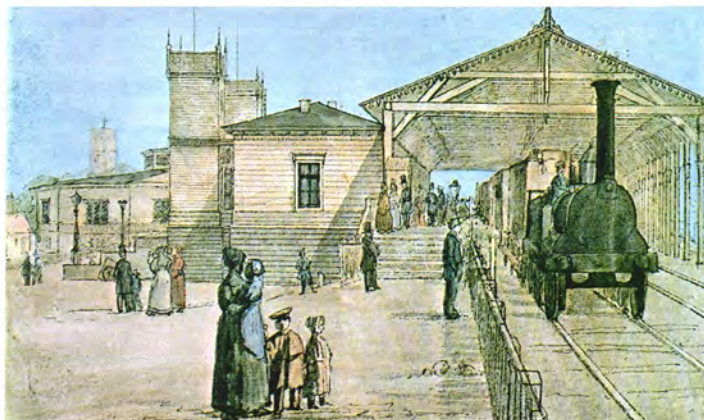
Tegning af Odin, som de fleste kender den. Arkiv Danmarks Jernbanemuseum.



Modellen af Odin med togsmedens sæde bagest.



Odins sæde på Danmarks Jernbanemuseum.



Fra den festlige indvielse af København-Roskilde banen den 26. juni 1847 med Odin parat til afgang. Arkiv Spor og baner.

Sønderjysk banemand i krigens tid

Fortalt til
Lars Bjarke Christensen

Carl Heinrich Koch, der er født i et banehus omtrent en kilometer syd for Over Jerstal den 7. september 1916, fortæller om sin tid ved DSB under besættelsen. Carl H. Koch er i dag bosat i Haderslev.

Da sønderjyderne stemte sig hjem til Danmark i 1920, fulgte min far med over i DSB. Han var dengang ansat hos de preussiske jernbaner, og mine forældre boede derfor i et ledvogterhus ved Over Jerstal, da jeg blev

født i 1916. Mor døde kun få dage efter jeg blev født, men jeg har alligevel altid opfattet mine søskendes og min barndom som meget tryk, selvom vi selvfølgelig levede meget sparsomt. Som ansat ved baneafdelingen var det begrænset, hvad far fik i løn. Ledvogterhuset lå i øvrigt så tæt på skinnerne, at huset rystede, når et tog passerede forbi, men det var sjældent at vi lagde mærke til det, fordi det var en del af dagligdagen.

Efter endt skolegang var jeg i nogle år ansat på forskellige gårde og ved imprægneringsanstalten i Over Jerstal,



Carl H. Koch i uniform – med familie ca. 1951. Foto i privateje.

inden jeg kom ind som soldat. Efter endt værnepligt blev jeg hjemsendt den sidste dag i januar 1940, og allerede dagen efter skulle jeg møde på min nye arbejdsplads, der var ved DSB's baneafdeling. Inden ansættelsen måtte jeg blandt andet aflevere en indfødsretsattest, førend jeg kunne blive ansat som aspirant, men sammen med meddelelsen om, at jeg var ansat, fik jeg besked på, at min hustru, Helga, og jeg skulle rejse til Bylderup-Bov. Her langt ude på strækningen mellem Tinglev og Tønder lå et lille ledvogterhus, hvor leddet var nedlagt, men hvor huset endnu lå der, og

der flyttede vi ind. Rødstenshuset var et dejligt sted, og der var mange nye ting at lære, men nogle måneder efter, at vi var flyttet ind, blev jeg en tidlig morgen pludselig vækket ved motoralarm, og opdagede, at det var tyske flyvemaskiner. Det var den 9. april 1940, og tyskerne var ved at besætte Danmark. Selv var jeg i tvivl om, hvad jeg skulle gøre, for jeg var blevet hjemsendt fra militæret med min uniform, men da der ikke kom nogen melding om, at jeg skulle melde mig til tjeneste, tog jeg mit almindelige arbejdstøj på og tog på arbejde ved kolonnen.



Banehuset i Over Jerstal. Foto privateje.



Over Jerstal statsbanestation i 1975. Den blev nedlagt året før. Foto Asger Christiansen.



Over Jerstal smalsporsbanegård den 12. april 2014. Foto Spor og baner.



Stationen i Holsted den 18. november 1968 - MA-lyntog krydser med persontog. Foto HBDS.



Carl H. Koch fotograferet i 2010. Privateje.

Som det var reglen dengang, var jeg aspirant i to år, inden jeg kom til eksamen ved Jernbaneskolen i København, og efter skoleopholdet blev jeg sendt videre til Holsted. Det var på den travle og trafikerede strækning mellem Lunderskov og Esbjerg, men allerede i 1943 blev der opslået fem ledige stillinger som næstformænd, og jeg søgte de tre af stillingerne. Selvom jeg normalt skulle have været ansat lidt længere tid, før end jeg fik tilbudt en stilling som næstformand, så fik jeg dog stillingen i Tinglev. Det skyldtes, at jeg var sønderjyde og at der ikke var ret mange, der ønskede at flytte til det urolige område så tæt ved grænsen. DSB havde en del tjenesteboliger i Tinglev, fordi det var en knudestation, men i starten var alt optaget, og jeg måtte derfor leje et værelse, mens Helga og vores datter blev boende i Holsted, indtil der kom et ledigt hus. Toggangen var allerede indskrænket på grund af krigen, og da der var færre persontog, var det derfor besværligt at besøge familien, fordi en rejse mel-

lem Holsted og Tinglev tog usædvanlig lang tid. Men som næstformand havde jeg også opsynet med jernbanen i tilfælde af sabotage, og derfor gik jeg flere gange ind på stationskontoret i Holsted, hvor jeg fik trafikbestyreren til at standse et af de tyske troppetog eller orlovstog, så jeg kunne komme med til Tinglev. Orlovstoget kom i øvrigt fra Esbjerg, hvor de tyske soldater langs Vestkysten blev samlet op, og derefter transporteret hjem til Tyskland for at hvile ud. Normalt opholdt jeg mig i mellemgangen under disse rejser.

Sådan gik det i et års tid, før end det lykkedes at få en tjenestebolig på Skansevej i Tinglev, der lå lige ved siden af banen. Det var i krigens sidste tid, og på grund af de mange sabotageaktioner kunne det være farligt både at arbejde ved jernbanen og bo så tæt ved ens arbejdsplads. Således husker jeg en aften, hvor der lød et brag og huset rystede i sin grundvold samtidig med, at der lød en klirren. Vinduerne var blevet blæst ind. Det viste sig, at det var sabotører, der hav-

de sprængt "blokken". Der var dengang to blokposter i Tinglev, og begge havde fået en omgang. Da braget lød,

greb jeg vores datter, Sonja, om livet og trak hende med ned i kælderen, hvor vi boede i nogle måneder, indtil



Tinglev station cirka 1940. Bemærk Dannebrog malet på taget for at vise bombefly, at de er over dansk grund. Foto Danmarks Jernbanemuseum.



Meget har ændret sig i Tinglev på 50 år. Her holder et ER4-tog fra Sønderborg den 12. april 2014. Foto F. Søborg.



Hovedvej A 8 føres over banen ved Vejebak-Fårhus. I baggrunden kan man ane overgangen til enkeltsporet sydpå. 12. april 2014. Foto Spor og baner.



Hjordkær station i 1944. Foto Danmarks Jernbanemuseum.



Sabotage på jernbanen mellem Lunderskov og Vamdrup den 2. februar 1945. Skinnekranen er ved at bjerpe lokomotivet, vistnok en G-maskine. Danmarks Jernbanemuseum.

der kunne skaffes glas til at sætte i vinduerne. Der er ingen tvivl om, at tyskerne havde et vågent øje til os, for der var nogle af mine folk, der reparerede skinnerne om dagen, som om aftenen var med til at sprænge dem i stykker. Samtidig var vi i grænselandet, hvor der i kolonnen og i byen var personer, der enten var meget dansksindede eller hjemmetyskere. Det betød, at vi ikke talte om vores sympatier, selvom vi var klar over den enkeltes standpunkt.

Gestapo var dog meget opmærksomme i deres jagt på sabotørerne, og en nat blev jeg pludselig vækket ved en buldren på døren. Det viste sig, at det var tyskerne, som var på jagt efter Børge, der var næstformand i Klipleve, men i skyndingen havde de taget fejl af Klipleve og Tinglev. En anden dag var vi ved at reparere sporet ude på strækningen, da der kom nogle tyskere og spurgte mig, om jeg i sjakket havde en mand der hed Niels Jensen. Jeg kikkede lidt rundt og sagde, at jeg ikke kendte alle mændene, men at jeg ikke mente at der var nogen ved det navn. Jeg skulle ikke angive nogen. Men pludselig stak Niels hånden i vejret, og råbte at han hed Niels Jensen. Han blev selvfølgelig taget af tyskerne med det samme, og blev senere deporteret til koncentrationslejren i Neuengamme. Han vendte senere hjem med de Hvide Busser i slutningen af krigen og kom senere tilbage til kolonnen. Det var ellers en meget slidsom opgave at arbejde med vedligeholdelsen af jernbanen. De imprægnerede sveller kom fra Collstrups fabrik i Køge, og med et damplokomotiv blev de åbne godsvogne kørt ud på strækningen, hvor svellerne blev læsset af. Som oftest var der nogle stejle banedæmninger, og det betød, at svellerne blev kastet langt ned ad dæmningen, hvor vi så måtte hente de 95 kg tun-

ge sveller op, når der skulle arbejdes. Skinnerne var lige så tunge med deres 45 kg pr. meter.

Tiden i Sønderjylland under besættelsen var meget anspændt, og der skete hele tiden uforudsete ting. En dag havde vi således arbejdet med at reparere en bro, efter at den – viste det sig senere – var blevet sprængt af halvdelen af kolonnen den foregående nat. Da vi var ved at slutte arbejdet, sagde en af arbejderne: "Så lille bro, nu håber jeg, at du er væk i morgen". Næste dag stod vi der igen. En anden episode, jeg aldrig glemmer, er sabotagen af en tysk transport mellem Hjordkær og Rødekro, hvor flere tyske soldater mistede livet. Mens far altid havde været dansksindet, så var den anden del af min familie tysksindede, og det gjaldt også min fætter og hans kone, der boede i Hjordkær. De kom med kage og kaffe til de tyske soldater, og var så tyske, at de passerede lige forbi mig uden at hilse.

Heldigvis varede det ikke mange måneder, førend krigen sluttede. Om aftenen den 4. maj 1945 var jeg hjemme og hørte som vanlig den danske nyhedsudsendelse fra London, da befrielsesbudskabet kom. Vi var ikke alene den aften, for udenfor på stationen patruljerede tyske soldater for at holde øje med, at jernbanen ikke blev saboteret. De var meget interesserede i at følge med i krigsafslutningen, og denne aften var to af dem kommet over til os for at høre, om de måtte høre med på den engelske radioudsendelse, hvad vi selvfølgelig gav dem lov til. De blev lige så glade som os for Montgomerys budskab om, at tyskerne havde overgivet sig, men gik igen ud på deres poster. Efter budskabet i radioen kom der pludselig lys i alle ruderne og musikken lød fra flere åbenstående vinduer. På et tidspunkt kom de



Carl H Koch i 2014. Privateje.

tyske værnemagtssoldater igen for at høre, om der var nyt, og vi bød dem derfor med ind til festen, hvor flere af vores naboer allerede var kommet. Geværerne blev smidt ind under sofaen, og så festede de ellers med resten af aftenen, og var lige så lykkelige som os andre over, at krigen nu var endt, og at de kunne vende tilbage til deres familier.

Nogle år senere – i 1952 – blev jeg forfremmet til baneformand i Tørsbøl, og kom endnu senere til Haderslev,

inden jeg endte min karriere i Vojens i 1986, hvor jeg havde det overordnede ansvar for vedligeholdelsen af banen i den østlige del af Sønderjylland. Når jeg ser tilbage på de mange år, jeg var ansat i DSB, fortryder jeg ikke, at jeg fulgte den samme karriere som far og blev ansat ved jernbanen. Det har givet mig store oplevelser både som arbejdsleder og – hvad jeg relativt hurtigt blev – som fagforeringsmand. ■



Kommandoposten i Vojens, den 22. maj 1962. Kort tid senere var den historie. Foto Holger B.D. Sørensen.



Læssevejen samt perron og stationsbygning i Vojens den 22. maj 1962. Foto HBDS.



Næsten samme sted i Vojens, blot 52 år senere, den 12. april 2014. Foto F. Søeborg.



Et kig fra læssevejen i Vojens mod nord Vojens den 22. maj 1962 - der var stadig gods på stationen. Foto HBDS.



Et halvt århundrede senere holder der blot arbejdskøretøjer på stationen. Vojens 12. april 2014. Foto F. Søeborg.

Ms-lyntog ... med frontmotor



Tekst og fotos Finn Frøsig

Siden Heljan for snart mange år siden lancerede Ms-lyntoget, har det stået som ønske til mit anlæg. Anmeldelserne af den 1. generation kølnede dog interessen en del. Da 2. generation udkom blev det igen tid til overvejelse, men anskaffelsen blev udskudt igen og igen. I efteråret 2013 faldt jeg så over en brugt udgave af et 2. generationssæt til en rimelig pris. Sættet kom hjem på værkstedet til nærmere granskning. Det mandede ud i en ombygningsplan, som er nærmere beskrevet efterfølgende

Det har undret mig, at Heljan valgte løsningen med en "centermotor" placeret

i mellemvognen, som blev gemt bag et stykke gråt karton. Men de har jo nok været inspireret af Gützolds gamle trevogns VT 137, da de startede deres første projekt med trækraft. Heljan løste jo senere motorplaceringen i Mo-vognen flot i forhold til forbilledet. Mit mål var derfor at min Ms-udgave også skulle have motoren placeret over den ene frontboggie og med træk på den nærmeste fællesbogie.

Da jeg fik Ms-sættet lukket op og set nærmere på motorplacering og ophæng, indretningen af de to frontvogne og ikke mindst mellemvognen, kunne jeg ridse min ombygningsplan ned på papir.

Det renoverede Ms-lyntog under indkørsel på Lystrupholm.

Planen så sådan ud i hovedpunkter:

- Placering af motor over den ene frontboggie
- Nyt kardantræk til fællesboggie á la Mo
- Indretning af mellemvogn med kupeer
- Ændring af strømoftag af hensyn til mit signalkoncept på anlægget

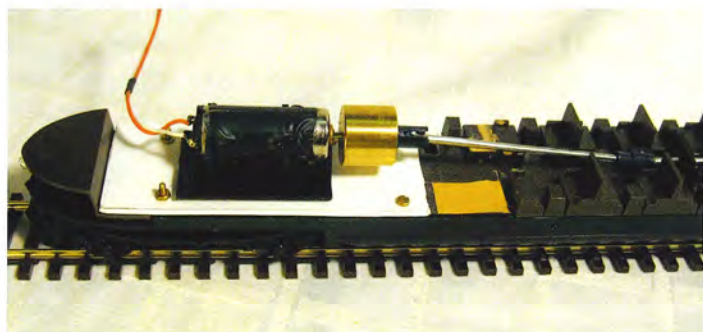
- Diverse tilpasninger på ledningsnettet
- Diverse kosmetiske småting

Motorplacering

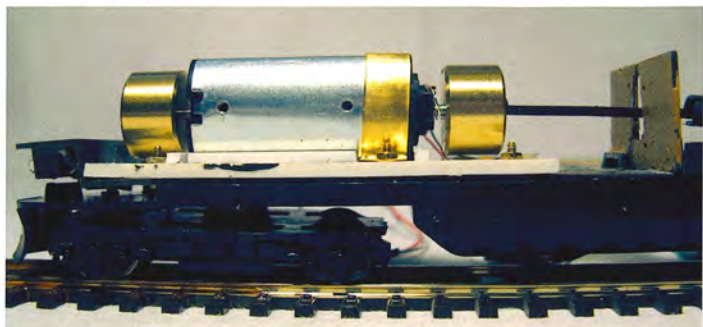
Motoren ligger fra Heljans side i mellemvognen i en plastholder, egentlig med plads til to stk. motorer, og den trækker på den ene fæl-



AA-mellemvogn og det grå papstykke.



Forsøg med Heljans motor.



Roco motor monteret.

lesboggie via et kardanled. Den var meget nem at demontere. For at skaffe plads i frontenden var det nødvendigt at skære en del af indretningen væk. Den er i øvrigt ens i begge togender, selvom der skulle have været rejsegodsrum i den ene ende. At man så også har placeret toiletvindue ud for bardisken (i den forkerte side af vognen), er så bare en lille detalje, man kan leve med. Jeg valgte at lave et kombineret motor- og rejsegodsrum, d.v.s. at fjerne den formstøbte barindretning og få en plan flade, hvor motoren skulle være. Det blev nødvendigt at forstærke indretningsdelen med en plastplade til at holde motoren på plads. Den oprindelige Heljan motor- og motorholder så ud til at kunne genanvendes, og fællesboggien skulle blot vendes 180° for at få kardanledet til at pege i den rigtige retning. Så var opgaven blot at lave en lang kardanforbindelse fra motoren til gearboksen på fællesboggien. Det troede jeg da.

Kardanforbindelsen

Den nye kardanforbindelse blev jo en del længere og

måtte sættes sammen af flere led. Samtidig skulle de enkelte kardan-elementer styres af nogle lejebukke. Selve kardandelene var lidt af et problem. Jeg fik fat i nogle Roco-stumper til formålet. Jeg valgte at genbruge Heljan overgangen fra fællesboggien til den nye "stive" kardanforbindelse. Den kræver lidt opmærksomhed. Når boggien går ind i en kurve, trækkes kardanforbindelsen ca. 5 mm ud af gearkassen. Heljan har fra starten forbedret denne funktion med en "harmonika-kardan" så det handler blot om at tilpasse tolerancerne (skubbet næsten helt sammen ved lige spor, så er der plads til den lille forskydning i længden).

Efter nogle prøvekørsler viste det sig, at Heljans motor blev meget varm i løbet af få minutter. Efter nogle justeringer af mulige klemproblemer i kardantrækket var det ikke blevet bedre. Jeg valgte derfor at udskifte motoren - først med en Mehanomotor med svinghjul, som blev fundet i min rodekasse. Der viste sig at være meget ubalance i svinghjulet, så alting rystede og dirrede. Løsningen blev derfor en helt ny Roco motor med



Indretning i AA-mellemvognen med de fine kupéer.

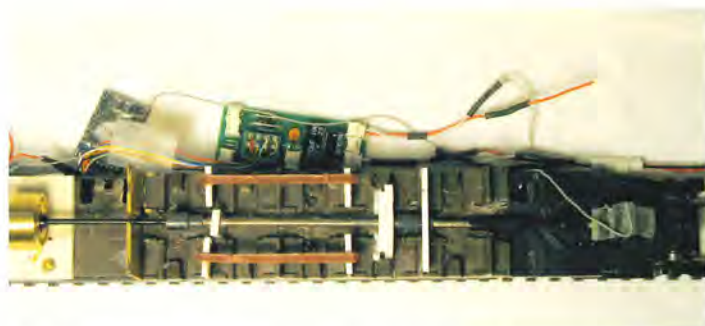
dobbelt svinghjul. Det krævede igen et nyt motorophæng og en ny udformning af kardanforbindelsen, men det hjalp.

Undervejs med kardanforbindelsen viste der sig nogle andre småproblemer, som man absolut må tage sig i agt for. Der er forskel på kardanelementer. Både diameteren på kugle med stifter og på modtagerskålen med slidser varierer alt efter fabrikat. På Roco-motoren sidder f.eks. en lejeskål i svinghjulet. Der er plads til en ca. 2,6 mm kugle. Mine kardanled fra Roco var derimod forsynet med en ca. 3,7 mm kugle og ca. 4 mm lejeskål. Heljans Ms-motor har en ca. 3,6 mm lejeskål. Hvis ikke kugle og skål passer sammen, kommer der meget hørbare vibrationer i

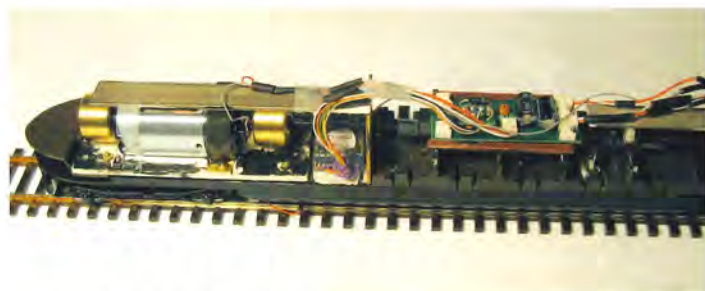
den samlede kardanforbindelse. Efter en hel del forsøg lykkedes endelig at få tilpasset mine stumper.

Indretning af mellemvognen

Mellemvognen leveres fra Heljan med en motorskjuler af gråt pap, men befriet for centermotoren skal vognen have seks stk. 1. classes kupeer, toilet i midten + en 2. classes kupe i hver ende og selvfølgelig sidegang. Jeg har valgt at lave en forholdsvis simpel udgave af indretningen. Den er bygget op af plastplade, og der er imiteret sofaer i 1. klasse kupeerne. De to 2. klasse kupeer er ikke medtaget. Det skyldes, at der skal være plads til stikforbindelserne mellem vognene, desuden ville jeg egentlig også have sat har-



Kardanforløb ned gennem motorvognen. Bemærk holderne undervejs.



Ms motor, dekoder, printkort.



Ms-strømoftager, front.

monikaer mellem vognene, som vil kræve en tolerance, når vognene svinger ud i kurverne. Det kom dog ikke med i denne ombygning.

Strømoftag og ledningsforbindelser

På mit anlæg er signalafsnit indbygget i den højre skinne i kørselsretningen. Derfor har jeg ændret på strømoftaget, således at kørestrømmen optages gennem frontboggien og fællesboggien i højre side af toget. I den bageste ende optages kørestrømmen gennem de tilsvarende bogier, men fra venstre skinne. Jeg har fremstillet et specielt strømoftag til frontboggierne og gen-

anvendt Heljans strømoftag på fællesboggierne. Ved samme lejlighed har jeg udskiftet alle hjulene med Roco-hjul.

Printkortet er placeret under loftet i den forreste vogn, og dekoderen ligger i selve motorrummet.

Strømforbindelserne mellem vognene er udskiftet til nogle tyndere og blødere Brawa-ledninger, som er koblet med to-polede stik fra Togdillen.

Farver og design

Mit Ms-lyntog var forsynet med sølvtag, men jeg har valgt at male taget gråt i en tone, der svarer til Heljans CP- og CC-vogne. Ligeledes

fik jeg sat nogle håndlister på dørene + de to bøjler på selve fronten. De er fremstillet af 0,3 mm tråd. Fra "overskudslageret" har jeg desuden hentet navneskilte til midtervognen. Der lå lige resterne af et ætseark med

"Nordjyden" fra et Roco MA-lyntog. Skiltene blev pudset rene for rød maling og står nu pænt sølvblanke.

Det tog tid og var ikke helt problemfrit at nå så langt, men nu kan der køres Ms-lyntog på mit anlæg. ■



AA-mellemvognen med navneskilte.

DSB-rutebiler i Sverige

Af Lars Olov Karlsson

Den 3. september 1967 skiftede Sverige fra venstre- til højretrafik på gader og veje. Der skete meget på denne dag. Sporvejene i Hälsingborg blev nedlagt ligesom størstedelen af sporvognslinierne i Stockholm og Malmø. Selv rutebiltrafikken blev påvirket. Mange ældre rutebiler blev skrottet, de nyere blev ombygget ved, at dørene blev flyttet samtidig med, at en stor mængde nye rutebiler blev indkøbt, som allerede fra begyndelsen havde dørene i højre side.

Statens Järnvägar (SJ), Sveriges næststørste rutebilselskab (Stockholms Sporvägar var større) havde købt mange nye rutebiler, men de skulle også ombygge en hel del ældre. Ombygningen tog sin tid, nogle uger pr. rutebil, og lige efter omlægningen regnede man med at der ville opstå en midlertidig mangel på rutebiler. Man henvendte sig da til DSB, som kunne sælge 53 ældre, men brugbare rutebiler til SJ. Man måtte betale 8-9.000,- svenske

kroner pr. rutebil, en meget rimelig pris. Rutebilerne, som var af mange forskellige typer, blev derefter overført til Sverige. De fleste blev ommalet i SJ's farver, orange med beige-hvid overdel. Rutebilerne fik numrene 4200-4252 i SJ's nummerserie. Et par af rutebilerne nåede ikke så vidt men blev skrottet, inden de kom i drift.

Rutebilerne var forskellige Volvo og Scania-Vabis-typer og var bygget i 1954-58. De blev leveret fra Danmark 1965-67, og de blev alle stationeret i Skåne og Halland i det sydlige Sverige efter ommaling. De første rutebiler blev allerede skrottet i 1967, men enkelte blev benyttet frem til 1970. De fleste rutebiler blev skrottet, men

nogle blev solgt til private rutebilselskaber, skoler og virksomheder. Det er tænkeligt, at enkelte har overlevet til vore dage. For ikke så mange år siden fandtes én ved en idrætsforening på Stockholmsegnen.

Ville det ikke være morsomt med en Heljan-rutebil i H0 i SJ-bemaling? ■



SJ-rutebilen 4215 var engang DSB nr. 655. Det var en Volvo B 655 fra 1958, og den blev benyttet af SJ i Hälsingborg. Her holder den i skånske Vallåkra i 1971, efter at den blev solgt til et privat rutebilselskab, SJ-mærket er overmalet, men nummeret er der stadig. Foto Frank Stenvall.

122 x 244 = 0?



Et causeri af Rolf Brems.

– Nej, jeg har ikke lige plads...! Det er vel nok den mest brugte undskyldning for ikke at få lavet sin modeljernbane, næst efter kommer så undskyldningen med, at man ikke har tid.

Tid er et spørgsmål om prioritering, vi har alle et døgn på 24 timer.

Men det er ikke alle, der har pladsen til en modeljernbane. Har man et værelse eller et rum på få kvadratmeter i kælderen, kan man ved at tænke lidt ud over kanten få sig en velfungerende modeljernbane med muligheder for strækningsskørsel og rangering.

Skal man have plads til sine 100 lokomotiver og 500 vogne, strander projektet hurtigt, men mindre kan vel også gøre det.

Tænk kreativt og utraditionelt

For det første kan man vælge en skala, der ikke fylder

så meget. Det er synd, at TT-størrelsen aldrig rigtigt fik fodfæste herhjemme. Man kan tænke kreativt og bygge i flere niveauer. Bevarer, det er måske ikke efter forbilledet eller særligt naturtro, men kan det under alle omstændigheder blive det?

Det er heller ikke naturtro at ville køre korrekte toglængder på ti vogne, hvis der er 30 cm mellem hver station, eller der kun er en station på rundbanen. Modeljernbane i private hjem kan næsten aldrig blive andet end ét stort kompromis. Selv hvis man ville bygge en model af Danmarks korteste jernbane – Nærumbanen på 7,8 km – ville tallene se sådan ud: Banen ville i 1:87 blive knapt 90 meter eller omkring 49 meter i spor N, det svarer til 37 spånplade-længder i H0 eller 20 i spor N.

Hvis du ville lave en model af en mellemstor station med depot, kulgård og må-

▲ *Hvis du vil lave Maschen Rangerbanegård, skal du bruge 52 x 8 m i H0! Foto Rolf Brems.*

ske en forgrening, det kunne være Skjern, da skulle du bruge 16 meter spor i H0 eller over seks spånplader i længden.

I sidste nummer af bladet besøgte jeg en modeljernbanebygger, som har tænkt kreativt. Efter flere gange at have løbet panden mod en mur med den traditionelle "togbane" på en spånplade fik han nye input. Som han sagde, "at når man står og skal læne sig 122 cm ind over en plade, er det så som så hvor meget, man gider at gøre ved baggrunden". En spånplade eller et bord af tilsvarende størrelse sætter altså hurtigt sine begrænsninger.

Skal man igen sætte tingene lidt i perspektiv, så er målene på en spånplade 122 x 244 cm. Det svarer til 106 x 212 m. Målene på en fodboldbane er 68 x 105 m til

divisionskampe, dvs. at med den rigtigt gode vilje vil man på to fodboldbaner lave én eller flere stationer, bjerge, skov, veje m.m.

Mit råd er: Har man et rum, stort eller småt, så byg langs med væggen, byg i flere niveauer, acceptér skarpere kurver, men forsøg at skjule dem. Acceptér, at der ikke kan køres korrekt oprangering med ti B-vogne eller virkelighedens godstog på 835 m, der i 1:87 vil være 9,5 m lange. Det gælder altså om at lære at leve med kompromiset, fremfor at "dø" med idealerne i behold, derfor, kom nu gang! ■

Dage i blåt



*Tekst og fotos
Flemming Søeborg*

I Store Bededagsferien var det atter tid for børn og barnlige sjæle at hilse på Thomas, det lille, lyseblå lokomotiv i dets helt eget univers med venner og bekendte. Mange sande jern-

baneentusiaster rynker lidt på næsen over dette show, men de over 9.000 besøgende, der overværede det i år, var alle begejstrede over forestillingerne og oplevelsen. Mange tilbringer hele dagen på museet og har hele familien og madkurv med, og flere fortalte endda, at de

Det hele set lidt fra oven – bygningen i baggrunden er det nye VUC, på den gamle konservesgrund, som vi nu må vænne os til.

ville bruge et par dage mere på museet.

I år havde Thomas fået besøg af en ny veninde, Susanne, der viste sig at være en

velvoksen kvinde på over 80 år – og veje sine 97 tons. Det var S 736, der kørte utallige ture på skift med Thomas, og hver gang Kontrolche-



Et vigtigt ritual under Thomas-dagene er ofringen af sutter til Thomas.



'Toggenokken' ser på, at børnene hjælper med at give Thomas 'lakrids'.



En glad maskine - ikke uden grund. I baggrunden HHJ DL 12, som assisterede som rangermaskine ved fyraften.

fen foranstaltede et show ved drejeskiven, ved kul- og vandforsyningen eller ved afgangsperronen, var tilstrømningen stor. Mange børn hjalp med til at give Thomas vand og især lakridser – kul – at spise. Et par 'toggenogger' gjorde deres til at skabe ravage, hver

gang Thomas skulle optræde, men det gik dog alligevel – og selv de to fjolser kom med toget trods meget bøl og besvær.

Det er klart, at balancegangen mellem 'tivolisering' og 'det seriøse museum' er hårfin, men det må samtidig være tydeligt for enhver, at



Fra en af forestillingerne – Kontrolchefen alias Jens Dall-Petersen fortæller om slagets gang.



Uanset, at det hele blot er teater og leg, er der noget fascinerende over et kørende damp tog – ansigt eller ej.

skal museer som Danmarks Jernbanemuseum overleve på langt sigt, må der mere til end blot ren og skær udstilling af 'døde' objekter – de færreste kommer for at se stillestående maskiner og vogne, være de end nok så flotte. Kampen om publikums gunst er hård, så derfor gælder det om at have nogle 'gode tilbud' i programmet.

Meget på programmet

Således er Thomas-dagene heller ikke det eneste trækplaster i årets løb. I pinsedagene blev der afholdt nogle 'sabotør-dage' med S 736 som hovedaktør og bl.a. Steffen Dresler som kyndig fortæller, og til september bliver My-jubilæet fejret på behørig vis. Helt, hvordan dette arrangement kommer til at foregå, er dog endnu ikke afklaret. Sideløbende med disse arrangementer har museets medarbejdere knoklet med at lave en ny udstilling om sikkerhed på

jernbanen – et emne, der stort set slet ikke har været belyst hidtil i udstillingen.

Museet er indstillet på at lave andre, store udstillinger og arrangementer, men samtidig må man være klar over, at det er meget ressourcekrævende – det er ikke gjort med at lave nogle plancher, stille et par borde og vitriner op og kalde det en udstilling. Henrik Harnow, der er museumschef, er ikke afvisende over for tanken om igen at lave større udstillinger med modeljernbaneanlæg, således som museet gjorde i efterårsferien i en årrække, men det kræver nøje planlægning og et stort forarbejde – og det bliver under ingen omstændigheder i år!

Danmarks Jernbanemuseum er inde i en udviklingsproces i disse år, og hvordan den vil forløbe, er ikke til at forudse, men engagementet og dynamikken er til stede, så det bliver spændende at følge den. ■



Susanne – S 736 – damper lystigt af sted – senere på året er det My 1159, der kommer i højsædet.



Thomas og Susanne skal nok vende tilbage mange flere gange.

TEE Merkur-toget for 40 år siden



Det første TEE-tog før afgang fra København H. den 26. maj 1974. Foto Kurt Jeppesen.



Mz 1444 holder klar med første TEE-afgang. Ved siden af togføreren står DSB's generaldirektør Poul Hjelt. Foto DSB Vor - virksomhed.

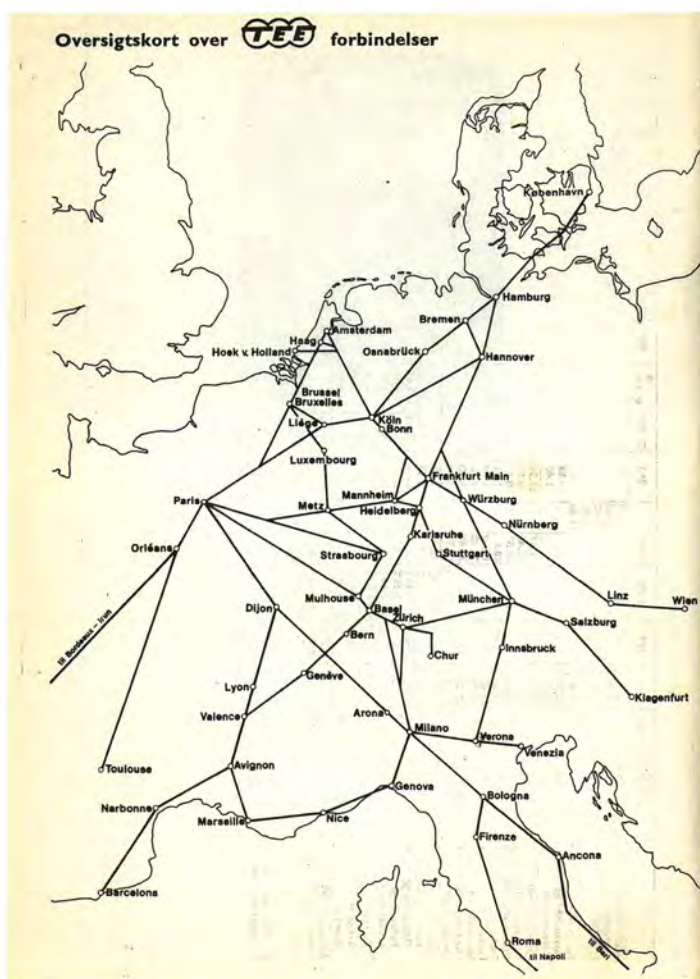
Af Flemming Søeborg

Deciderede luksustog, der kun fører 1. klasse, har der ikke været mange af i Danmark, når man ser bort fra enkelte charter- og ferietog som f.eks. den nye Venedig-Simplon Orient-Ekspress, der gæstede landet for et års tid siden. I midten af 1970'erne gjorde DSB under ledelse af generaldirektør Poul Hjelt i samarbejde med Deutsche Bundesbahn dog et behjertet forsøg på at etablere en attraktiv, luksuriøs forbindelse udelukkende med 1. classes vogne mellem København og Hamborg og videre sydpå.

Det skete med udvidelsen af TEE-systemet, der gen-

nem mange år havde fungeret i Centraleuropa med hurtige, attraktive forbindelser mellem de store bycentre. TEE står for Trans Europ Express. København blev forbundet med dette net ved toget *Merkur*, der havde en daglig afgang i hver retning mellem de to storbyer (togene 34/35). Merkur er navnet på den romerske gud for handel, og han er netop kendetegnet ved at bære en hjelm med vinger, lige som han har vingebeklædte støvler på – altså en forløber for jernbanernes vingehjul.

Materiallet, der blev indsat, var det ypperste, den tid kunne byde på: Tyske TEE-vogne af litra Apmz og Avmz – hhv. storrums- og



Kortet over det europæiske TEE-net. Arkiv Spor og baner.

H 1 Forbindelser til Forbundsrepublikken Tyskland (Hamburg-Köln) over Rødby F og Padborg

se efter plan 5

	399		334		332	230				491	
København H	af 6.55				9.50 fra	9.55				13.30	
Rødby F	af 9.00				13.00 fra	12.15				15.35	
Puttgården	af 10.23				13.00 fra	12.44				17.02	
Alborg	af	10.30			7.30						
Arhus H	af	7.15			9.15						
Odense	af	7.57			9.57						
Fredericia	af	8.42			10.42						
Padborg	af	10.04			12.06						
Flensborg	af	10.27			12.30						
Hamburg-Altona	af										
Hamburg Hbf	af 12.00		12.24		14.33	14.47	15.44			18.38	
Hamburg Hbf		D 532		32 D 1430	332	230	IC 132		D 534		IC 134 D530
Bremen Hbf	af 12.10		12.45	13.10	14.55	15.00	16.00	16.50	16.55	18.50	19.10
Osnabrück Hbf	af 13.17		13.43	14.19	15.54	16.10	17.00	17.49	17.57	18.05	19.10
Münster Hbf	af 14.22		14.40	15.28	16.52	17.15	18.14	18.46	19.03	19.12	20.19
Dortmund Hbf	af 14.52		15.06	15.59	17.19	17.46	18.14	18.46	19.03	19.12	20.19
Essen Hbf	af 15.28		15.35	16.28	17.50	18.22	18.46	19.03	19.12	19.43	20.19
Duisburg Hbf	af		15.58	17.00	18.13		20.04	20.25	20.42		22.05
Düsseldorf Hbf	af		16.12	17.21	18.27		20.18	20.42	21.00		22.28
Hagen Hbf	af		16.26	17.37	18.40		20.31	20.59	21.18		22.32
Wuppertal-Elberfeld	af										
Köln Hbf	af		16.59		18.04	19.04	19.45	20.55	21.27a	22.01	
Köln Hbf	af		17.14		18.19	19.07	20.08	20.43	21.05	22.37	
Bonn	af		17.34		18.40	19.25	20.39	21.13	21.23	22.59	
Koblenz Hbf	af		18.11		19.19	20.00	21.46	21.47	21.57	23.44	
Trier Hbf	af				19.45	20.38	22.10				
Luxemburg	af				21.12	22.27	23.37				
					22.02		0.39				

a tiden gælder Köln—Deutz
b Ma—Fr
c tiden gælder Essen—Altenessen
d Fr samt 17/6
e daglig undtagen Lø
f tog, kun 1 klasse

(fortsættes)



København-Hamburg-Köln-Stuttgart

9.50	af København H	an	20.09
13.00	af Rødby F	an	18.10
13.56	af Puttgården	an	17.05
14.33	an Lübeck Hbf	af	16.06
14.55	af Hamburg Hbf	af	15.30
15.54	an Bremen Hbf	an	15.09
16.52	an Osnabrück Hbf	af	14.10
17.19	an Münster Hbf	af	13.11
17.50	an Dortmund Hbf	af	12.44
18.13	an Essen Hbf	af	12.14
18.27	an Duisburg Hbf	af	11.51
18.40	an Düsseldorf Hbf	af	11.37
19.04	an Köln Hbf	af	11.23
19.07	af Köln Hbf	an	11.00
19.25	an Bonn Hbf	an	10.57
20.00	an Koblenz Hbf	af	10.36
20.51	an Mainz Hbf	af	10.03
21.35	an Mannheim Hbf	af	9.13
21.48	an Heidelberg Hbf	af	8.29
22.59	an Stuttgart Hbf	af	8.15
			7.06

a daglig undtagen Lø
b daglig undtagen Sø

kupévogne, malet i den attraktive farvesætning bordeauxrød-creme. Vognene var meget magelige, fuldklimatiserede, og toget blev på Sjælland/Lolland-Falster trukket af Mz- eller Mx-lokomotiver. I reglen bestod TEE-toget blot af to vogne, til gengæld var der direkte forbindelse helt fra København H. til Stuttgart – naturligvis uden omstigning undervejs.

Merkur blev nok ikke den helt store succes, for allerede den 27. maj 1978 blev det indstillet igen efter fire års drift – men i denne periode kunne DSB (og Dan-

mark) altså nyde den anseelse, det gav at være optaget i det fornemme TEE-selskab. TEE ophørte i øvrigt i 1988, mens det sidste tog med TEE-markering kørte i 1993 (mellem Paris og Bruxelles) – dette tog havde dog såvel 1. som 2. klasse.

Køreplanen for 'Merkur' København-Stuttgart sommeren 1975. Arkiv Spor og baner.



Mz undervejs med de to vogne i Merkur. Foto DSB.



Togfører og vognløbsskilt i en af TEE-vognene. Foto DSB.



TEE Merkur på København H. den 26. maj 1974. I dagens anledning bestod toget af fire vogne. Foto Kurt Jeppesen.

Nyt fra Italien

Tekst og fotos
Flemming Søbørg

På udstillingen i Bramdrupdam fik jeg lejlighed til en kort samtale med Alessandro Buonopane fra det italienske firma A.C.M.E., der havde gæsteoptræden hos Viggo Hejlesen. Hr. Buonopane fortalte om firmaets historie siden 2001 og om, hvordan det fra 2006 havde udviklet sig fra at lave udelukkende italienske modeller til at blive en faktor, man også må regne med på det europæiske plan.

Vi kender mærket herhjemme fra især modellen af EA-lokomotivet, som er kommet i såvel den oprindelige sort/røde farvesætning som i den blå – den sidste kom i 2013. Derudover er A.C.M.E. netop aktuell med BP Gas-tankvognen, men hvad der måske er mere opsigtsvækkende er, at A.C.M.E. vil revidere gamle forme og lave nye modeller.

Den første er allerede godt på vej – det er den høje Hi-

os-v-vogn, som mange af os kender fra Laser-modellen fra 1990'erne. Den var ikke så vellykket, da den var støbt i resin og havde dårlige køreegenskaber, ligesom påtrykkene ikke var så fine. Hr. Buonopane forsikrede på udstillingen om, at den nye model bliver lavet med ny teknologi, og han havde medbragt en prøvestøbning af modellen, der nu bliver lavet i konventionelt plastic. Andre, kommende modeller vil være flexvognene litra Ckm (senere Wrm) og som en logisk følge heraf også målevognene. Om der på et senere tidspunkt kommer en salonvogn S 1, ville han ikke afvise, men da det indebærer ikke ubetydelige ændringer (blænding af vinduer, fuldstændigt nyt interiør) er det ikke en model, der står lige for. Hos Trinbrættet Vejle var der blandt mange interessante ting en ny Vesterhavskutter i byggesæt – det er en nyhed, vi vil vende tilbage til. ■



Salgsleder Eleonora Galli og Alessandro Buonopane på standen.



▲ Ny Vesterhavskutter på vej fra Hejlesen.



Et udvalg af de attraktive A.C.M.E.-modeller hos Trinbrættet Vejle.

Et østtysk godstog – med fælleseuropæiske aner



Af Flemming Søeborg

Det er Piko, der har sendt dette lille, østtyske godstog på skinnerne i H0. Lokomotiv og vogne kommer dog separat, men de udgør et fint supplement til de bestående modeller.

Der er tale om en nummervariant af det velkendte 'Ludmilla'-lokomotiv, BR 130 059-9 fra Lugansk i det daværende Sovjetunionen. Modellen er bomstærk med en vægt på 457 gram og et udløb (analogt) på op til 30 cm. Belysningen sker med hvide/røde lysdioder. Detaljeringen er fin.

Med sig har Ludmilla en åben Ocpu(x)-vogn fra Deutsche Reichsbahn (DR) – denne type stammer vistnok fra Italien og er blevet efterladt efter Anden Verdenskrig i den russiske besættelseszone i Tyskland, det senere DDR. Den hvide vogn er en Tfh17 fra DR – denne vogntype stammer oprindeligt fra Polen, men meget materiel blev uden videre annekteret af Deuts-

che Reichsbahn Gesellschaft (DRG) efter det tyske overfald på Polen i 1939. Den sidste vogn er en italiensk godsvogn litra Gwg, men af den tyske standardtype G 02, som på sin side blev spredt ud over Europa i forbindelse med de to verdenskrige. Vognen har brune vanger og egerhjul, hvilket skiller den ud fra mængden.

Så dette lille godstog repræsenterer altså sidste århundredes europæiske udvikling og konflikter på godt og ondt – her på modeljernbanen kan vi heldigvis koncentrere os om mere fredelige sysler end krig og ødelæggelse. Den hvide vogn har givetvis været her i landet – i hvert fald kørte der en del af disse specielle vogne med det ovale tagprofil i 1950'erne. Om den åbne vogn har været her er mere tvivlsomt, men den italienske Gwg-vogn kan godt have været på besøg – der kom store mængder af lukkede, italienske godsvogne med årstidernes frugt og grønt. ■

Det lille godstog undervejs i et skovrigt område.

Piko art. nr. 59744 BR 130. Pris ca. kr. 800,-.
Art. nr. 54705 FS Gwg-godsvogn. Pris ca. kr. 235,-.

Art. nr. 54707 DR litra Ocpu(x)25. Pris ca. kr. 150,-.
Art. nr. 54559 DR Tfh17-kølevogn. Pris ca. kr. 325,-.



Ocpu(x) – det lyder næsten som Octopus, Blæksprutte, men er blot en åben godsvogn.



Tfh-kølevognen kunne også ses i godstog herhjemme.



Af banen – her kommer Ludmilla.



En gammel travers – G02-godsvognen var universel i mange årtier.

International vogn til modeljernbanen



Tekst og fotos Flemming Søeborg

Roco har udsendt den tyske 'standard-personvogn', Bm²³⁵ (UIC type X) i epoke IV-farverne oceanblå/beige. Forbilledet blev indsat i toget "IC 688 Herrenchiemsee", men typen var gennem mange år repræsentativ også i international trafik og kunne hver dag ses i tog både til København og til Århus. Vogne med dette design blev benyttet i årene 1974-83, men de var dengang ikke særlig veldigt blandt jernbanefans.

Siden er interessen for denne epoke vokset, og man ser nu med vemod på den – en tid, hvor der stadig var store, internationale eksprestog med farvestrålende, blandet materiel til og fra Danmark.

Der blev bygget over 3.000 eksemplarer af denne vogntype. I kupéerne kunne sæderne trækkes ud, således kunne de også bruges som sovepladser. I sidegangen var der endvidere klapsæder til brug i spidsbelastninger. Vognene blev omkring 1978/79 udstyret med magnetskinnebremses og blev godkendt til 200 km/t. Selv ret mange år efter

▲ Der var engang, hvor disse vogne prægede de internationale tog både her og selvfølgelig i Tyskland.

skiftet til nyt designprogram kunne man se vognene i den oceanblå/beige bemaling, nu blot med den nye 'DB-kiks' i rødt og forsimplet typografi. "Herrenchiemsee" er i øvrigt et stort slot, en rendyrket kopi af Versailles på en ø i Chiemsee i det sydlige Bayern.

Rocos model

Det er en vægtig sag, Roco nys har udsendt. Vognen vejer 175 gram, men er letløbende, og den måler sine 303 mm – korrekt skala 1:87. Sådan skal det bare være. Helhedsindtrykket er godt – der er tale om de korrekte farver, skillelinjerne er præcise, og påtrykkene fine og uden fejl eller mangler. Vognen har nr. 51 80 22-90 152-5 med revisionsdato 18.7.79. Den er dyr,

omkring 450,- kr. – men retfærdiggør modellen så denne pris? I flere numre har vi omtalt de lignende serier UIC "üm-vogne" fra Piko, der findes til en helt anden pris – så hvori ligger forskellen?

Rocos model virker umiddelbart mere gedigen. Når man kigger på de to modeller, opdager man hurtigt nogle af forskellene. F.eks. er Rocos model forsynet med flere detaljer på de ellers helt glatte vognsider (skilteholdere m.m.), og desuden medfølger en masse smådele til montering på Rocos vogn – håndbøjler, undervognsdetaljer, bremseledninger m.v. Disse er sparet væk på Pikos, hvor der blot er nogle løse, grove trin, der skal monteres. De to vogne stammer fra forskellige serier af UIC



Bm-vognen i fuld figur i 1982. Arkiv Spor og baner.



EC 183 'Thomas Mann' med ME 1526-Bm-BDm-Bpmz-Bkx-Bkx-B-B passerer Dybbølsbro forår 1995. Foto Flemming Søeborg.



Klare farver, rene skillelinjer, pæne detaljer – det er Roco, som vi kender det.



Fint og præcist påtryk – bemærk også den flerfarvede indretning.



Pikos vogn t.v., Rocos t.h. Forskellene på de to serier ses tydeligt.

X-vogne, hvor Pikos tilhører de første fra 1950'erne, Rocos er blandt de nyeste fra 1975.

Rocos Bm-vogn er forbedret til indvendig belysning, og der er noget, der vil gøre sig godt – for indretningerne er ret flot. Kupévæggene har metalprægede lister og indretning i tilnærmelsesvis korrekt farve (og ikke enhedsrød som hos Piko!), der er sågar pladsreserveringstavler i væggene og frie armlæn på sæderne hos Roco, og i gavlene er der fungerende overgangsplader. Ikke nogen nødvendighed, men et plus på karakterskalaen. Endvidere har Roco vedlagt mange vognløbsskilte af metal – meget fine og nærmest umulige at læse i denne størrelse.

Teknik

Vognen kan kobles tæt sammen med f.eks. Piko-vognen, og som nævnt kan der monteres indvendig belysning. Bogierne er på forhånd forsynet med strømoftag i pinollejerne, så man skal blot montere nogle medfølgende, strømførende dele og anskaffe et belysningssæt (art. nr. 40360), så er man godt kørende. Rocos konstruktører har i øvrigt fundet på en sindrig måde til at frigøre taget: Den ene gummivulst skal pilles ud; herefter kan taget skydes nogle få millimeter frem og derpå løftes af. Den eneste ulempe ved denne type vogne er deres længde, som nemt overstiger et gennemsnitligt modeljernbane-



▲ De metallfarvede lister og reserveringstavlerne kan anes inde bag ruderne

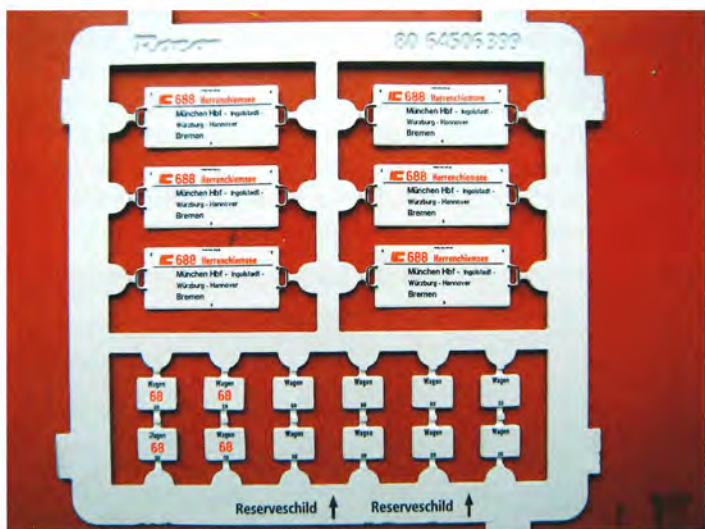
Kupévæggene i Bm-vognen med metallisterne. Som det ses, er vognen udnyttet optimalt mht. bagagepladser. ►

anlægs 'formåen'. Det ser ikke godt ud, når de kører i kurver på under 60-70 cm R, og skal man have et blot nogenlunde overbevisende, internationalt tog på skinnerne, kræver det også perronlængder på to meter eller mere. I samme håndevending er udsendt tre andre Bm-vogne med andre numre. ■

Roco art. nr. 64506 Bm²³⁵. Pris ca. kr. 450,-.

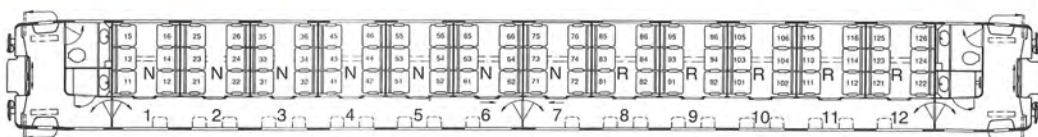


Magelige, komfortable sæder også på 2. klasse.



▲ Skiltearket indeholder materiale til flere vogne.

Grundrids af Bm-typen til sammenligning. ►



Tog 332 med Mz 1409 passerer Tvingstrup for sydgående med tyske vogne i juli 1982. Foto Hans Peter Christensen.

Juleaften på modeljernbanen



*Tekst og fotos
Flemming Søeborg*

Sidst i april ankom Hallings model af 2412 fra Rheinische Bahngesellschaft AG i Düsseldorf, den første ledvogn, der kørte i København. I "Spor og baner" nr. 14 blev forbilledet omtalt. Nu drejer det sig om modellen.

Forventningerne har været store til denne specielle model - er de så blevet opfyldt? Både - og vil jeg sige. Det første indtryk er, at det er en nydelig og vidtgående korrekt model. Farven er korrekt, det samme gælder det grønne mavebælte med den vanskelige V-form forrest. Form og proportioner på motorvognen er

Nr. 2412 i fuld figur, klar til prøvekørslerne.

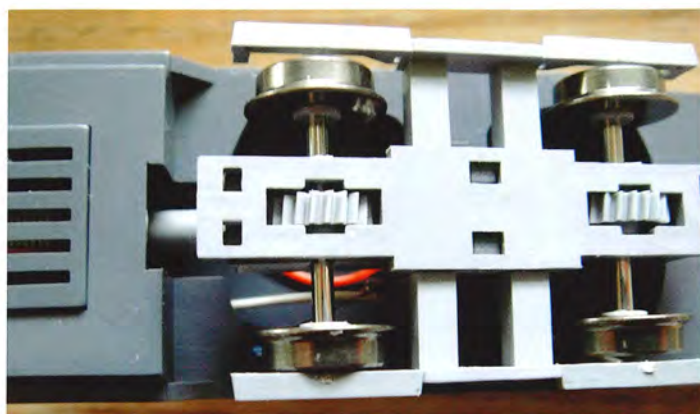
også meget godt ramt og dog: Halling-vognen er betydeligt smallere end Rocos DÜWAG-vogn, hvilket faktisk er forkert. De to vogne er diametralt modsatte: Roco-vognen passer med sine 27 mm over 'bringen' til den rigtige 2412, der måler 2,35 m i bredden, mens Hallings model af 2412 blot er ca. 26 mm bred - hvilket svarer til hovedserien af KS-ledvogne, der var 2.20 m brede. De københavnske ledvogne var smallere end de 'normale' tyske på grund af smallere fritrumsprofil generelt på sporene i byen. Længden på Hallings model er til gengæld korrekt, hvor

Rocos er alt for lang.

Nr. 2412 er udstyret med to motorer, der trækker på de to ydre bogier, dvs. træk på fire ud af seks aksler. Strømoftaget er ligeledes på de drivende hjul, mens midterbogien blot løber frit med. Der er belysning for og bag (glødelamper), hvorfor lyset stiger og aftager med farten (analogt). Halling advarer i øvrigt om, at pærerne i digital drift kan blive meget varme og smelte plasticdelene, så man skal følge anvisningerne i vejledningen. Vægten på køretøjet er blot 99 gram, så det er så absolut en letvægter (Rocos Düwag-vogn vejer 217 gram).



Påtrykket er klart og tydeligt.



De to motorer trækker via kardanled på yderbogierne.



To kolleger fra Halling og Roco – den bageste er nr. 803, som kortvarigt var rød/creme.



Forskellig tagudrustning – Hallings er korrekt.

Teknikken

Så kom vognen på sporene. Den reagerede med det samme, kørte med relativt langsom fart, selv ved fuld spænding (analogt). Kørestøjen er ret høj, udløbet nærmest ikke-eksisterende trods hele to svinghjul (meget små), og belysningen som nævnt variabel. Der blev ikke konstateret større udfald i kørslen på Roco-Line skinner, men på den anden side virker den ikke så robust som f.eks. Roco-modellen, og den gik i stå i kravlefart på et sporskifte, men ikke på en englænder. Med en dekoder isat blev køreegenskaberne mar-

kant forbedrede – forskellen var meget tydelig.

Trækkraften er ikke voldsomt stor, men den kunne dog skubbe en vognstamme på seks godsvogne gennem en snæver kurve. Düsseldorferne har mig bekendt aldrig trukket andet end sig selv, så det er et underordnet punkt. Til gengæld blev vognene selv trukket af andre sporvogne – ved ankomsten og ved afskibningen. De blev endog trukket af MH-lokomotiver på DSB's spor til Frihavnen, da de atter forlod landet fra 1969 og frem.

Vognen har ikke indvendig

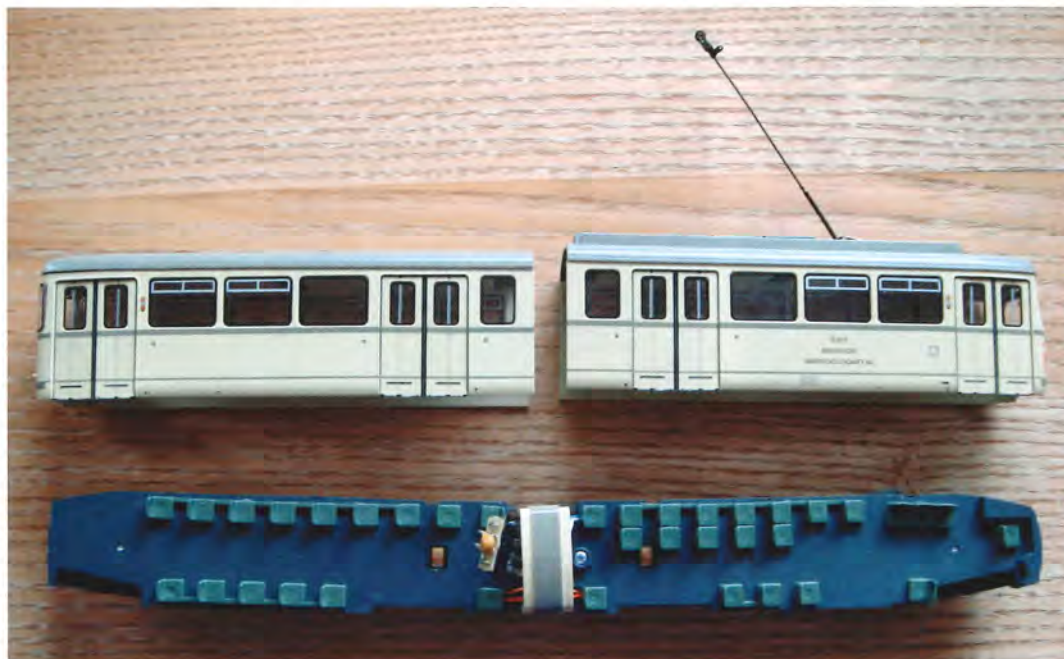
belysning, og trolley-strømaftageren er uden funktion. Det gælder desværre også de to toplanter, der blot er påtrykt – selvfølgelig ville det fordyre modellen med fungerende lanterner, men på den anden side var de lysende, kulørte lanterner et så karakteristisk træk ved de københavnske sporvogne, at det er svært at undvære. Også blinklysene er blot påtrykt og burde i det mindste have været graveret i formen. I øvrigt er netop Nr. 2412 et af de allerførste køretøjer i Danmark med blinklys – bilerne anvendte afviservinger, mens spor-

vognene havde faste, røde lys, der blev tændt i den side, hvortil vognen skulle dreje. Først omkring 1960 og frem blev blinklys almindelige i trafikken.

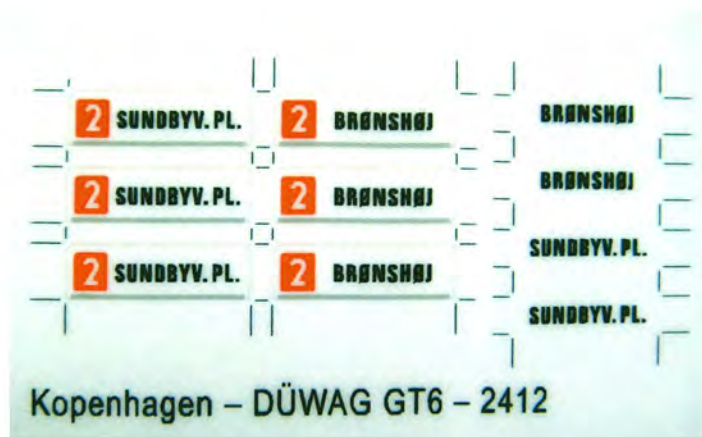
Vognens detaljer og udseende

Som nævnt er farven og formen i orden på 2412. Det generelle indtryk er, at dette er modellen af 2412. Der er dog en række afvigelser mellem model og forbillede. Nogle af manglerne er nævnt (taglanterne, målene). Noget andet, der springer én i øjnene, er de forkerte trækruder hen langs vognsiderne. Det er en anden type end dem, der var på 2412, og det kan undre noget, da der ikke er tale om separate ætsdele. De sølvfarvede rammer er blot påtrykt på ruderne, og de kunne derfor nemt have været ændret til de rigtige. Ventilationsgitrene nederst på siderne er også blot påtrykt og mangler derfor struktur.

I vognindret mangler konduktørens ophøjede sæde og skranke ved bagdøren, mens den øvrige indretning kan accepteres, omend den er noget spartansk - f.eks. er vognstyrerens manøvrerpult blot et stykke selvklæbende folie, man ovenikøbet selv skal montere. Holde- og gribestænger m.v. mangler to-



Der er ikke meget indretning i nr. 2412.



Skilte til selvmontering - men mangler der mon ikke et med 'Sundbyv. Rem'...



Førerpulten - blot som klæbeark. Tallene er til tagskiltene.



Ledvognen ruller stille gennem byens gader. Linieskiltene er blot påtrykt og burde have været 'løse'.

talt i passagerrummet, og på grund af motorerne er gulvet hævet, så kun sæderygge og sæder kan gengives. Preiser-passagerer skal derfor have benene beskåret voldsomt. Af løsdele medfølger blot koblingsattrap, firkantet sidespejl og buet glas til destinationsskilt.

Som nævnt mangler lysfunktionerne på taget, og der mangler også en del af påtrykkene. Det gælder alle henvisninger til passagererne - informationerne på dansk ved dørene, der ellers stod i det grønne bånd, er væk, selvom Halling har fået et omfattende dokumentationsmateriale. På den forreste stødskinne står vognnummeret korrekt, mens det står på den forkerte side bagpå. DÜWAG-emblemet på fronten mangler også - og det er ellers meget markant på netop 2412 i den periode, hvor den kørte i København. Godt nok mangler det på senere (nutidige) billeder af den, men her må vi gå ud fra, at Halling har villet lave vognen i det udseende, den

havde dengang. Et andet irriterende aspekt er, at linienumrene blot er trykt på for- og bagende af vognen. Billederne af 2412 viser, at der var tale om skilte af glasfiber, der blev monteret på vognen, og det ville have givet en overbevisende, visuel effekt, hvis der også var tale om separat monterede skilte på modellen. De to markante kontakter på fronten mangler også, hvilket kan synes underligt.

Tagudrustningen stemmer overens med forbilledet, og her må navnlig trolleystangen fremhæves som en meget flot detalje. Den er forsynet med "trolleyhjul", der kan give sig lidt til højre og venstre, hvorfor små uregelmæssigheder i køretråden ikke skulle kunne få stangen "til at hoppe af", som man sagde, når der var stangafspring. Trolleyhjulet har meget fine tolerancer, så den anvendte køretråd skal ikke være meget mere end Ø 0,5-0,6 mm - og bæretrådene må ikke kunne strejfe af hjulet.



Bagenden på 2412 er korrekt gengivet på Hallings model.

Facit

Konklusionen må være, at nok er det en model af Düsseldorf 2412 og dermed af ledvognen, der var i København i 1957-58, men den supermodel, der var lagt op til, er det ikke helt. Jeg mener, at den på nogle punkter kunne

have været mere detaljeret – f.eks. med de danske påskrifter og de farvede taglanterner – det kunne man have forventet til den pris. Imod en anskaffelse tæller endvidere, at vognen – hvis man vil være helt korrekt – kun kan indsættes i en tomå-

neds periode i et vinterligt storbylandskab eller på en nutidig museumssporvej, og det er nok for lidt for de fleste. På en måde havde det været bedre at udsende den som 'normal' ledvogn i serien 801-900, hvor en af de største afvigelser ville

have været det manglende glas nederst i for- og bagdørene. For en sporvejsfeinschmecker er 2412 dog 'et must'. ■

Halling art. nr. 2412 GT6 KS-ledvogn. Pris ca. kr. 1.500,-.



▲ Düsseldorferne skulle snart blive et velkendt 'kontrafej' i byens trafik. 'Lauritz Jensen' var en porcelænsbutik på Falkoner Allé.

◀ Så er vi klar til eftermiddagens myldretidstrafik.

▼ Sådan ser der ud i den rigtige 2412, her under kørsel på Skjoldenæsholm.



Et modeljernbanehus?

(Nyhavn nr. 7-17)

Tekst og fotos
Erik V. Pedersen

Huset vi her skal bygge, stammer egentlig fra en lille Nyhavns-frise på seks huse (Nyhavn 7-17). Husene kan både købes som samlet frise eller i fire del-stykker (nr: 7-9/11-13/15, det aktuelle, og nr. 17). Husene - oprindelig i størrelse 1:75 - er egentlig beregnet til f. eks. ophængning på en væg, men synes også at kunne finde anvendelse på en modeljernbane - enten opklæbet direkte (og næsten ubearbejdede) på en væg bag/langs anlægget eller videreforarbejdet som f. eks. reliefhuse. Det er denne sidste udgave, der skal omtales nærmere her.

Som nævnt er husrækken "født" i størrelse 1:75, men samtaler med fremstillerne/Combix, endte med, at de nu (kun) fremstiller serien i 1:87.



Combix-Nyhavnfrisen samlet.

Byggeprocessen

Husene består fra leverandørens side af et facadestykke og et vinduesstykke. Bearbejdningen af facadestykket er - i første omgang - til at overse. Det består i forsigtig ridning af en "bukkelinie" på forsiden af facadestykket (kun ca. halvt gennem papet), mellem den egentlige facade og tagstensfladen.

Der er flere steder i beskrivelsen ikke anført eksakte mål. Disse må måles på em-

net, alt efter hvilken bygning eller udførelsesmåde, man benytter.

Husets dybde kunne f. eks. sættes til 25-30 mm, hvilket jeg her vil skrive ud fra.

Først udklippes/skæres to kartonstykker ("bagsidekarton") som sidestykker, f. eks. 50 mm brede og (foreløbig) samme højde som bygningen fra jordoverflade til tagryg. Kartonstykkerne ridses forsigtigt ned langs midten (endelig ikke skæres igennem), påføres lim og bukkes sammen til ét stykke, 25 mm bredt, men i dobbelt tykkelse. Læg papstykkerne i pres, indtil de er helt tørre og plane.

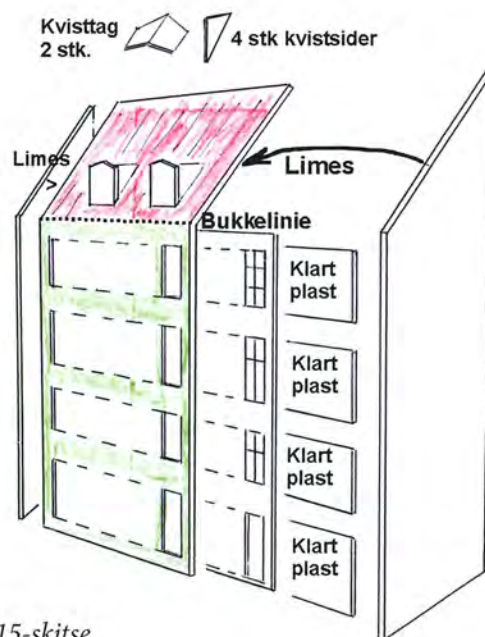
Nu kan man "stille" sit fa-

cade-/tagstykke oven på sidestykket og afmærke taghældningen på sidestykket. Det overflødige pap klippes af, og de to sidestykker limes på indvendig på facadestykket - endelig indvendig på facadestykket, så man ikke ser sammenlimningen forfra. Der afsluttes med at lime et tilsvarende bundstykke ind mellem siderne - dels for styrke, dels som afstandsstykke.

Herefter fortsættes med vinduesstykket. Dette hvide papstykke er ved laserudskæringen blevet en anelse, til en del, misfarvet i en brunlig nuance. Dette kan man enten vælge at se bort fra / at lade iludere tidens tand, eller man



Nyhavnshuset i 'adskilt' tilstand.



Nyhavn 15-skitse.

kan male vinduer/sprosser i nogle relevante farver (husk at tænke på, hvordan du vil placere dine "lejligheder" inde bag vinduerne, således at vinduernes bemaling/farve svarer til de gardiner, der ses bag "ruderne"). Jeg skal ikke blande i, om farverne står til hinanden, det må husmoderen tage sig af, men det ser fjollet ud, hvis man maler hhv. tre blå og to hvide vinduer på en etage, mens man så sætter to hold gardiner i én farve op bag vinduerne efterfulgt af tre hold gardiner af anden type.

Man kan begynde med at skære/save det øverste af vinduesstykket af således, at



Vinduesarket med pålimes strimler.



Gardiner monteres.

underdelen netop kan ligge inde i "huset" i højden, men samtidig skal man lige afsave/-skære et par mm i hver side samt langs underkanten, svarende til materialetykkelsen af side- og bundstykkerne.

Når vinduesstykket er klar, vendes det om for montering af vinduesglas. Her limer jeg en strimmel "bagsidekarton" på midt mellem vinduerne. Strimmelbredde ca. 5-6 mm mindre end afstanden mellem vinduesrækkerne. Her ovenpå limes endnu en strimmel ca. 2 mm smallere end afstanden mellem vinduesrækkerne. Herved er der kommet nogle indfatninger, som strimler af klart plast kan skydes ind i.

(De nederste og øverste "enkelte" strimler i lidt afvigende mål måles (også) på stedet. Kvistvinduerne (senere i byggeriet) må evt. blot fastholdes med en lille strimmel karton som limes på indersiden af kvist-siderne. Herved kan kvistvinduet ikke længere skilles, --men hvorfor skulle man også det? Brug ikke for meget lim – uanset hvad: Limen havner altid indvendigt på vinduesglasset. ☺

Tagsten

Her anvender jeg småbølget bølgepap (fra pizzakartoner eller tilsvarende bølgepap fremstillet af "genbrugspapir", da dette siden hen er bedst til at blive bemalet (indfarvet). Der findes ganske vist bølgepap med mindre bølgelængde, men disse paptyper er ofte af bedre papirkvalitet, og er (efter min mening) uegnede til vort formål.

Det aktuelle bølgepap afmærker jeg på langs af bølgerne med 4 mm mellemrum i begge sider af pappet (et par cm bredere end tagfladen og ca. 1 cm højere end denne). Når det er sket, ridser bølgerne på tværs med en halvslov hobbykniv. Bølgerne skal overskæres, men også gerne "deformeres" lidt i skæret (så man senere kan se, at der er ridset). De 4 mm var det mål,

jeg i sin tid valgte, fordi jeg fandt, at det passede nogenlunde med synsindtrykket af tagsten (højde x bredde). Dette kan andre have deres mening om, men jeg har valgt, og nu er jeg "bundet" af dette valg. Man kan ikke skifte tagstensstype, bølgelængder og mål efter for godt-befindende. Dette er nok et af de steder, hvor man skal tænke sig godt om – og så holde fast ved sin første beslutning.

Et par huller af bredde som kvistvinduerne klippes/skæres i tagstenspappet. Højden (op ad taget) skal være lidt højere end selve vinduesstykkerne, da taget jo skråner bagud. Igen er det svært med mål, da alt er afhængig af det enkelte hus. Når de udklippede vinduesstykker er tilpasset, således at vinduesrammen kan ses over tagstenene, pålimes såvel vinduesstykker som fire små trekantstykker (kvistenes sidestykker). Herefter limes tagstenspappet på. Tagstenspappets "længde" nedad bør gå 1,5-2 mm ned under bagud-bukningen af bygningens facade/tagflade, men også passe tæt til kvistvinduernes underkant (i mit tilfælde svarende til tre tagsten). Pappets højde bør være en anelse højere end "tagryggen". Herefter kan tagstenspappet afklippes, og skal til sidst pålimes "rygningssten", der gerne skulle afslutte byggeriet opad. (Rygningssten = de alm. 4 mm tagsten (evt. kan man klippe nogle 5 mm "tagsten" alene til dette formål). Disse "rygningssten" limes på allerøverst oppe – pænt og nydeligt (dog ikke for pænt – se på en gammel tagryg et sted i byen).

(På netop dette hus er der ikke skorsten(e), men havde der været, var denne/disse blevet savet ud af raketpind. En "svalehale" saves op fra den ene ende og skorstenen afsaves på længde i den anden ende. Dette er "en hel" skorsten. Til et reliefhus skal kun den halve skorsten benyttes, så den deles lige igennem på langs, og limes evt. fast øverst på tagfladen.

Kviste

Kvistenes vinduespap limes fast i hullerne på taget. Kvistenes sider er klippet/skåret ud af "bagsidekarton" efter mål taget direkte på taget. Kvist-tagene klippes ud af bagsidekarton ca. 3-4 mm bredere end selve kvisten og ca. 1 mm "dybere" end kvisten på det "dybeste" sted (ved tagryggen). Ved kvist-tage med tagryg (det aktuelle) bukkes taget svagt midt på (ved tagryggen) og fladen afklippes skråt bagud, så den passer mod tagstenene. Ved kvisttage med halvrunde tagflader forbukkes bare forsigtigt, og taget tilpasses bagtil.

I begge tilfælde kan tagene derefter limes fast. (Her, som alle andre steder: Spar på limen, benyt den med forsigtighed og omtanke. Overskydende, aftørret lim kan senere hindre farver/maling i at trænge ind/binde.

Hvis man hører til de lidt mere "nørdede" kan man evt. forsyne sit hus med "sålænke" (1 mm strimler af bagsidekarton) og gesimser: En ca. 2,5 mm bred kartonstrimmel med en ca. 1,5 mm strimmel limet oven på således, at de to (øverste) kanter ligger lige over hin-

Hvis man ikke er til det store modelbyggeri, og er parat til at se bort fra kvistene, kunne man måske begynde med en Nyhavn 15-light-udgave. ???!!!

Her kunne man f. eks. nøjes med at bukke facadestykket som beskrevet, lime et par sidestykker på facadestykket (se skitse) og lægge ét stort stykke klart plast ind i huset som vinduer. Taget klares med ét stykke tagstens-bølgepap i hele bredden og højden, og rygningsstenene kan man evt. også se bort fra.

Så er det vel – alt i alt – kun en "eeen-times" opgave.

anden. Længden af disse to gesimser skal være ca. 1,5 mm kortere end bygningens bredde for at skabe plads til et nedløbsrør i husets højre side. En tagrende limes på (købes ???) eller "skabes" af noget fra "rodekassen". Jeg benyttede en enkelt børste fra en gadekost. Den blev malet passende og limet på. Nedløbsrøret er krydstråd (med sort plastisolering) fæstnet til husets facade med små "splitter" af tynd kobbertråd (uisoleret krydstråd).

Afslutning

Personlig finder jeg facaderne ganske nydelige, som de leveres, og ville ikke drømme om, at ændre på dem – det kan vist kun blive ringere. En undtagelse er måske eventuelle forretningsskilte til markering af eventuelle forretninger, og bygningen NY-

HAVN 17 kunne måske godt være aktuel at "anonymisere" lidt med f. eks. et passende udklip fra en husstandsomtelt reklame. Udklippet og limet på et stykke bagsidekarton, sluttelig opsat på facaden.

Jeg har ikke forsøgt bemaling af bygningen, men ville personligt gå langt udenom malinger på vandbasis. Her ville jeg nok benytte farve/maling på oliebasis, alt efter om bygningen skulle ommales til anden farve, forstærkes lidt i den eksisterende nuance eller blot patineres. Matte/halvmatte Humbrol-farver ville formentlig være udmærkede, evt. fortyndede efter formålet. Oliefarver på tube (fortyndede med terpentiner) kan anbefales til mange opgaver i den "lettere" ende (f. eks. patinering). ■



Nyhavnshuset set forfra.



De har været der før, de åbne godsvogne litra Tf fra Roco. Den første model kom for over ti år siden og havde den gang last af kævler. Siden er flere nye oplag kommet, og derfor er vogntypen velkendt blandt modeljernbanefolk. Modellen afviger som bekendt noget fra forbilledet, da Rocos vogn er baseret på en tysk grundmodel, men helhedsindtrykket er, at det er nogle nydelige vogne i god kvalitet.

Påtrykkene er der som sædvanligt intet i vejen med – de to vogne har hhv. numrene 8025 og 8098, og der

er vedlagt løse kæpskinner (planker) til montering i holderne på siden. Man bør nok ofre en dråbe lim for at sikre dem mod forsvinden. Planterne har fint påtryk 'DSB'. Vognbundene har en mærkværdig, okkergul farve og bør nok patineres i en mere grålig tone – eller dækkes af en last af snart sagt hvad som helst voluminøst, men ikke for tungt gods. Biler, halm, hø, tørv, sphagnum og lignende godsarter var typisk for disse Tf-vogne. ■

Roco art. nr. 67045. Sæt med to Tf-vogne. Pris ca. kr. 340,-.

▲ De to Tf-vogne afventer videre indsats.



Manden med hammeren var forhen et velkendt syn for togafgang.

Exact-train – et nyt mærke i Danmark



Der er atter godt nyt for alle, der søger materiel ud over det sædvanlige: Det er Kasper Bang Jensen fra Dekas, der meddeler, at han nu er blevet importør af disse flotte og nøjagtige modeller af tysk materiel.

Kasper lægger ud med serien af de lange, typiske biltransportvogne (litra Offs55, senere Leas 542/ Leakkms 542). Det er treakslede, ledede transportvogne med to etager, udstyret med meget spinkle rækværk, trin, håndbøjler osv. Vognene findes i mange forskellige udgaver, men Dekas begynder med at tage serien af epoke III-modeller hjem. Senere udgaver

havde mere lukkede underdæk, og det kan jo være, at disse modeller efterfølgende kommer på markedet.

Det er nogle meget markante og ret almindelige vogne, som må have været her i landet med utallige mængder af Folkevogne, Ford Taunus'er og Opel Rekord'er. H0-modellerne leveres uden modelbiler, så her skal man selv fylde dem med sine egne favoritter. En stor ros til Kasper for at have taget dette initiativ.

fs

Som det kan fornemmes, er Offs-vognen fyldt med detaljer. Foto Dekas.

Offs 55-vognen i hele dens længde. Foto Dekas.



Sporvejslitteratur

I nr. 14 blev bogen "Der sidder en mand i en sporvogn" omtalt i billedteksten øverst side 16; det er nok ikke alle,



der kender denne bog i dag, men da den blev udsendt i 1937, var det en af årets 'best-sellere' og fik bl.a. følgende anmeldelse i Berlingske Tidende: "En tragisk, men morsom hverdagshistorie". Her ses forside af originaludgaven – og man bemærker med det samme, at tegneren Henri Clausen har haft en hovedtypevogn for øje, da han lavede vignetten til bogen. Dog synes han at have blandet de nye Lunding-bogievogne sammen med den gamle motorvogn, da spor-

◀ Forsiden af bogen med tegning af Henri Clausen.

vognen har to gange to aksler – men det må nok henregnes under 'kunstnerisk frihed'!

En anden skønlitterær bog med sporvogne som bærende tema er "Linie 4 og andre noveller" af Peter Dürrfeld fra 1984, men ellers optræder sporvogne kun marginalt i litteraturen, bortset fra fagbøger og -skrifter. Dog har såvel tegnerne Robert Storm-Petersen som Helge Hall udødeliggjort Københavns Sporveje med talrige vittighedstegninger og tegneserier som "Nullerten" – den ægte julesporvogn, der kørte i midten af 1950'erne.

fs



▲ Forsiden af 'Linie 4 - og andre noveller' af Peter Dürrfeld. Arkiv Erik V. Pedersen.

Tre nye Mx'er fra Hobbykæden



Tekst og fotos
Flemming Søeborg

Nu er den flotte serie af de nordjyske Mx-lokomotiver på basis af Heljans velfungerende model sendt på skinner. De kan fås med digital lyd fra Danske Loksounds – det er noget ud over det sædvanlige.

De tre maskiner, M 9, 10 og 11, ligner umiddelbart hinanden som tre dråber vand, men når man kigger dem nærmere efter, er der forskelle. Det er f.eks. på taget, hvor M 11 har hvidt git-

ter, mens de andre har sort. Også påskrifterne på siderne varierer, da en af maskinerne har selskabsnavnet placeret lidt anderledes end på de to andre. Fælles for alle modellerne er, at de er forsynet med påskrifter alle steder, hvor forbillederne har dem – dvs. også på batterikasserne på undervognen. Også fabrikspladerne er påtrykt, så maskinerne er gennemarbejdede af Ken Rosa og hans medhjælpere.

Grundmodellerne er understyret med håndbøjler af metal, og sneplove har

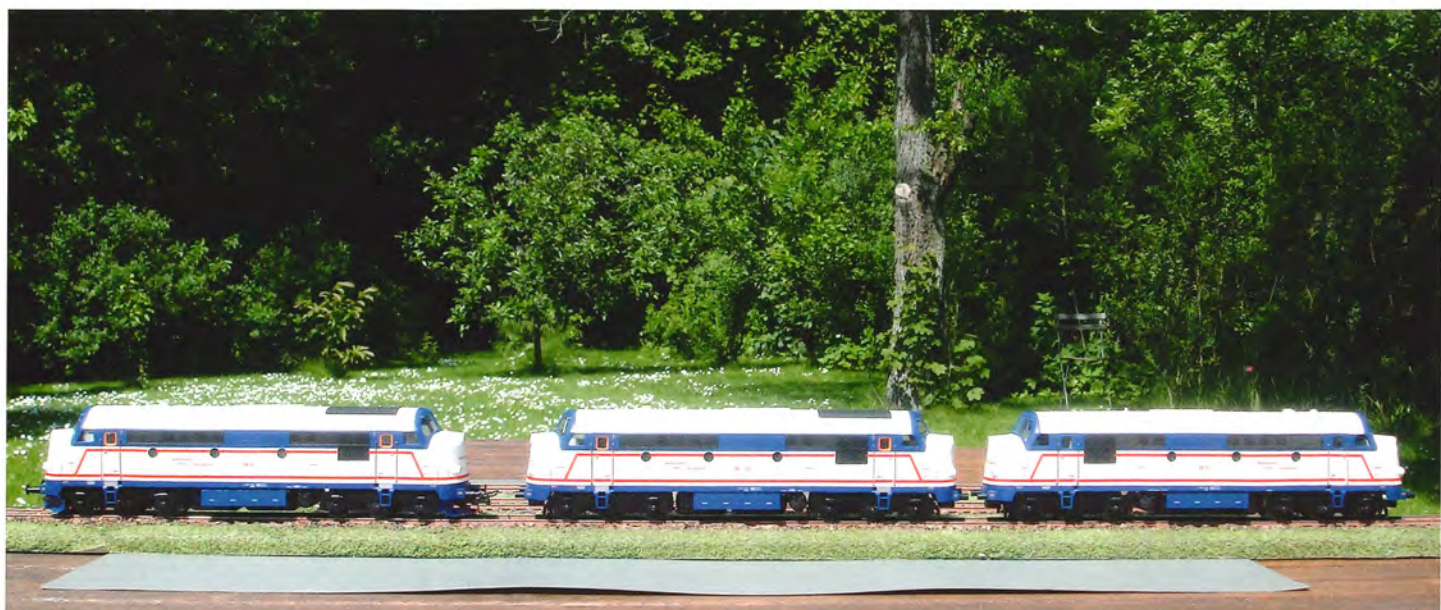
▲ De tre på stribe soler sig selvbevidst.

Nordjyske Jernbaner

M 9



Fine påskrifter også på undervognen.



Identiske trillinger – med subtile forskelle.



Tre ens maskiner – og alligevel ikke helt.



En enkelt maskine – M 9 – her i nærbillede med hele udrustningen.

korrekte, gule advarselsmarkeringer. Der medfølger et informationsark om modellerne, blandt andet med gennemgang af de digitale funktioner. Modellerne kan fås såvel i analog som i digital udførelse – og altså med autentiske lyde, der rummer alt lige fra motorlyd over

perronfløjt til kurvehvin og andre maskinlyde.

De modeller, "Spor og baner" har afprøvet, heraf den ene (M 9) med alle digitale lyde, er meget overbevisende med flotte påtryk på overdelene. Teknisk har Mx-modellerne lige siden deres fremkomst i 1998

hørt til Heljans allerbedste modeller med perfekte køreegenskaber, og det har de nye modeller også. Motorlarmen er høj, og de andre lyde er lige så skarpe og klare i tonen. Frontlyset gløder langsomt ud, så der er lutter roser at tildele de tre nordjyske kæmper. Ken Rosa tilfø-

jer, at hele dette projekt kun har været muligt, fordi så mange kunder har forudbestilt én eller flere modeller, og han vil herigennem takke alle for støtten. ■

Hobbykæden art. nr. 8609-3 NJ M 9 m. digitallyd. Pris ca. kr. 2.595,-.

Nyheder på vej

Det hører til sjældenhederne, at der kommer nye, støbte husmodeller til det danske marked. Det er vist efterhånden kun det tyske firma Danscale, der producerer disse modeller af særdeles høj kvalitet i resin med ætsede vinduesrammer og meget fine detaljer. Danscale har nu et nyt byhus under udvikling.

Det drejer sig om et typisk, lille købstadshus, som i dette tilfælde findes i gaden med det pudsige navn Bangs Boder, skråt over for H.C. Andersens hus i Odense. Modellen er endnu ikke klar, men at dømme ud fra det foreliggende billede bliver der tale om en meget naturalistisk gengivelse af det lille 'rækkehus'. Hvornår

byggesættet er klar, vides ikke med sikkerhed – men muligvis i løbet af året. Spor og baner vender selvfølgelig tilbage med en omtale, når huset er klart.

En anden detalje er til gengæld klar – det er posen med tre røde postkasser i epoke III-udførelse. De små postkasser, der kommer færdiglakerede, er meget

veldetaljerede – således er nøglehullet gennembrudt, ligesom der er hvide felter (til tømningstidspunkterne). Klappen til breve lader sig dog ikke åbne, ej heller kan man tømme postkassen i bunden.

fs

Danscale art. nr. 103. Tre stk. postkasser. Pris ca. kr. 40,-.



Gadeside Bangs Boder. Foto Danscale.



Postkasser i epoke III-udgave. Foto Danscale.

Ken kommer med tre Mx'er på stribe



Af Martin Wilde

Tre nye varianter af Heljans Mx-model vil snart være på hylderne hos udvalgte modelbaneforretninger. Det er indehaveren af Hobbykæden i Nørresundby, Ken Rosa, der har taget initiativet til og har fået fremstillet en lille serie af de tre nordjyske Mx'er, M 9, M 10 og M 11 fra Nordjyske Jernbaner, NJ, hos Heljan.

De tre Mx'er kommer i den meget flotte farvesætning i hvid, mørkeblå og rød, som Skagensbanen indførte, og som siden blev overtaget af Nordjyske Jernbaner, da Skagensbanen den 1. juli 2001 blev fusioneret med Hirtshalsbanen til Nordjyske Jernbaner. Lokomotiv-

modellerne bliver fremstillet med NJ-påskrifter.

– Det bliver med de nøjagtige påskrifter, som varierer lidt fra lokomotiv til lokomotiv. Som eksempel kan jeg nævne, at et af lokomotiverne ikke har den store påskrift »Nordjyske Jernbaner« siddende i højre del af vognsiden på begge sider af lokomotivet, som det er tilfældet på de andre, men i stedet i samme ende. Sådan bliver modellen naturligvis også, siger Ken Rosa.

Den første Mx kom til Skagensbanen i 1992, da SB lejede Mx 1041 af DSB. Nogle år før havde banen fået en god kontrakt på transport af fiskemel i containere fra Skagen. De første år kørtes godstogene med gode gam-

▲ NJ M 10 undervejs med et lille godstog. Ukendt fotosted og år. Foto Christian Fricke (+).

meldags »Marcipanbrød« fra Frichs, bygget i 1952, men de tunge godstog krævede ofte to lokomotiver i forspand, så det var tid til at få fat i sværere lokomotiver.

'Nye' lokomotiver til SB

I 1994 købte SB så Mx 1041 for 200.000 kroner, og det fik litra og nummer M 9. I 1994 købte SB Mx 1038 af DSB. Ved SB fik lokomotivet betegnelsen M 10. Seks år efter, i 2000, købte SB så Mx 102 af Odsherredsbanen. Lokomotivet blev, lige som de første to, sat i stand på værkstedet i Holbæk, inden det blev sendt til Nordjylland.

I 2006 blev de tre Mx'er udlejet til Dansk Jernbane ApS, der senere skiftede navn til CFL Cargo Danmark. To år senere købte CFL Cargo de tre Mx'er, som dog fortsatte med at køre rundt i de nordjyske farver, hvid, mørkeblå og rød i nogle år.

Modellerne af de nordjyske Mx'er fremstilles kun i en begrænset serie, så hvis du mener, du ikke kan undvære en model af et af de flotte lokomotiver og vil have et af disse lokomotiver til at køre rundt på din modelbane, skal du nok ikke vente for længe. ■



To NJ-maskiner i remisen i Skagen. Foto Christian Fricke (+).



NJ M 10 hviler ud efter en tur. Foto Christian Fricke (+)

– og saa en Carlsberg!

Efter sidste års model af en Tuborg-hestevogn har Per Møller Nielsen nu udsendt en tilsvarende Carlsberg-vogn, trukket af to heste. Denne vogn er dog lidt anderledes end Tuborg-vognen, da den har lastrum (til lysfølsomme ølflasker) og forhøjet læseflade til tønder, fustager og returgods – og selvfølgelig ølkusk på bukken og de rigtige påskrifter på siden og bagpå. Hestene er støbt i metal, hvilket giver dejlig, stor vægt.

Hestevogne var stadig for 40-50 år siden almindelige i bybilledet, og netop bryggeriernes hestevogne var dem, der holdt sig længst, når man ser bort fra kapervognene i Klampenborg og de kongelige kareter. Såvel Tuborg som Carlsberg kan stadig byde på opkvikkende syner, når der kommer en hestevogn med to- eller firspand foran.

Mens vi er ved de våde

varer, har EpokeModeller også udsendt en lille benzin-påhængsvogn i forskellige firmafarver (Esso, Shell, BP). Modellen er ret enkel, nemlig en fladvogn med en pålægstank og fire hjul samt trækstang. Desværre er de forreste akselholdere støbt sammen med undervognen, således at hjulene nok kan dreje rundt, men påhængsvognen kan kun stå i 'fremadkørende position', hvilket er lidt træls. Det kan kun ændres ved et ret voldsomt, kirurgisk indgreb. Påhængsvognen passer til ældre tankbiler, som EpokeModeller også har lavet, men varianten med det moderne Shell-logo er forkert, rent kronologisk.

fs

Carlsberg-hestevogn pris ca. kr. 349,-.

Esso-anhænger pris ca. kr. 149,-



Her trasker Lotte og Claus af sted med hestevognen – kuskene kan læne sig tilbage og lade dem om arbejdet.



Flotte påtryk også bag på hestevognen, der leveres uden ølkasser.



Forbilledet for den nye hestevogn et sted i København 1910. Foto Carlsbergs Arkiver.



Hestevognen kan lige skimtes bag Morris Commercial-ølkassebilen, fotograferet på Carlsberg i 2005. Foto Carlsbergs Arkiver.



Hestevognens afløser – en Scammell-sættevogn, som Carlsberg havde flere af. Forhjulet kunne dreje 360 grader om sin egen akse. Arkiv Tommy Jørgensen



En nuttet, lille Esso-påhængsvogn venter på sin bedre halvdel.

Desiro i N



Af Rolf Brems

Hvis du kan leve med, at modeltoget er fynsk og altid kører mod Svendborg, er Fleischmanns seneste leverance til det danske N-marked – Desiroen – et oplagt valg.

Det var det åbenbart også i virkeligheden, for efter at DSB i første omgang i 2001 lejede tre nye togsæt fra Angel Trains Contracts, lavede man en ny lejekontrakt på 12 togsæt, som blev leveret i 2002 og indsat i drift på strækningen Odense – Svendborg.

Det er Siemens AG, som producerer togsættet. I Tyskland er det identisk

med DB BR 642, hvor der kører 142 eksemplarer af togene.

Togsættene blev litereret MQ og fik numrene 4111-4911 til 4122-4922. I 2010 blev flåden udvidet med otte togsæt, så sidste numre i rækken er 4130-4930.

Fleischmanns model har nr. 4115-4915. Forbilledet er identisk med togsættet, som i decemberstormen 2013 påkørte et træ ved Kværndrup og afsporede på den forreste aksel. Ingen af de 14 passagerer kom til skade. Lokoføreren slap med en forslået hånd.

Til togsættet medfølger der i emballagen Profi-koblinger samt en adapter, hvis

Et flot og moderne togsæt, der passer godt ind i 'naturen'. Foto Spor og baner.

man vil koble flere togsæt sammen.

Flot model, men for hurtig

I virkelighedens togsæt ligger der en sekscylindret motor i hver vogn, i modellen ligger der én motor med svinghjul forrest i den ene vogn. Motoren er godt gemt, man kan ikke umiddelbart se den, når man kigger ind i modellen, og i begge vogne er der frit gennemsyn i alle vinduer.

I dummyvognen er der en vægtsklods svarende til motorens vægt. Den samlede vægt for togsættet er 84 gram.

Modellen kører jævnt og roligt – når først den er kommet i gang! Jeg skulle faktisk skrue halvt op

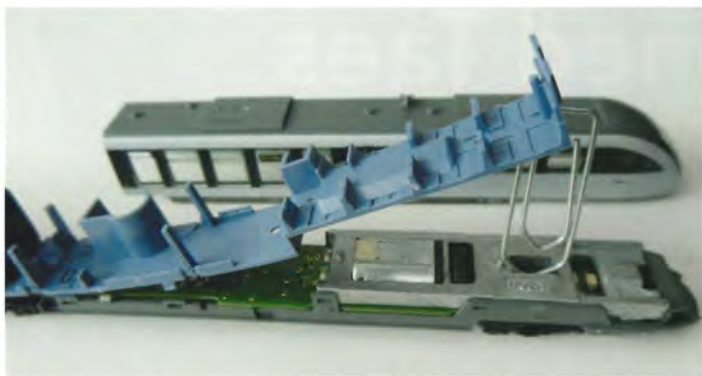
på potentiometret, før den satte i gang. Til gengæld sprang den så i gang med en modelhastighed, der svarer til 80 km/t. Jeg prøvede flere gange i begge retninger, også efter at have kørt den godt varm. Det var som om, at den skulle overvinde en spændingsmodstand, men når først den var overvundet, kunne man skrue ned, så den kørte ganske langsomt. Dog kunne modellen ikke køre så langsomt, som det kunne forventes. Laveste modelhastighed var 28 km/t, som jeg mener er for høj. Jeg prøvede også på en kreds med en KATO-transformator, som er meget fintfølede, men det ændrede ikke noget. Om det er et spørgsmål om tilkøring, eller den måske i bund og



Desiro i model...



...og i virkelighed ved Fruens Bøge. Foto Spor og baner.



Indmaden i Desiroen – motoren er effektivt camoufleret. Foto Rolf Brems.



Selv i snævre kurver klarer Desiroen sig godt - selvom det ikke ser kønt ud med overhænget. Foto Spor og baner.

grund er mere velegnet til digital drift, ved jeg ikke, og fristen for deadline gjorde, at jeg ikke kunne nå at finde en dekoder at sætte i. På det punkt skuffede den lidt. Men som sagt, den kørte jævnt og med et acceptabelt støjniveau, tophastigheden var høj, hvad der svarer til ca. 200 km/t mod forbilledets 120 km/t. Til gengæld var den umulig at afspore. Selv i mine skarpeste R30-kurver og godsbanegårdens skifter og kryds holdt den sig med fuld hastighed på sporet.

Der er tre retningsbestemte lys, som lyser ved en helt lav spænding. Interiørlys er ekstra udstyr. Modellen har træk på fire hjul, heraf de to med friktionsringe. Strømoptaget kommer fra to bogier, fra den i fronten og fra den midterste.

Under modellen er der to plader, der kan åbnes, den ene for montering af en evt. kontaktmagnet og den anden for et seksbenet NEM 651-dekoder.

Seneste nye design

Modellen er ikke nem at adskille. Til overdelen skulle der tages ved, men så længe man ved, hvad man gør og følger den vedlagte anvisning, går det.

Det er oplagt at montere nogle passagerer for at skabe lidt liv bag de store ruder.

Modellen er flot og korrekt, hvilket sammenligningerne med forbilledet viser. Den er forsynet med alle påskrifter, som står skarpe og let læselige. Modellen har røde markeringer ved dørene, hvilket Desiro-sættene (og f.eks. IC3 og ER4) har fået efter den nye direktør Jesper Loks tiltræden. Inden da var disse partier nærmest fluorescerende grønne.

Den cirkelrunde, røde markering i frontvinduet angiver hvilke togsæt, som må sammenkobles i driften, idet de to serier af Desiro ikke kan arbejde sammen rent elektrisk. ■

Fleischmann art. nr. 742007. Pris ca. kr. 1950,-.



Ingen tvivl mulig – det er Desiroen. Foto Spor og baner.



Flotte påtryk overalt på modellen som her ved dørpartierne. Foto Spor og baner.



Som en kæmpe tager Pikos H0-model sig ud ved siden af N-modellen. Foto Spor og baner.

Tag det roligt med Taes



Tekst og fotos Rolf Brems

Kører du tysk epoke IV og har behov for at flytte vejrfølsomt sværgods, har Fleischmann sendt en Taes-godsvogn på markedet. Modellen er bygget af Talbot og er forløberen for godsvogne med længdeforskydeligt tag, så godset kunne sænkes ned.

Godsvognen blev nu aldrig den store succes, den blev kun bygget i et antal af 281. De første vogne begyndte at rulle i 1964, siden kom der dog også en længere type og andre versioner til. Den nåede inden den endelige udfasning i de sene 1990'ere at få tre forskellige litreringer. Den kunne laste små 60 tons, og tophastigheden var 120km/t. Den havde svingtag og blev fortrinsvis byg-

get til transport af coils.

Modellen er meget detaljeret med flotte og skarpe påskrifter. Det ser ud, som om det hele er kommet med. Revisionsdatoen er 17/07-78.

Den løber let på metalhjulene, vægten er 21 gram, og den er udstyret med NEM-skakt til KK-kinematik.

Betinget funktionalitet

Det er altid prisværdigt, når producenterne laver modellerne så tæt på forbilledet som muligt, dog har jeg svært ved at se, at svingtaget på modellen behøver at fungere, for det vil altid fordyre produktet. Det vil være naturligt i de store størrelser eller til nød i H0, men når man beskæftiger sig med spor N, vil man aldrig kunne åbne de forskel-

Taes-vognen i åben...



...og i lukket version.

lige sidedøre, låger eller som i det her tilfælde et svingtag, uden at modellen ryger af sporet, eller man får væltet en række af nabovognene. Derfor mener jeg, at det er lidt overflødigt og en unødig merudgift, ydermere virkede svingtaget genstridigt og

faldt helt af, hvis ikke man var omhyggelig.

Men en flot og harmonisk vogn er det alligevel. ■

Fleischmann art. nr 838901.
Pris ca. Kr. 240,-



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



EG-problemer igen

Af Peter Bernt Nielsen

Det kan altså ikke være rigtigt. Hvorfor kan andre fabrikanter af modeltog producere lokomotiver, der bare kører? Det kom til at gå ud over Theis Berantzino i Togcenter Gentofte. Et rigtigt surt opstød fra min side.

Det prellede dog af på Theis, for kunne lokomotiver fra ROCO ikke køre på mit anlæg? Så hvad med at sætte ROCO hjul på Heljans EG'er, foreslog han.

Nu er der så de nye hjul på lokomotivet, og efter råd og vejledning blev afstanden indvendigt mellem hjulflangerne justeret til 13,8 mm. Maskinen kørte nu pæner; men så kom andre problemer til. Nu skete der en kortvarigt kortslutning, når lokomotivet passerede nogle af sporskifterne. Ikke nok til at min ECOS koblede ud; men nok til at lokomotivet stoppede for så at starte igen.

Det tog megen tid at finde fejlen, som ikke lå i slæbeskoen, men i at hjulene

ramte punktkontakterne på K-skinneerne. Mange punktkontakter blev bukket lidt til side, og det hjalp enkelte steder; men det var ikke nok. Et enkelt sporskifte drillede også, tvangsskinne ud for hjertestykket kunne ikke fange hjulene, så der var stadigvæk en afsporing!

Til sidst blev "Märklin"-afstanden mellem flangerne på 13,8 mm øget til 14,0 mm, og nu triller lokomotivet pænt rundt på anlægget uden afsporinger og uden kortslutninger med sin oprindelige, sagte brummen. Den har fået hæfteringe på to hjulaksler og trækker nu nok til mit behov.

Nye problemer

Ingen træer gror ind i himlen, og der opstod nu igen et problem. Nogle af hjulene sidder ikke ordentligt fast på akslen. Heljan anvender glatte aksler ved hjulene; mens ROCO har riller, der måske bedre bider sig fast i bøsningerne i hjulene, så det overvejes at lime hjulene

fast, så afstanden ikke ved stød eller lignende kommer ud af justering.

Inden hjulene limes på akslen, anbefales det at køre hele anlægget igennem både den ene og den anden vej, ligesom lokomotivet vendes for på ny at køre gennem anlægget. Det ville være ærgerligt, at der lige er et enkelt sted, der kræver en lille justering af hjulafstanden.

Nu er det ikke altid lige let at lime plastbøsninger på metal, så her har jeg søgt råd af Kasper Bang Jensen fra DEKAS, der har svaret således:

– Isolationsbøsningerne er som regel lavet af POM (delrin) eller nylon. Begge er stærke materialer, som man ikke umiddelbart kan lime på. Man kan med sekundklæber hæfte lidt, og "Plastic Magic" (forhandles af Epokemodeller og Witzel) kan lime lidt på dem. De bedste limresultater får du, hvis du gør overfladen ru inden - og derved fjerner den fedtede hinde, som er

på denne plasttype. Det skal prøves.

Så er der kun to problemer tilbage. Selvfølgelig skal lokomotivet kunne køre med en af pantograferne oppe. Det er prøvet; men her kommer man hurtigt til kort. Luftledningerne skal være uhyggeligt nøjagtigt justeret, ellers bliver de og pantografen flået i stykker. Om der skal helt andre pantografer på, eller man kan modificere de eksisterende, ved jeg ikke; men der er måske en af bladets læsere, der har en løsning?

Og så sidste problem, som ikke er noget stort problem. Lyset på lokomotivet skal bygges om, så der kan køres med rangerlys, to hvide i hver ende, og så skal man gerne kunne slukke de røde slutlys, når der trækkes nogle vogne.

Så bliver det ikke bare en rigtig flot model med mange detaljer; men også en rigtig velkørende model! ■



Afsporet EG-loko efter passage af et sporskifte. Foto Peter Bernt Nielsen.



EG-maskinens famøse hjul. Foto Spor og baner.

NYE DSB MX & MY

HELJAN

NY LYD
ESU LokSound v 4.0

MEGET BEGRÆNSET OPLAG!
SNART KLAR TIL BESTILLING

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



Bemærk venligst: Fotos viser produktionsprøver.

KUN 2.495,-
Udgives kun med lyd

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