

SPOR OG BANER

Modeljernbanebladet

Nr. 16 • August • Årgang 2014

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



Tag en tur med
linie 6



BR 042 – en olie-
brænder fra Roco



Fc-vognen
er ankommet



Friske forsyninger
til Obbekær

BK 14.08.2014 - 16.10.2014
DKK 110,- SEK 145,- NOK 130,-
ISSN 2245-4039



9 772245 403007 00016

BK returgue 42



www.facebook.com/sporogbaner

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



FELDERBANEN

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



NYHEDER:

DSB Hios 3-vognsæt
1 Carlsberg, 2 DSB gods ølvogne.



Danske shop eksklusiv:
2-vognsæt Hios DSB gods ølvogne.



F 2010 NYHED:

Personvogn med teaktræssider
DSB Fc 4754, 4757, 4758, 4760.

Heljan DSB rutebiler

De legendariske DSB Busser
fra Skælskør, Valby, Sønder-
borg, Århus, Viborg, Vejle og
Herning klar til dit baneanlæg.



Roco

Digital startsæt med ICE 2
og diesellok BR 218 nu på lager.



Tog og tekno:

Grøn Mh390, rød/sort Mh400 med
blink på taget, vælg mellem dc, dcc,
ac, med lyd.



Preiser umalede figurer

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

Altid aktuel med danske og udenlandske nyheder.

Besøg os på www.felderbanen.dk

Email: Info@felderbanen.dk · Tlf. 74 56 08 08 · Fax 74 56 08 01

KIG IND i butikken eller på WWW, RING, FAX, MAIL – vi glæder os til at høre fra dig. VI SENDER GERNE.

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

Nu med
indkøbskurv

Mød Felderbanen
i Skørting
søndag den 14/9

Fredag den 12/9
åbent kl. 10-17

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



Modeltog & Hobby
Hos Dorthea

Vestergade 7 • 7323 Give
www.hosdorthea.dk • info@hosdorthea.dk

Åbningstider:

Mandag-fredag kl. 10.00-17.30 • Lørdag kl. 10.00-13.00

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

EpokeModeller
Pynt til Perronen mm.



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



Foto Suzanne Henriksen.

Der kommer tog...

... på flere måder end ellers. Såvel vinter som forår har været ret magre, når man ser det med modeljernbanebriller på. Det har været småt med nyheder, men med sommerens komme er markedet også blevet velsignet med flere nyheder. Det er f.eks. hobby trades nye trævogn litra Fc, som hurtigt blev populær. Firmaet melder også om stor efterspørgsel efter de nye, laser-skårne kartonhuse.

Endvidere kom nyheden fra Heljan om, at virksomheden nu for alvor har taget de store sko på – for i løbet af det kommende år laver Heljan en model af MY i spor 1 (skala 1.32)! Det er en nyhed, der er til at tage og føle på – den første prøvestøbning blev vist frem ved et stort arrangement i Togcenter Gentofte. Modellen påregnes at komme i 3. kvartal 2015. Inden da er såvel rutebilerne, de nye H0-modeller af Mx/MY og BL-vognene klar på markedet.

Løbende kommer der også nyheder fra f.eks. Dekas, EpokeModeller, A.C.M.E. og andre producenter. Her

er det interessant, at de fire danske forhandlere Hobbykæden, Felderbanen, Team Felix og Hejlesen har indgået samarbejde om A.C.M.E.s eksklusivmodeller. Det vil nok betyde, at vi kan se en række specielle, danske særaproduktioner fra det italienske firma fremover. Med den grænseoverskridende transittrafik er mange af de moderne godsvogne og lokomotiver jo absolut også relevante for danske forhold, selvom der ikke længere findes moderne, danske godsvogne. Nu kan man også med sindsro køre med de store, tyske 'Ludmillaer' på danske anlæg i epoke VI.

Bedring i sigte

På det store plan er mange af de senere års sporarbejder ved at nærme sig afslutningen, og mange steder er sporene fornyede, således at hastigheden kan sættes op. Andre steder – som f.eks. i Sønderjylland – er der stadigvæk sporarbejder med store gener for de rejsende, mens godstrafikken har måttet finde nye veje via Tønder-Bramming.

Desværre må vi i dette

nummer undvære Hans Gerner's dejlige beretninger om rejserne på forlængst nedlagte jernbaner. Han vender tilbage med sine artikler i de kommende numre. På bogområdet har der været ret stille gennem længere tid. Først på sommeren udkom den store biografi om Povl Hjelt af Lars Bjarke Christensen, og det er spændende læsning. Bogen giver et glimrende billede af den periode, hvor DSB for alvor blev en moderne og fremadskuende virksomhed med forøget satsning på jernbanedrift. Det gav pote, og DSB voksede i anseelse. Meget af det er siden sat til igen med flere, kundeuvenlige tiltag, men kunderne strømmer alligevel til togene.

Kommende begivenheder

I september udkommer – hvis jeg må tillade mig lidt egenreklame – en ny bog, "Der kommer tog", om jernbanernes guldalder 1892-1970 af undertegnede på Gyldendals Forlag – en lille sag på godt 260 sider. Kort tid efter udkommer bogen "Danske katastrofer" af Rasmus Dahlberg, hvori bl.a. seks af de store jernbaneulykker bliver gennemgået, og lokalt er der nyligt udgivet bøger om Århus Østba-

negård og Grindsted station. Rundt om i landet bliver der til stadighed etableret nye modeljernbaneklubber – således er et par af de seneste åbnet på Langeland og på Stevns.

Slutteligt skal jeg minde alle om, at Danmarks Jernbanemuseum i weekenden 6.-7. september holder stort arrangement for årets 60-årige jubilar, MY-lokomotivet, med deltagere fra nær og fjern, særtog og meget andet. Søndag den 7. september er der legetøjsmarked i Frederiksberg-Hallen, og søndag den 14. september afholder Djurs Modeljernbane "Store Byttedag" i Ådalshallen i Skørting. Den 5. oktober afholdes jernbanesamlersmarked i Valby Kulturhus, og den 11.-12. oktober er der 150 års jubilæumsudstilling i Søby-Højslev Arena ved Skive. Den 19. oktober er der marked i Tømmeruphallen ved Kalundborg, og den 15.-16. november er der stor spor 1-messe i Rolfsted-Hallen sydøst for Odense, så der bliver noget for enhver over hele landet.

Med venlig hilsen
Flemming Søeborg

Danmarks største
SAMLERTRÆF for GAMMELT LEGETØJ
FREDERIKSBERGHALLEN
Jens Jessensvej 16, København F
søndag den 7. SEPTEMBER og
søndag den 7. DECEMBER
kl. 11.00-15.00
Arrangør: Hermansen • DANSK LEGETØJSMARKED
Postboks 83 • 2640 Hedehusene • Tlf. 40 28 40 57

Gratis adgang

SPOR OG BANER

Danmarks største modeljernbanemagasin

Nr. 16, 3. årgang
ISSN 2245-4039

Ansvarlig redaktør, ejer og udgiver:

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



Abonnement, bogholderi, udeblevne blade etc.:

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

Annoncekonsulent:

Suzanne Henriksen, ann@sporogbaner.dk

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

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

Abonnementspriser:

DK: Seks numre af Spor og baner DKK 600,-.

EU: Seks numre af Spor og baner DKK 700,-.

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

Vigtige informationer vedr. abonnement:

Abonnement tegnes ved indbetaling på

Spor og baners bankkonto:

Danske Bank konto nr.: 3574 – II 16 06 89.

Husk at anføre korrekt navn og adresse samt fra hvilket bladnummer, abonnementet skal begynde.

Hvis ikke andet er anført, begynder abonnementet fra næstkommende nummer.

Vigtigt ved betaling i netbank:

I feltet: **Meddelelse til modtager** skrives navn, adresse, telefonnummer og evt. e-mail-adresse samt hvilke seks bladnumre, der ønskes.

Kryds af i feltet om, at meddelelsen sendes som en del af kontoudskriftet til Spor og baner.

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

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

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

Spor og baner er layoutet og trykt i 1.650 eksemplarer hos Grafisk Hus A/S, Løgstør.

Alle rettigheder til artikler, skemaer, tegninger og billeder tilhører Spor og baner og forfatterne. Eftertryk af materiale fra bladet er forbudt uden forudgående aftale med Spor og baners redaktion. De i artiklerne fremførte synspunkter og meninger er forfatterens egne og deles ikke nødvendigvis af redaktionen.

Forsidebilledet: EG 3106 på Østfyn med øltoget mod Sjælland 24. juli 2014. Foto Spor og baner.

Små forsidebilleder:

Tag en tur med linie 6. Foto Spor og baner.

BR 042 – en oliebrænder fra Roco. Foto Spor og baner.

Fc-vognen er ankommet. Foto Spor og baner.

Friske forsyninger til Obbekær. Foto Jens Bruun-Petersen.

Indholdsfortegnelse

Leder	3
Obbekær – en dansk idyl.....	6
På besøg hos Mr. Sporvogn	10
hobby trades Fc-vogn	16
Nyt forhandlerinitiativ.....	19
Modeljernbanen på København H.....	20
Povl Hjelt – et fyrtårn i samfundet	24
Krigsbytte i Berlin	26
Sikkerhed på sporet	27
Langelandsbanen kører igen.....	28
Sabotagedage på museet	30
Ny bog om sabotagerne på Fyn	31
Fest i Togcentret.....	32
Kuriosa i Marsklandet	34
Sensommerens arrangementer	38
Biler i to etager	39
Fremtidens diesellokomotiv	40
Nyheder på sporet.....	41
Nyt fra hobby trade.....	42
Hvad bogkassen gemte	44
En heldig kartoffel.....	48
Om at bygge kartonhuse – for begyndere	50
EAOS med last i N.....	51
Ny elektronik fra NOCH	51
BR 042 – den okser derudad	52
Very British indeed – nye biler i H0	53
Knap nok til øllet	54
Nyt fra Italien	56
Advarsel – letbane forude!	57
Baggrund version 2	58



Witzel Hobby



MODELHUSE OG BYGGEMATERIALER

Limprodukter og diorama-materialer

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



Besøg vores online shop:
www.witzelhobby.dk

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

ACME

www.acmetreni.com

Viale Lombardia, 27 - Milano - Italy

Tog af lidenskab



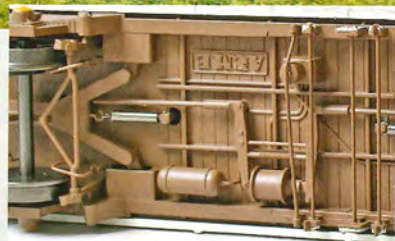
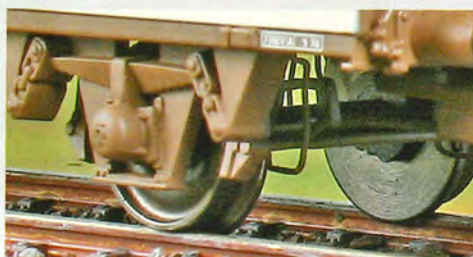
Sæt med tre
DSB-vogne
litra Hios til
transport af øl



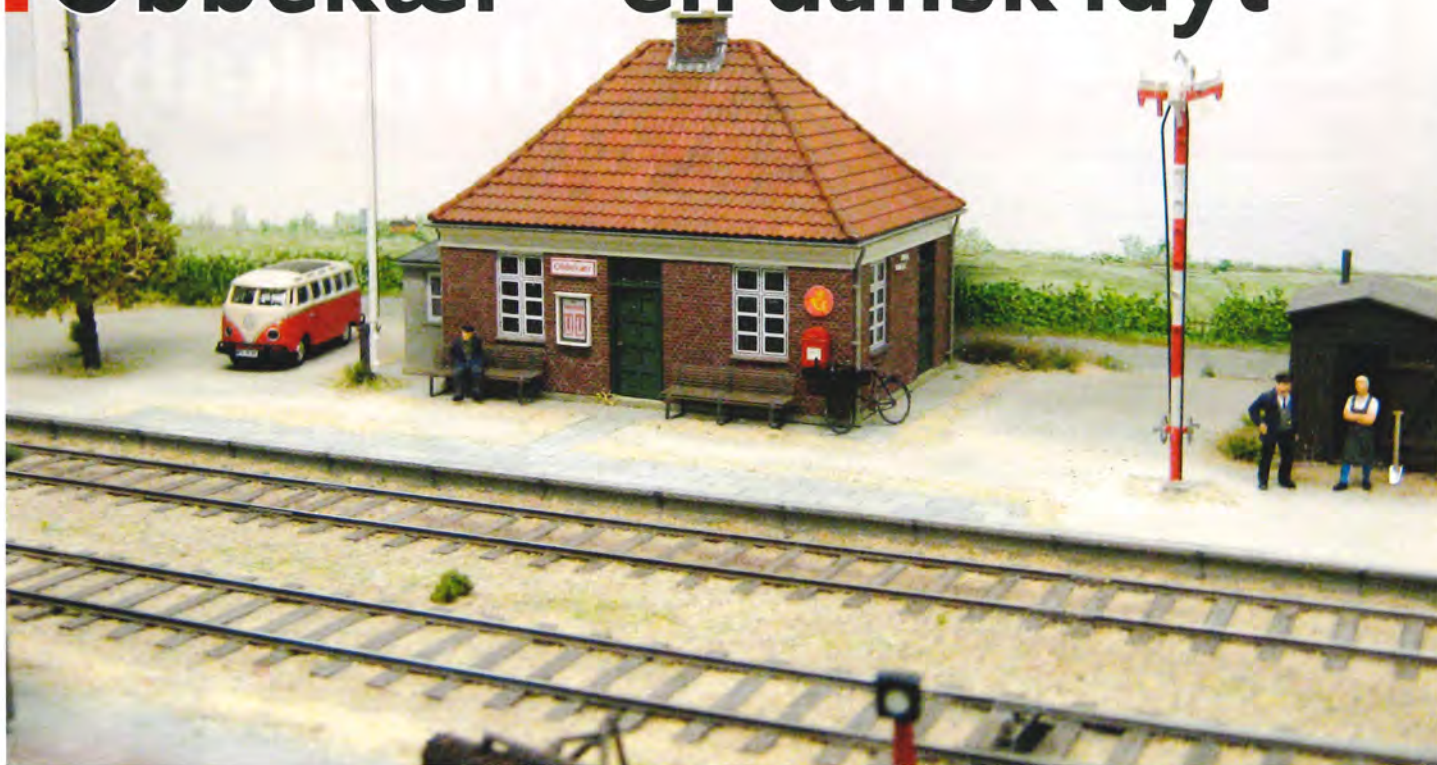
Eksklusivt for Danmark



Sæt med to
DSB-vogne
litra Hios til
transport af øl



Obbekær – en dansk idyl



*Tekst og fotos
Jens Bruun-Petersen og
Anders Bang Lehnsted, Ribe*

Det begyndte med en venskabsbyforening i Ely, der ligger i et marskområde i det sydøstlige England. Et medlem dér, Geraint Hughes, havde i mere end 20 år været gæst hos den samme familie i den danske venskabsby, Ribe, der også ligger i et stort marskområde. Mange års færden i og omkring Ribe lader ingen uberørt, og hos Gareth Hughes modnedes en plan om at bygge et diorama, der havde noget med Ribe at gøre. Via bekendte i venskabsbyforeningen blev der etableret kontakt til Ribe Historiske Jernbane Model Selskab, og vi kunne oplyse

om, at der i 1923 forelå et forslag fra "Den sønderjyske Jernbanekommission" om en jernbane fra Vojens over Gram til Ribe. Banen blev aldrig bygget, men det hindrer jo ikke nogen i at bruge den som forbillede.

En sådan bane kunne udmærket tænkes anlagt som en privatbane. Man kunne forestille sig "Ribe-Gram-Vojens Jernbane", anlagt i midten af 1920'erne og med rullende materiel svarende til det, som andre privatbaner fra 1920'erne anskaffede.

Ribes gamle havn ved Skibbroen er et malerisk sted, men som havn betragtet mangler der noget: Der er ingen havnespor. Det er der imidlertid i Geraint

▲ Stationsbygningen er kopi af murstensbygningen ved trinbrættet i Farup nord for Ribe. Den er bygget af Plasticard efter tegninger i "Lokomotivet". På muren ses en postkasse og jernbanens køreplan. Signalet giver togene indkørsel fra hver retning. Det er et håndbygget signal med arme fra "Freja" og styret af særlige motorer, der giver en realistisk bevægelse.



Nogle af bygningerne på Skibbroen i Ribe.



Diorama "Obbekær". Nedenfor beskrives de enkelte dele af anlægget.

Hughes udgave af Skibbroen, men det er ikke det mest iøjnefaldende: Næ, det er bygningerne, der er udført efter opmålinger på stedet, suppleret med officielt tegningsmateriale, og udført på særdeles akkurat vis. F. eks. ”lægges” hvert skifte i murværket separat!

Skibbroen med ”Ribe-Gram-Vojens Jernbane”s havnespor på Skibbroen er stadig under bygning og skal ikke omtales nærmere her. Interesserede kan læse mere i ”Continental Modeller”, december 2004, side 712-719.

Men hvorfor nu Obbekær – en landsby øst for Ribe på vejen mod Rødding uden særlige kendetegn? Baggrunden for scenariet er denne: Efter Genforeningen med Sønderjylland i 1920 blev der som nævnt ovenfor nedsat en sønderjysk jernbanekommission, der skulle se på, hvordan landsdelens system af smalsporede amtsbaner med umulige linieføringer kunne ændres

til et fornuftigt jernbanelnet. Kommissionen barslede med en betænkning i 1923, og ét af flere forslag var en bane fra Vojens over Gram til Ribe. Som ved så mange andre af tidens banebyggerier havde dette forslag en retning, der pegede mod Esbjerg, for ét af formålene var at gøre det lettere at sende landbrugsvarer til Esbjerg havn og derfra til England. En sådan bane kunne godt tænkes bygget som privatbane, og således opstod planen om ”Ribe-Gram-Vojens Jernbane”, forkortet RGVJ.

RGVJ’s vestligste strækning tænkes at løbe nordud af Ribe station og derefter følge Ribe Å i retning mod Gram. Første station ligger i landsbyen Obbekær.

Selve anlægget er et diorama på ca. tre meter med en skjult ”fiddle Yard” på ca. 1m i hver ende. Med dette lille anlæg kan der udføres en livlig trafik, talrige tog kommer og går, og både landskab, trækraft og vogne er pæredansk – selv om de to



Nærbillede af sporet. Lasker og underlagsplader er fremstillet som ætseark.

ejere, Geraint Hughes og Ian Thomson, er ærkeengelske, og Ian først i 2014 har været i Danmark.

Ved ”Obbekær” er en meget stor del af anlægget hjemmebygget. Sporet er lagt med skinner af code 55, sømmet til svellerne med meget små søm. Skinnestød er markeret med lasker med fire bolte, hjemmefremstillet som dele af et ætseark. Alle bygninger er fremstillet efter danske forbilleder.

Med Geraints egne ord ly-

der en beskrivelse således:

”Velkommen til Obbekær, der er en englænders opfattelse af en lille landstation på en privatbane et sted i det sydvestlige Jylland. I England fortæller vi som regel en lille historie om vores modeller. Det hjælper os til at forklare, hvorfor jernbanen ser ud, som den gør, og hvorfor togene ser ud, som de gør.

Modellens tidsperiode er slutningen af 1950’erne, hvor de private baner nød



◀ Lokalt godstog trukket af et lille industrilokomotiv med to omdannede vogne fra hobby trade og to hjemmebyggede, hvoraf den ene er en Q-vogn ombygget til den mindste type. Den sidste vogn, togeførervognen, er et engelsk byggesæt.



Triangel-vogn af første generation med Kalvehavebanens sprøjte-vogn på slæb.



Kupévogn med fem kupéer – en meget udbredt type både i England og Danmark. Den er fremstillet af et engelsk byggesæt. Alex Jackson-koblingen er den lille trådbøjle, der ses under pufferplanken. Sporet er et af de løse sporstykker, der står i hver fiddle yard.

godt af en blanding af damp- og dieseltrækraft, og hvor landstationen stadig var en vigtig del af lokalsamfundet.

Selve modellen er (forhåbentlig) et godt eksempel på engelsk modelbanebyggeri og præsentation af dette. Emnet – en landstation – lyder måske enkelt, men det er de talrige detaljer i bygninger og landskab, der giver den rette baggrund for de tog, der kører forbi. Det er vigtigt at gøre lige meget ud af alle modellernes detaljer, så sceneriet kommer til at virke overbevisende.

Vi har brugt ”P87 fin-skala”-standards ved både spor og hjulsæt, og vi har været meget opmærksomme på lokomotivernes mekaniske dele, dermed sikrer vi, at togene kører godt!

Sporet er håndlavet efter standarder fra DSB’s sporregler fra 1920’erne. Der er anvendt sveller af finér med mine egne ætsede underlagsplader og lasker samt code 55-skiner. Bemærk de smalle sporriller i P87-sporet – det sikrer god kørsel.

Hjulene er mere modelrigtige end de normale HO-hjul og har en bredde, der er tæt på at være skalatro i 1:87.

Vi kører med omdannede køretøjer fra hobby trade, Heljan, F2010 og Roco, samt selvbyggede lokomotiver, motorvogne og vogne. Mange af undervognene har affjedring af alle hjul, så vi



også dermed sikrer god kørsel.

De selvbyggede genstande kræver design med CAD-programmer og ætsning i messing eller nysølv. En Triangelmotorvogn blev bygget ved brug af den angivne metode og de nævnte materialer.

Alt vores rullende materiel er udrustet med Alex Jackson-koblinger, som gør sig meget lidt bemærket og aktiveres af elektromagneter under sporet.

Obbekær er tænkt som en typisk lille landstation på en privatbane. Lad os se lidt på nogle af stationens karakteristiske træk, som alle er kopieret fra lignende stationer i Jylland.

Vi håber, du har nydt dit

▲ Damptrukne tog gør undertiden holdt i Obbekær for at få suppleret vandbeholdningen. Vandkranen er en kopi af én ved Lindeborg Å i Nordjylland (Aalborg-Hadsundbanen). Den kan drejes, så lokomotiverne kan få fyldt vandkasserne op.

Besøg i Obbekær. Hvis du gerne vil vide mere om anlægget og dets mange funktioner og specialiteter – så spørg os, helst på engelsk!”

Så vidt Geraint Hughes

med sin fortælling om Obbekær. Vi håber, læserne har nydt rejsen til Obbekær og har lyst til at tage turen en anden gang. Geraint Hughes mailadresse er rg.hughes@ntlworld.com ■



◀ Sidesporet er spærret af en halv sporstopper (en ”skotte”, fordi det er en sparsommelig løsning!). Den sørger for, at henstående vogne ikke løber ud på linien. Forbilledet fandtes på Varde-Grindstedbanens del af Grindsted station.



Pakhuset er en kopi af det, der i dag står i Bindeballe mellem Vejle og Vandel. Der er netop ankommet forsyning af øl!



I folden overfor stationsbygningen er to grise på vej til marked.



◀ Ved læssevejen er der en portalkran, som bruges ved læsning og losning af åbne godsvogne. Forbilledet er en standardtype ved privatbanerne. Sådant en kran er også god at læne sig til, når man trænger til en pause.



◀ Rundt omkring på anlægget er der talrige små detaljer, såsom signaltavler og telegrafmaster. De giver alle sammen hver sit bidrag til den rette stemning. Her ses vejskiltet ved overskæringen – med det rigtige vejnavn. Bemærk roemarken i baggrunden.



Ved vejoverskæringen står der et transformertårn ma-gent til det i Sønder Hygum, der ligger nogle kilometer øst for Obbekær.



**Søndag den 14. september 2014
kl. 10.30-15.30
i Ådalshallen, Skørting
v/Hornslet, 8544 Mørke**

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

I Skørting udstiller bl.a.:

DWA Hobby, Fredericia · Tog og Tekno, Aalborg · Epokemodeller · Skilteskoven, Odense · Freja Modeltog, Silkeborg · Hobbykæden, Nørresundby · JK Modeltog, Aarhus · Lekbo, Tranbjerg · Vejlesen Hobby, Vejle · Witzel Hobby · Ebeltoft Antikvariat · Nice-LED, Sønderborg · Hos Dorothea, Give · Felderbanen, Kolding · SMT, Skjern · Modelhoekeren, Hadsten · Wengo Modelbiler, Skive · Modelbyg, Aalborg og flere brugthandlere

Kørende anlæg: Djurs Modelbaneklub · Modelbaneklubben Frichsparken · Modelbaneklubben Gudenå

Børn under 12 år i følge med voksne – gratis adgang.

Entré giver adgang til en meter flad bordplads, så længe plads haves.

På gensyn!

Djurs Modelbaneklub

Entré kr. 40,-

På besøg hos Mr. Sporvogn

Tekst og fotos
Flemming Søeborg

Jeg er på besøg hos Mr. Sporvogn, alias Leif Bang – mindre kan ikke gøre det. Leif Bang kender om nogen Københavns sporveje til bunds – så meget, at de er en uadskillelig del af hans liv og omgivelser.

Leif er en lidenskabelig samler, modelbygger, fotograf og et stykke levende københavnereinding. Han er 88 år, så han har oplevet en del – og det mærker man, når man er i selskab med ham. Der er ingen ende på de beretninger og historier, han kan fortælle – det er lige tilbage til barndommen på Østerbro, turene i sporvogn, skolegangen i Hellerup og

ikke mindst erindringen om det første Märklin-modeltog, som han fik i 1939.

– Det var spor 0-modeller. Jeg fik faktisk en del brugt Märklin-tog under Besættelsen – mærkeligt nok var der ikke særlig stor mangel på det, men det kan jo skyldes, at folk havde andre behov end lige netop elektrisk tog. Med tiden kom der bedre modeller på markedet – og jeg har da også et stort anlæg her i kælderen. Anlægget er næsten færdigbygget med en større banegård, en stor, tætbygget by, omfattende remiseområder og mange forskellige tog, herunder to varianter af "Northlander" samt et "Big Boy"-damplokomotiv. Rundt om på anlægget er



Sporvogne optager meget plads på anlægget – her er den store remise godt fyldt op.

der en række fantasifulde detaljer, man først lægger mærke til lidt efter lidt.

– Desværre er byhusene de små Faller-modeller fra 1960'erne – andet kunne man ikke få dengang, og de virker jo for små sammenlignet med vore dages modeller.

– Men du har sporvogne på anlægget?

– Ja, det har jeg. Leifs øjne lyser op – skal vi ikke tænde for dem. Jeg nikker bekræftende. Sekunder efter er der lys i alle huse, gadelygter og under perronerne, og da en linie 5-sporvogn begynder at køre – med lys i såvel de to orange lanterner som inde i de to vogne – kan jeg ikke lade være med at blive

begejstret. Dét er jo lykken! Kørende københavnersporvogne med lys! Leif fanger den hurtigt og sætter et li-



Det kunne være en scene fra Valby Langgade, men er 'blot' en model.



Et par rigtige 'oldtimere' – Leif Bang med sporvognsmodeller af træ.



The Northlander er kommet på besøg på anlægget.



Er det ikke – Jo, det er den berømte and, der hviler sig på bygningen. Humor er der også plads til på Leifs anlæg.



Ledningsarbejde på modelsporvejen – i baggrunden ses en linie 16-motorvogn.

nie 6-vogn tog i gang. Det er en Lunding-bogie vogn – de flotteste sporvogne efter manges mening. Også den har lys over det hele.

– Hvad med stangafspring – sker det tit for dig?

– Leif smiler. Stangafspring, siger han – det kender jeg ikke til. Hemmeligheden bag dette ellers tilbagevendende problem for de få, der kører med sporvogne med trolleytang, er at montere køretråden meget præcist. – Jeg bruger i øvrigt kun køretråden til at forsyne vognene med lys – således at jeg kan have dem holdende ved stoppestederne og alligevel have lys i dem.

Sporvogne overalt

Vi går ind i det andet rum – her er der fyldt fra gulv til loft med sporvogne i model – industrimodeller, håndbyggede modeller, skilte, plakater, genstande fra sporvejene – et rent paradis. Den ene væg er prydet med en vitrine med utallige H0-modeller.

– Har du bygget dem – er det modeller af alle københavnske sporvogne?

– Jo, det er det. jeg byggede dem sammen med John Lundgren (medstifter af Sporvejshistorisk Selskab). John døde desværre for nogle år siden, men vi havde et meget langt og frugtbart samarbejde i mange år. John var udlært kemigraf og



En af Odense-vognene i H0, fuldstændigt håndbygget.

underviste på Reproteknisk Fagskole, og det gav ham en masse muligheder med hensyn til grafik, layout og forskellige produktionsprocesser. For at kunne lave vognsiderne korrekt fremstillede han klicheer, som vi så brugte. Han lavede det omfattende arbejde med tegne vognene, mens jeg stod for det tekniske.

– De er jo fantastiske – og det er et eksemplar af hver vogn?

– Det stemmer – og som du kan se, er de toetages Frederiksberg-motorvogne lavet i såvel original som i

KS-udseende. Tænk også på, John har lavet stafferingerne på fri hånd – helt suverænt arbejde. Han lavede også malerarbejdet på museumsvognene på Skjoldenæsholm. I øvrigt har vi også bygget Aarhus- og Odense-sporvogne.

– Og düsseldorferne, udbryder jeg, da jeg får øje på en stribe forskelligfarvede ledvogne.

– Ja, jeg har modificeret nogle wiener-modeller, så de svarer til de københavnske. Da jeg nu var i gang, lavede jeg også en model af de vogne, der havnede i Ale-



En toetages Frederiksberg-motorvogn – bygget af John Lundgren og Leif Bang.



Frederiksberg-motorvognen i KS-bemaling.



Et udsnit af væggen med alle københavnermodellerne – og et Odense-vogn tog samt nogle düsseldorferne forrest.



KS havde flere forskellige typer toetages motorvogne.



En enkelt motorvogn kørte i 1920'erne med pantograf, men det blev ved forsøget.



Væggene er fyldt med skilte, hylder med modeltog, plakater og meget andet.



Sporvognen, der kom fra et museum og ender på et andet.



Det indre af motorvogn 304 - endnu med et råt 'look', men den bliver totalt istandsat.

xandria. Her har de vendt trækruderne om, så de nu åbnes forneden – og det har jeg selvfølgelig også gjort, ligesom en af midterdørene er spartlet til, præcis som de har gjort det.

Værksted og samling i ét

Jeg må indrømme, at synet af alle disse sporgvognsmødler næsten tager pusten fra mig. De er der alle – og så skal det vise sig, at der er mere endnu. Leif fortæller videre: Jeg fik efterhånden min gang i mange af remi-

serne – ikke fordi jeg arbejdede der, jeg var i mange år ansat på Lauritz Knudsen (elektronik), men jeg kom ind på værkstederne, fik et godt forhold til de ansatte ved sporvejene, og når de gamle vogne skulle udrangeres, fik jeg ofte lov til at fjerne skilte og andet – eller købe tingene for skrotprisen. Således fik jeg et af de gamle støbejernsstoppesteder for 40,- kroner – det står ude i haven nu – men jeg fik også, hvad der må være en komplet samling af de små vinduesskilte med linienumre, herunder også nogle, som nok kun eksisterer i få eksemplarer. Døren – en original skydedør fra vogn 117 – fik jeg for et par kroner, direkte leveret fra KS – og den fungerer upåklageligt. Jeg har også en original kørekontroller, men den bliver nu brugt ved restaureringen af en gammel vogn.

– Du har også de flotte, kulørte stoppestedsskilte?

– Ja, og der er det interessante jo, at jeg ret præcist kan stedfæste, hvor flere af dem har stået – for dels var det kun ved de store omstigningsstoppesteder, at disse skilte sad, dels vekslede på-



Leif Bang med den meget gamle Glud & Marstrand-model.



Også Lego har såmænd haft sporvogne i programmet. I skabet ses en lille del af den øvrige samling af modelbiler.



Nogle ganske få af Leif Bangs ældre modeltog.



En af de flotte trolleyvogne fra 1930'erne, her som 1-43-model fra et firma i Skt. Petersborg.



Udmærket for sin tid – massiv klods-sporvogn med fotografiske påtryk på siderne.



Stoppestedet fra Modeltrafik – det fandtes kun ét sted i København – der er dog en lille, subtil fejl ved det.



Linie 15-motorvognen er meget nøje udført i skala 1-12.

skrifterne på skiltene i takt med, hvor på strækningen, skiltene stod. De var en del af sporvejenes identitet, og nogle af dem var i brug i hen ved 60 år, så de prægede byen i helt usædvanlig grad sammen med sporvognenes kulørte skilte og lanterner.

– John og jeg havde i øvrigt et så godt forhold til personalet på Hovedkontoret, at vi fik lov til at gå på jagt i arkiverne. Han affotograferede mange af de gamle glasplader, som nu kunne gemmes for eftertiden. På gangene hang der mange indrammede billeder. Dem tog vi med hjem, hvor jeg skilte dem ad, således at han kunne affotografere dem også. Bagefter måtte jeg samle dem igen, så de atter kunne komme op at

hænge. Hen mod slutningen af sporvejsæraen hed det sig, at det hele skulle smides ud, så vi fik travlt med at redde så meget, vi kunne – tegninger, optegnelser, billeder, skilte osv.

Gamle kendinge

Midt i rummet står et par gamle bekendte af mig – det er linie 6-vogntoget nr. 304-1392. Modellerne er ikke helt almindelige – dels er de i målestok 1:8, dels er de under kraftig restaurering. Da jeg sidst så dem tidligere på året, bestod de stort set kun af vognkasserne med hjul, men med et temmelig ramponeret udseende – og der var intet gjort ved indretningen eller detaljerne.

Leif fik dem til restaurering i det tidlige forår, og allerede nu kan jeg se forandringen. Siderne er spartlet ud og malet op, taget har fået ny, original KS-farve, og inde i vognen er der nu sat reklamer op under loftet. Meningen er, at vognene skal gennemrestaureres og forsynes med alle de ting, der var i dem.

–Du har også fået lavet taglanterne?

– Ja, de gamle var ikke meget værd, så jeg spekulerede på, hvordan jeg skulle lave nogle nye. Så fik jeg øje på en pakke med læbepomader henne i en butik, og det viste sig, at hylsteret passe-

de nøjagtigt i lanternestørrelse. På bivognen sad der nogle klokker i hver ende af taget, og her har jeg brugt gummidupper fra toiletsæder, så der er mange ting fra hverdagen, man kan bruge i modelbygning. Sporvognstoget er i øvrigt det, der gennem nogle år var vartegn for Danmarks Legetøjsmuseum på Valdemar Slot. Inden da stod det i en hobbybutik på Søndre Fasanvej på Frederiksberg, men hvem, der oprindeligt har bygget det, er endnu ikke afklaret.

De to kæmpesporvogne er nu overtaget af Sporvejs-historisk Selskab og vil, når Leif er færdig med at restaurere dem, indgå i den permanente udstilling på Skjoldenæsholm.

Et omfattende 'museum'

Leif kigger lidt skælnsk på mig og spørger: Har du fået nok – eller kan du klare mere? Jeg svarer, at jeg da sagtens kan klare mere om sporvogne – så vi går op på førstesalen, hvor Leif siger: Her er så det hemmelige museum. Han trækker et par store spejldøre til side – og inde bag ved gemmer sig et rum, der er lige så fyldt med sporvogne – her er det mere legetøjsmodeller, der er tale om.

I skabe, skuffer, vitriner, på hylder, ja overalt er der

For den, der vil vide mere om Københavns Sporveje, findes der et rigt udvalg af bøger og hæfter, udgivet af Sporvejshistorisk selskab. Især kan de små liniehæfter (1-20), der dækker næsten alle linier, anbefales, da de følger hver enkelt linie gennem byen i talrige billeder. Liniebøgerne, hvoraf mange desværre er fuldstændigt udsolgt, giver den dybere, historiske udvikling for hver enkelt linie. Dertil

kommer en hel del andre skrifter, og man kan i antikvarier være heldig at støde på nogle af KS's egenpublikationer som 'den gule bibel' (fra 1936), 'Richsbilledalbummet' (fra 1961) eller 100-års jubilæumsbogen (1963). John Lundgren lavede et par meget flotte, men også uhyre sjældne bøger, som man evt. kan finde på markeder. Gør man det, er det bare om at slå til.



Det officielle jubilæumsskrift fra KS.

'Richsbilledalbummet' fra KS.



Hvor kørte de..?

En legendarisk bog af John Lundgren.

Sporvognslinier i københavnsområdet

'Historien om linie 5' af John Lundgren.



sporvogne – samt nogle Teknobiler, Elastolin-figurer af soldater fra Anden Verdenskrig (inkl. modeller af Hitler, Göring, Goebbels, Mussolini m.fl.), Matchbox-modeller – og i et skab står nogle uhyre sjældne Lehmann- og andre blikmodeller.

– Denne sporvogn – Leif står med en stor model af en hestesporvogn i hånden – fandt jeg i USA via Internettet. Det er en blikmodel fra Glud & Marstrands Fabrikker*, den er sjælden, men jeg skulle ikke give ret meget for den. Den var åbenbart uinteressant for ejeren. Jeg har også en smuk, håndbygget model i målestok 1:12 af en linie 15-motorvogn. Den er desværre ikke helt korrekt bygget, men der er virkelig kælet for detaljerne med nøjagtig indretning, lys i alle lygter, fine små skilte, vognstyrer og passagerer osv. Der er mærkeligt nok ikke glas i vinduerne på den anden side, men så det er nemmere for dig at fotografere der.

Leif vender vognen, og jeg kan tage billeder helt inde i den – det er som at være i en rigtig vogn, kan vi bagefter se på billederne. – Jeg har også de forskellige træmodeller af sporvogne, som de indsatte i Vestre Fængsel lavede i tidens løb. Nogle af dem var rigtigt flotte, men andre bar præg af, at de indsatte vist aldrig rigtigt havde set en sporvogn – eller også var de ligeglade med resultatet. Og se her!

Leif henter en æske med nogle specielle modeller frem. Det er Modeltrafik-sporvogne, som bestod af træklodser med påklistede vognsider af både gamle og nye sporvogne, trolley- og Strøgbusser. De blev produceret fra 1944 til begyndelsen af 1950'erne. Senere kunne man købe løse ark og selv lave klodser til at montere dem på. Firmaet lavede sågar også heller og stoppestedsstandere, så det var på

sin vis ret avanceret for sin tid – selvom det jo kun var stand- eller skubbemodeller.

– Kan du se, hvor dette stoppested stod i byen? Leif peger på et linie 1-, 5- og 6-stoppested, og jeg kommer lidt i tvivl, for de tre linier havde kun fællesstrækning ét sted i byen (Stormgade) i min erindring – og der havde de ikke fælles stoppested, mener jeg. Leif ved bedre end jeg – for de tre linier havde nemlig fælles stoppested i Vester Voldgade på de knapt hundrede meter mellem Løngangsstræde og Stormgade, og det har Modeltrafik altså skildret i model.

Ud over at have samlet modeller af sporvogne gennem mange år har Leif også taget tusinder af billeder. Vi sætter os i stuen og bladrer enkelte fotomapper igennem – det ene klassiske motiv fra Københavns gader efter det andet dukker op, og vi glider ind i barn- og ungdommens erindringer, hvor sporvognene var en naturlig del af bybilledet. Her genser jeg billeder, jeg ikke kendte oprindelsen af – men det er altså Leif Bang, der står bag mange af de sporvognsbilleder, man støder på mange steder. På lager har Leif endnu flere. – Jeg har ca. 2.000 farvenegativer, der blot venter på at blive digitaliseret, siger han. Hver anden måned, når medlemsbladet Bytrafik udkommer, sidder jeg her og pakker dem sammen med min søn Jørgen – her er det seneste, som du kan få med. Så sparer vi portoen! Glad lægger jeg medlemsbladet i min taske – så er der noget til hjemturen.

Efter mere end seks timers besøg, hvor vi stort set ikke har talt om andet end sporvogne, må jeg nødtvungent tage afsked med Leif og Jørgen, der er lige så optaget af sporvogne – mest som rigtige 1:1-vogne på Skjoldenæsholm – men det er bestemt ikke det sidste, vi hører til Leif. Med det ædle mål at

få genindført sporvognene i København og andre byer vil *Spor og baner* løbende bringe artikler om sporvogne i ind- og udland, og med den kæmpestore billedsamling, som Leif har, er der nok at tage fat på.

– Ding, ding, som afskedshilsenen hedder på 'sporvognsk'!

**Glud & Marstrands Fabriker blev stavet således med ét 'k'. Københavns sporveje blev officielt skrevet med lille 's'. I øvrigt skriver rigtige sporvognsvenner 'linie' i stedet for 'linje'.*



Det indre af linie 15-motorvognen er også meget flot udført.

DIESELTRÆF

60-års jubilæet for de populære MY-lokomotiver fejres med særkørsler, foredrag og GM-lokomotiver fra ind- og udland på Danmarks Jernbanemuseum

**VI SES
6.-7. SEPT.**

jernbanemuseet.dk



Gå ikke over sporet – der kommer bog!

Tag på en nostalgisk rejse med redaktøren af *Spor og baner*, Flemming Søeborg, som fortæller den danske jernbanes historie fra 1892 til 1970.

Der kommer tog er en ny bog fuld af anekdoter og flere end 150 fotos. Bogen udkommer 24. september 2014.

Læs om damplokomotiver, ledvogtere, lyntog, brobyggerier, ventesale, værksteder, godstog, pakhuse, stationsbygninger og meget mere.



GYLDENDAL

hobby trades Fc-vogn

Af Vagn Holstein

Litra Fc tilhørte gruppen af lette motorbivogne, som begyndte med to stk. FA fra 1925 beregnet til MA-Triangelvognene. FB og FC fulgte i 1927 og endelig FD og FE i 1928-29. Alle kunne ses bag Triangel-vogne og ældre lokomotiver som f.eks. den gamle MT. De sås også langt op i tiden som aflastningsvogne ved spidsbelastninger.

Der blev kun bygget 10 stk FC, så jeg har blot set typen som skur på Odense station. FE var langt mere almindelig (40 stk.) og overlevede længe som diverse specialvogne, og den ville nok have



hobby trades nye Fc-vogn er meget smuk, og træstrukturen er overbevisende.

været et bedre valg.

Med udsendelsen af modellen af Fc har hobby trade markeret starten på en



MB 106 som ny. Vognen blev kort tid efter omlitret til Fc 4751 Scandia.



Fc-vogn i Silkeborg 11. juni 1961. Foto HGC.



Fc-vognkasse i Odense 1985. Bemærk skiltet. Foto Vagn Holstein.

- for danske modeller - ny fremstillingsmetode: På en indervognkasse af støbt plastic (Pertinax-plader) er der klæbet tyndt, laserskåret finér! Det er naturligvis den bedste måde at gengive trævogne på - selvom der er kommet bedre og bedre malemetoder på plaststøbte vognkasser. Undervognen består af en zinkstøbt bundramme med detaljer og hjullejer i plast limet eller klippet på. Førstehåndsindtrykket er en nydelig vogn, men ingen roser uden torne!

Flot, men -

Ny teknik giver nye udfordringer, men desværre lader samlekvaliteten en del tilbage at ønske: Flere har, som jeg, oplevet, at armeringen og det ellers meget fine koksfynd falder af. På

min vogn og sikkert også på mange andre var en medvirkende årsag til, at armeringen faldt af, at de huller, armeringen skulle monteres i, kun delvis var til stede i den ene ende af vognen, så det krævede en delikat fræsning med et tandlægebor, før den kom på plads. Koksfyret er kun holdt på plads af en klat kontaktlim, som ikke holder for godt. Lidt skrabningen med en skalpel på bagsiden af plaststøbningen gør det muligt at sikre den med en lille klat cyanolim.

Trinene og platformsgulvet er en plaststøbning, men der er meget "flash" (støbe-finner) på trinene, ligeledes er der for meget "flash" på aksellejerne, som er korrekte med pladejernsgaffel og rullelejer. Desværre er fjederen blevet alt for vold-



Desværre falder flere løsdele som kakkellovnen let af. Foto Vagn Holstein.



Pinollejer af messing og en hel del 'flash' på trin.
Foto Vagn Holstein.



Fjeder og akselleje på FC-vognen – lidt overdimensioneret.
Foto Spor og baner.



Fe-akselleje på specialvogn i 1963. Foto Vagn Holstein.



Sammenligning mellem ME-vognens platform og FC-vognen – der er markant forskel. Foto Vagn Holstein.



Taget på FC ser lidt underligt ud i forstørrelsen. Foto Vagn Holstein.



Der er en uheldig spalte mellem vange og vognkasse – som om der mangler et gulv i vognen. Foto Vagn Holstein.

som og rullelejehuset noget stort. Det var karakteristisk på disse vogne, at hjulophængen var meget "luftigt"/gennemsigtigt. Til gengæld er vognen udstyret med messinglejer, som gør den utroligt letløbende.

Platformens endeplade og stængerne op til taget er, så vidt jeg ved, støbt i messing ("lost wax"). Pladen er flot med alle detaljer, men stængerne er for tykke og for bløde, de burde have været lavet af et stykke tråd. Lågerne er støbt med, derfor er de desværre ikke ligeså flotte som dem, Heljans Triangler er udstyret med.

Taget er ikke helt så pænt som resten af vognen: Profilet er fint, men der er fremkommet nogle mærkelige kanter dér, hvor de forskellige hvælvinger over platformen løber sammen. Tagventilerne, bortset fra skorstenen, er noget store og sidder for dybt. Litrering

gen er blevet for stor, men skriftsnittet er korrekt. Vangelitreringen er tydelig med en revisionsdato i 1950'erne. Hen langs vognsiden mangler der syv små afstivninger ind til vangen. Disse var med på prototypen (se boks).

Alle disse ankepunkter har ikke noget med den nye "sandwich"-metode at gøre, men der er ingen tvivl om, at de meget tynde strimler træ over vinduerne er en udfordring, for de er ikke limet eller støttet på grund af den måde, man her valgt at montere vinduesglasset på – glasset er i øvrigt meget fint. Derfor har jeg og andre oplevet, at der kan falde små stykker finér af over vinduerne. Heldigvis er der altid hjælp at hente på diverse fora, hvor der er link til et firma "Sharpie", som laver en stift til at fjerne ridser på møbler. Det må prøves. Tilsyneladende giver



Litrering er lidt for stor. Under taget buler vognsiden noget indad. Foto Vagn Holstein.



Gavlen på FC-vognen – her ser man desværre også tydeligt 'flash' og de ret grove holdere til taget. Foto Vagn Holstein.

”sandwich”-siderne også et stivhedsproblem, idet mange af de vogne, jeg har set, har sider, der buer indad på midten.

Dimensionerne er ikke helt præcise: Vognkassen er næsten 2 mm for kort, hvorimod længden over pufferne er korrekt. Vognens totalhøjde og pufferens højde er i overkanten (1 mm), men det vigtigste er, at vognen passer perfekt til Heljans Triangelvogn. Et skønt lille tog!

Normskakten sidder også 1 mm for højt. Det er bedre end for lavt, men burde være korrekt. Det tyder på, at hele vognen står for højt. Hjulene har lidt mindre diameter (10,5 mm), end de burde have (11,1 mm), så det er ikke her, at fejlen ligger. Når vognen er monteret med koblinger, skal de ”klappes op”, for at vognen kan komme ned i æsken. Jeg vil anbefale, at man skærer lidt ud i flamingoindsatsen i stedet. Æsken er nydelig sort med guldtryk for at understrege, at det drejer sig om en eksklusiv model. F2010 ApS bruges i flæng med det ”gamle” hobby trade-navn.

FC-vognen kom omsider til salg omkring 1. juli. Den har været længe undervejs. Den sidste af de mange forsinkelser skulle efter Caus Ribers eget udsagn være, at hver enkelt vogn skulle kontrolleres, før de blev sendt ud! Som det ses ovenfor, ser det desværre ikke ud til, at man har været tilstrækkelig kritisk. Alligevel er salget gået strygende: Midt i juli meldte flere forhandlere om tæt på udsolgt. Godt at kunderne støtter op om et nyt initiativ. Vi håber, at hobby trade lærer noget af dette forsøg, så efterfølgende modeller i samme teknik kan nyde godt af de høstede erfaringer. Til en pris noget under 600 kr. synes jeg, at vi har fået et spændende bidrag til vores hobby. ■



Et fin, lille forstadstog med tilpas motorkraft – en drøm blev virkelighed. Foto Vagn Holstein.

Vi er så heldige, at vi kan vise billeder af prototypen til FC-modellen, udviklet og fremstillet af Kim Møller i Tikøb. Disse dele stammer fra 2012, hvor

den endelige prototype forelå. Her kan man tydeligt se, hvordan modellen er opbygget omkring den gule indervognkasse. Foran ligger der en laserskå-

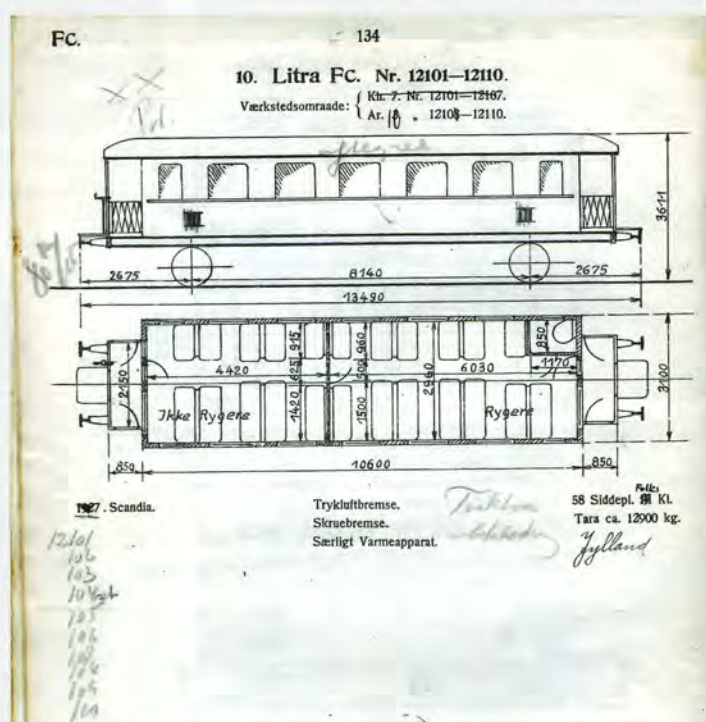
ret finérside, fremstillet på Tikøbs egen laserskæremaskine. Desværre ligger dette samarbejde underdrevet efter hobby trades konkurs.



Kim Møllers originale forarbejder til FC-vognen. Foto Vagn Holstein.



Støbt undervogn og sider af finér var konceptet for Tikøbs model. Foto Vagn Holstein.



Side fra DRM 1928 med ejerens håndskrevne notater om FC-vognene. Arkiv Spor og baner.

Nyt forhandlerinitiativ

En række af de største modeljernbaneforhandlere – Felderbanen, Hobbykæden,

Team Felix og Hejlesen – har slået sig sammen med henblik på at markedsføre

specialproduktioner fra det italienske firma A.C.M.E.

Blandt de første nye mo-

deller er den specielle, høje godsvogn litra Hios, som især blev brugt til øltransporter. Modellen kom for mange år siden fra Laser, men den nye vogn er en fuldstændig nykonstruktion.

Det bliver spændende at se, hvad forhandlergruppen formår at få udviklet i samarbejde med A.C.M.E., der i forvejen er kendt for fremragende produkter så som EA-lokomotivet. Spor og baner hilser det nye initiativ velkommen. Et foreløbigt resultat af samarbejdet kunne ses i Bramdrupdam-Hallen, hvor A.C.M.E.s modeller var udstillet hos Hejlesen – på reoler, lånt af Felderbanen.

fs



Her ses gruppen bag forhandlerinitiativet. Fra v. mod h.: Finn Lekbo, Eleonora Galli og Alessandro Buonopane, begge fra A.C.M.E., Viggo Hejlesen, Jan Møller Holm, Ken G. Rosa og Søren Bendtsen. Foto Flemming Ormstrup.

150 ÅRS

JUBILÆUMSUDSTILLING

Den 11. og 12. oktober i Søby-Højslev Arena

Det er 150 år siden jernbanen kom til Skive. Det fejrer vi med en stor modeludstilling, hvor 5 modelforeninger samler en masse udstillere og andre spændende oplevelser til en stor weekend.

Mange forskellige stande, tog, fly, RC biler, RC trucks, minirace. KÆMPESTOR lego udstilling, ikke set før med så mange modeller og spændende legerum til de unge.

En oplevelse udover det sædvanlige, også for dem der ikke kigger på modeller og med hobbyudstilling for kvinder.



Prøv en tur med en gammel damplokomotiv og 3 trævogne. En uforglemmelig oplevelse. Kører kun lørdag, Randers, Viborg, Skive, Struer (retur).



Foredrag med togentusiasten Kristian Phil Lorentzen, hvor han fortæller om sin nye bog. Kun lørdag.

Semere på
www.mjbk-skive.dk

Arrangører:

MJBK drejeSKIVEn / Jysk-RC-Truck / Skive Minirace
RC Center Skive / Skive Modelflyveklub

Modeljernbanen på København H.



Holdet bag den nye modeljernbane på Kbh. H. – i rødt i midten Mikkelt Møller Nielsen, der var 'tovholder' i projektet.

Tekst og fotos Vagn Holstein

Mandag den 30. juni var en stor dag for holdet bag genetableringen af modeljernbanen på København H. Mikkelt Møller, som har været ankermand for projektet, havde tydeligvis lidt "lampefeber" – fungerede det nu alt sammen?

Som stillet i udsigt så viser det nye anlæg et stykke dansk landskab: På den ene side af den geniale deleveg har vi Næstved Station, og

på den anden er det et stykke typisk dansk landskab med Holme-Olstrup station. Desværre vender denne side ind mod en væg, så man ikke umiddelbart lægger mærke til den.

Præcis kl. 13 blev anlæget genindviet af direktør Susanne M. Koch fra DSB, sikkert assisteret af to meget unge entusiaster, Jonas og Bertram, som ivrigt fodrede automaten med tokroner. Som det blev nævnt i invoksestalen havde projektet



▲ Holme-Olstrup, der her er blevet til en endestation for en sidebane. Bebyggelsen her er mere sparsom, men den udgøres bl.a. af de fine Dan-scale-modelhuse. Bemærk også den diskrete anvendelse af detaljer – en enkelt bil på vejen betyder mere end et anlæg helt plastret til med alt muligt.

Næstved banegård er det centrale tema, omend banegården og omgivelserne er tilpasset forholdene. Bemærk i øvrigt de gamle møntindkast.



Det midtsjællandske landskab er fint gengivet uden den store dramatik.



Også den nye modeljernbane hjælper drømmene på vej.



Direktør Susanne M. Koch fra DSB holdt åbningstalen, mens Jonas og Bertram puttede mønter i boksen.



På en modeljernbane må der være en havn – det hører der til i Danmark.



Folk fra diverse medier dækkede københavnerbegivenheden.



Næstved set lidt i fugleperspektiv – enkelt og nydeligt.



Modeljernbanebutik på Hovedbanegården – ja, hvorfor ikke.

kostet i omegnen af 100.000 kroner, men erfaringen fra det gamle anlæg var, at der kom cirka lige så mange penge i møntindkastet hvert år.

Togcenter Gentofte var også på pletten med en lille stand med lidt Märklin-startsæt, huse og en stor stabel brochurer, som kunne inspirere de fremmødte, ikke mindst den unge generation.

En tradition med lange aner

I øvrigt kan den originale

københavnerbane fra 1967 stadig ses på Danmarks Jernbanemuseum i Odense. Der har været lidt rumleri om dens fortsatte eksistens, men det tyder på, at den er reddet i denne omgang, selvom det ikke er givet, at den til tid og evighed vil blive stående oppe på balkonen. Museet er nemlig i gang med en større omstrukturering og nyindretning, så den skal måske flyttes – men forhåbentlig ikke så meget, at den ender på magasinet. Københavnerbanen er karakteristisk ved, at der kun i sparsomt omfang er anvendt færdige, industrielle produkter til udsmykningen (huse, bygninger, landskabsdetaljer m.m.) og den kan dermed siges at repræsentere tiden før de masseproducerede dele til hobbyen for alvor slog igennem. Dette taler for en bevaring af modeljernbanen. Mange besøgende synes at genkende huse og miljøer fra deres hjemegn på anlægget, f.eks. højhuset på Odense Sygehus, Nyhavn i København, men der er mere tale om typiske eller almene bygninger, der afspejler dansk købstadsarkitektur generelt. Den anden del af anlægget viser typisk alpelandskab, men også uden reelt forbillde.



Til sammenligning den gamle københavnerbane, der nu står i Odense. Foto Spor og baner.



Fødselsdagsfest



Togcenter fylder 18 år.

Dette fejres med en stor fest

lørdag d. 6 September 2014 fra kl. 10:00 til 15:00

Der vil være masser af gode tilbud, både fra vores ny og brugt afdeling.

Samtidig byder vi på lidt til ganen og maven i vores café

"Zum Schwartzem Dampfross"



MA37818 DSB Litra N 209	kr. 2.699,00	MA39672 Diesellokomotive NOHAB 204, SNCB, Ep	kr. 1.799,00	MA39730 Dieseltriebwagen BR 648.2, DB AG	kr. 3.499,00
MA39670 Diesellokomotive NOHAB MY, DSB, Ep. III	kr. 1.799,00	MA39673 Diesellokomotive NOHAB 1600, CFL, Ep. III	kr. 1.799,00	MA42768 Personenwagen-Set, 4 Wag., DSB, Ep. III	kr. 1.029,00
MA39671 Diesellokomotive NOHAB Di3, NSB, Ep. III	kr. 1.799,00	MA39674 Diesellokomotive NOHAB MY, DSB, Ep. IV	kr. 1.799,00		

Danske signaler i H0



229.-

TCG15

Model: DSB U signal, type 1983. Forbillede bruges som mellem- eller udkørselssignal. Monteringshul ø 9mm. Mastehøjde 63mm.



239.-

TCG16

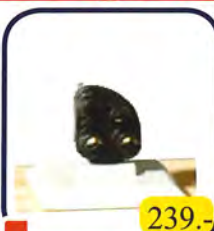
Model: DSB AM signal, type 1983. Forbillede bruges som mellem- eller udkørselssignal. Monteringshul ø 9mm. Mastehøjde 71mm.



249.-

TCG17

Model: DSB I signal, type 1983. Forbillede bruges som indkørselssignal. Monteringshul ø 9mm. Mastehøjde 76mm.



239.-

TCG18

Model: DSB dværgsignal, type 1983. Forbillede bruges som perronudkørselssignal. Monteringshul ø 9mm. Mastehøjde 9mm.



249.-

TCG19

Model: DSB PU signal, type 1983. Forbillede bruges som perronudkørselssignal. Monteringshul ø 9mm. Mastehøjde 64mm.



365.-

TCG20

Signal styremodul til Märklin. Har indbygget bremsemodul og mulighed for at køre forbi signal baglæns. Digitalsystem Märklin



365.-

TCG26

Signal styremodul til 2-skinne. Har indbygget ABC bremsemodul og mulighed for at køre forbi signal baglæns. Digitalsystem DCC

Danske huse i H0



498.-

TCG01

Forbillede: Værløse station med toilet. 255 x 103 x 100 mm.



TCG11 - 14

Forbillede: Kartoffelrækkerne på Østerbro i København. Fire forskellige modeller: Hjørnehus, Hus med fire vinduer og to modeller af hus med 3 vinduer. Pris fra kr. 315.-



429.-

TCG08

Forbillede: Remise til Dragør station. 205 x 106 x 84 mm. Sporets længde er 174mm.



229.-

TCG22

Forbillede: Højerup kirke "Stevns", kan bygges både med og uden apsis og kor. 160 x 177 x 155 mm.

www.modeltog.nu • www.togcenter.dk

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

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

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

Povl Hjelt – et fyrtårn i samfundet

Da Povl Hjelt i 1970 tiltrådte posten som generaldirektør for DSB, kom han til at stå i spidsen for en virksomhed, der – populært sagt – havde kendt bedre dage. Det almenindtryk af DSB var, at det var et lidt støvet foretagende, der ikke rigtigt var i trit med tiden. Jernbanerne var i defensiven, og for mange mennesker var jernbanen ikke længere det naturlige valg, når man skulle rejse. Det var kort sagt noget af en udfordring, han havde for sig – men han var ingenlunde uforberedt på opgaven.

Lars Bjarke Christensen (LBJ) har i sin nye bog "Povl Hjelt – en rejse i tiden" givet et indblik i Povl Hjelts liv og virke, lige fra barndommen i landsbyen Træden i Midtjylland over elevårene fra 1940 i DSB og jurastudierne un-

der Besættelsen til den fortsatte karriere i etaten. Bogen er baseret på lange samtaler med Hjelt, der til alt held nåede at fortælle sin historie og udviklingen i DSB inden sin død i 2013, 91 år gammel.

Povl Hjelt havde sine meningers mod, og det viste han, da han som ung elev i 1943 helt imod reglerne op søgte generaldirektør Peter Knutzen for at anmode om at blive forflyttet til administrationen (i Sølvgade), således at han ville kunne læse jura på Københavns Universitet om aftenen – under normale forhold ville han havde skullet turnere rundt på forskellige tjenestesteder i en årrække, inden han kunne komme i administrationen. Det huede ikke den unge Hjelt.

Hans plan lykkedes, og han



Forsiden af den nye biografi.

blev overflyttet til Godsafregnings- og Statistikkontoret. Her kunne han i øvrigt forsyne Modstandsbevægelsen med tørre tal om de tyske transporter på jernbanerne. Han begyndte på jurastudiet, og i 1950 kunne han afslutte dette. Herefter

fik han arbejde som halvdags-sagførerfuldmægtig samtidig med, at han fortsatte arbejdet ved DSB.

De daværende generaldirektører – Emil Terkildsen og senere P.E.N. Skov – var ikke visionære, men loyale embedsmænd, og i disse år mistede DSB for alvor terræn over for privatbiler og lastvogne – etaten var inde i en negativ spiral. Man rettede sig efter de politiske signaler, men der var ingen egne initiativer fra DSB's side.

I slutningen af 1960'erne opstod der gradvist nye tanker om ledelsesstrukturen, og de gamle distrikter skulle opsplittes, således at der kunne etableres områdedrift med udstrakt 'selvstyre'. EDB-styring af lagrene hjalp til effektiviseringen, og DSB skulle nu gøres til en moderne forretning med bedre synlighed i samfundet.

Nye tider, nye toner

Povl Hjelt blev udnævnt til generaldirektør i 1970 og straks fat på moderniseringen. "Man skulle være stolt



Indvielsestoget på den ombyggede Farumbane holder her på Emdrup station 24. september 1977. Povl Hjelt ses forrest t.v. Foto fra bogen.

over at være ansat i DSB", lød credo'et, og han tog på en rundrejse rundt i hele landet – med almindelige tog. Samtidig nedsatte han et sekretariat for at få et ensartet 'produkt'. Lederen her blev Peter Langager, der senere selv blev generaldirektør.

Det mest opsigtsvækkende var nok lanceringen af det nye design i 1972 under ledelse af arkitekt Jens Nielsen og indførelsen af K74, den nye køreplan med IC-tog i timedrift (og brune uniformer for personalet). Internt ændredes omgangsformen fra De's til du, men det var ikke lige nemt for alle. Fornyelserne fortsatte i de følgende år med nyt materiel, nye færger på Storebælt, MR-togsæt, Plan 90 og en positiv, optimistisk tone, godt hjulpet på vej af energikriserne. Godstrafikken var dog smertensbarnet og gav ikke overskud, trods mange

bestræbelser på at rationalisere denne arbejds- og løntunge gren af virksomheden.

En ny instans var projektorganisationen, der skulle styre processer i faste rammer inden for en fastlagt tid og fuldt ud gennemskueligt. Dette styringsværktøj var en revolution i offentlig forvaltning. Hjelt fik i 1980 managementprisen som 1970'ernes bedste leder – det var lykkedes ham at modernisere DSB og tilmed få en stor del af medarbejderne med på sine idéer. I 1981 mente han, at det var på tide for ham at slutte som generaldirektør. Hans sortie blev knapt så mindeværdig som hans tid som leder af DSB, men han fortsatte som medlem af en del bestyrelser i det private erhvervsliv.

Bogen slutter med en række interviews med personer, der arbejdede tæt sammen med Hjelt; i disse afsnit kommer der andre, inte-

ressante oplysninger frem, blandt andet om de stationsforstandere, der måtte føle sig detroniserede, efterhånden som deres betydning på banegårdene svandt ind (til fordel for områdedriften). Her fremgår det også, at det var den daværende trafikminister Jens Kampmann, der fik sat en stopper for, at skinnerne blev fjernet fra mange af de baner, hvor driften blev indstillet i 1970'erne – noget, man i det mindste kan glæde sig over i Haderslev, Åbenrå og Gørlev.

Bogen er et vægtigt bidrag til forståelsen af DSB i 1970'ernes meget omskiftelige samfund, og den er forsynet med en række meget fine og hidtil ukendte jernbanebilleder, bl.a. optaget af Kaj Juul-Pedersen. ■

Lars Bjarke Christensen: Povl Hjelt – en rejse i tiden. Syddansk Universitetsforlag 2014. Ca. 290 sider. Pris ca. kr. 300,-.



Forfatteren Lars Bjarke Christensen signerer bøger efter præsentationen.

Nyhed - DSB Litra Fc fra hobby trade er nu på banen



Foto viser prøvemodel

Fc leveres i følgende numre:

HT52050 Fc 4754
HT52051 Fc 4757
HT52052 Fc 4758
HT52053 Fc 4760



Foto viser prøvemodel

Vi er stolte over, at kunne præsentere den først af en række eksklusive håndarbejds modeller. Modellen er udført med ægte træbeklædning, chassis i metal og løsele, herunder endeplatforme, i støbt messing. Pinollejerne er ligeledes i messing. Da modellerne delvist er udført i ægte materialer, forekommer der små naturlige afvigelser i farver mm. **Vejl. Udsalgspris Kr. 586,-**

hobby trade

Se DSB Litra Fc vognene hos din forhandler
F2010 ApS · Brovadvej 23B, Erritsø · 7000 Fredericia

www.f2010.dk

Krigsbytte i Berlin

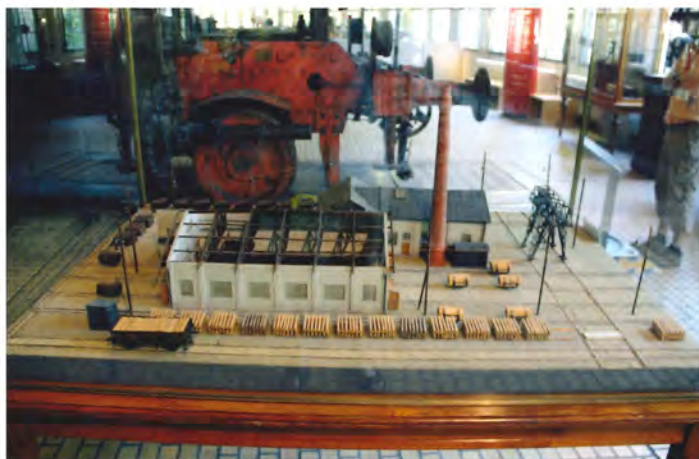
Tekst og foto Rasmus Wiuff

Kort tid efter jeg var færdig med mit diorama over Collstrops Imprægneringsanstalt i Horsens (omtalt i Spor og Baner nr. 15), var jeg på ferie i Berlin. Naturligvis skulle jeg også på Deutsches Technikmuseum, som har en stor samling jernbanemateriel i den tidligere Anhalter Bahnhofs remiser. Og der, mellem lokomotiver og vogne, stod en fin lille model i størrelse 1:50 af en svelleimprægneringsanstalt.

Modellen er fra 1930 og stammer fra Warszawas Trafikmuseum, men blev i 1940 beslaglagt af den tyske besættelsesmagt og overgivet til det daværende Trafik- og Byggerimuseet i Berlin. Ifølge den forklarende tekst

ved modellen blev den restaureret i 1986 på grund af betydelige krigsskader. Gad vide, om den havde ligget i mølpose siden krigen? Men nu står den i hvert fald og vidner om, at man omkring 1930 imprægnerede sveller omtrent som man gjorde i Horsens og Køge. Og som man stadig gør i dag, blot ikke i Danmark.

Modellen har tre autoklaver, som kan ses gennem det åbne tag, og der er små kæpvogne, som kan køre ind i autoklaverne. Der vertikale transport sker ved hjælp af en portalkran. Anlægget har en høj, rød murstensskorsten, meget lig skorstenen i Horsens – og som jeg har opført på mit diorama ud fra et polsk samlesæt! ■



Den polske model af en svelleimprægneringsanstalt på Deutsches Technikmuseum i Berlin.



Her ses lidt af den store portalkran, samt små kæpvogne på de tre smalsporsstrækninger, som ender i autoklaverne.



I Horsens brugte man normalsporede bærevogne og mobile kraner i stedet for som i Polen en stor portalkran.



Collstrops Imprægneringsanstalt i Horsens havde også en høj, rød skorsten.

Annoncer i Spor og baner

– send en mail til ann@sporogbaner.dk
eller ring til 61 42 62 21

Sikkerhed på sporet

Af Flemming Søeborg

Sikkerheden er det centrale tema på den nye, store udstilling på Danmarks Jernbanemuseum. Når talen er om sikkerhed, tænker mange nok på selve faren for togulykker, men sikkerhed er et langt videre begreb – så derfor slår udstillingen også flere toner an. Sikkerhed er jo f.eks. også, hvordan materiellet er konstrueret – kan det tåle deformationer, eller bliver materiellet splintret, således som det skete med de gamle kupévogne, der hovedsagelig var bygget af træ?

Derfor er der udstillet en kupévognsdør, men også mange, andre og delvist overraskende effekter fra

jernbanens verden er udstillet. Det kan være en moderne rygsæk eller en trolley-kuffert, for flere gange har efterladt bagage givet anledning til evakuering af banegårde eller tog af frygt for bomber.

Der er dog også mere 'velkendte' sikkerhedsmæssige effekter udstillet, bl.a. telegrafapparat, centralmekanisk betjeningspult, lægekasser, orange sikkerhedstøj, blinklys, skilte osv., og selv den læderede glasfiberfront fra et uheldigt IC4-tog er udstillet. Udstillingen er enkelte steder lidt upraktisk opbygget, idet man nærmest skal ligge på gulvet for at læse teksterne, der er anbragt i jordhøjde. Bortset fra det er det en udstilling, der

giver en fornemmelse for det store 'apparat', der omfatter jernbaner og sikkerhed, og forhåbentlig hører de store jernbanekatastrofer fortiden til.

Alligevel er mange, især unge mennesker, i dag stort set uvidende om de farer, der består (for dem selv) ved at negligere negligere bomme, advarselstavler, køretrådsanlæg og andet. Så sent som i foråret lod to pædagoger deres gruppe af småbørn traske over sporene på Randers banegård. Det blev filmet af en forbipasserende, og efterfølgende blev de to pædagoger selvfølgelig fyret – heldigvis skete der ikke andet.

Udstillingen er åben hver dag 10-16. ■



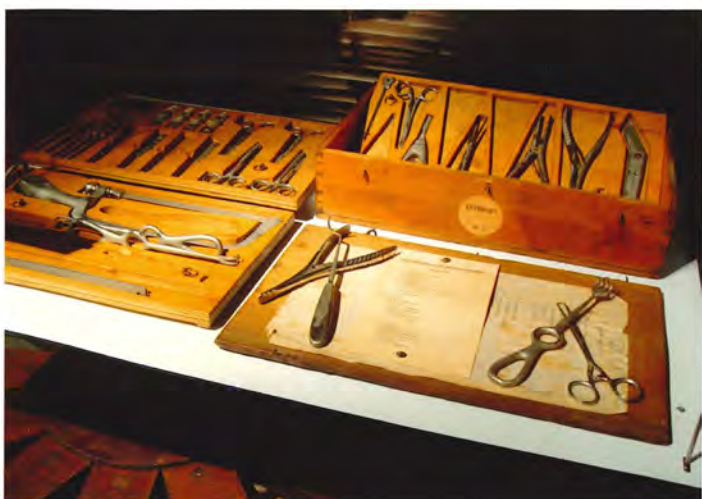
Ved trappen til udstilling står et advarselssignal.



Lægearmbind - heldigvis sjældent i brug.



Sportavlen fra sikringsanlægget i Funder.



Redskaber fra ambulancevognen.



Smadret front fra IC4.

Langelandsbanen kører igen

Af Allan Rasmussen/
John Skredbjerg

I marts 2010 ringede Hanne Kristensen til mig. Hun havde en idé med noget modeltog.

Hanne er daglig leder af Tryggelev Brugercenter på Langeland, et center hvor øens ældre borgere kan mødes for i hyggelige omgivelser at nørkle med lidt håndarbejde så som at hækle, strikke, kniple m.m. Her er der ingen grænser for idéerne, men det er mest kvinder, der har disse sysler. For mænd var det straks værre, da ikke alle mænd har lyst til at stå ved en trædrejbænk. I februar 2010 var Hanne gået i tænkeboks, og det var her, hun fik tanken: Kunne modeltog have interesse for dem, som ikke havde lyst til træarbejde?

Da jeg er formand for Svendborg Modeljernbane, fandt hun mig ved at surfe lidt på nettet. Hun luftede sine tanker og ideer for mig

og spurgte, om jeg ville holde et foredrag om modeltog. Med en vis skepsis sagde jeg ja, det skulle jo prøves af.

Et oplæg til mødet

Med denne udfordring var det nu mig, som var sat i tænkeboks. Hvad skulle jeg fortælle, og hvad skulle ikke fortælles, for det skulle ikke gå hen og virke alt for skræmmende, så tilhørerne ville løbe skrigende bort.

Med det i tankerne gik jeg så i gang med en præsentation, som indeholdt disse emner: To- eller treskinne-drift, punkt-til-punkt- eller 'kødbens'-anlæg, hvilke temaer kunne bruges, skulle anlægget baseres på et konkret forbillede osv.? Ligeledes skulle der også tænkes på hvilken type skinner, der skulle bruges. Og skulle det være analogt eller digitalt styret, skulle det være en bestemt epoke osv.?

Efter en grundig planlægning og en præsentation på PC var jeg klar til at holde

det ønskede foredrag. Det var den 13. april 2010 om eftermiddagen. Jeg havde taget nogle modelting med, som kunne vises frem, når vi i foredraget kom til emnet.

Efter at jeg havde sagt goddag til Hanne og udstyret var sat op, mødte 10-12 personer frem for at høre om modeltog og om muligheden for at bygge et modeltogsanlæg i deres lille lokalsamfund.

Øjeblikkelig respons

Det viste sig, at der tilsyneladende ikke havde været grund til så store bekymringer, da der efter foredraget var meget stor interesse i

gruppen. De kunne næsten ikke komme i gang hurtigt nok.

Jeg fortalte dem, at det var meget vigtigt, at de planlagde tingene, inden de gik i gang, og efter et par uger viste det sig så, at det lokale, som i første omgang var tiltænkt til formålet, ikke var stort nok. Samtidig havde de besluttet sig for at bygge en model af Langelandsbanen, og til det formål skulle der bruges et større lokale.

Tryggelev Brugercenter har til huse i den gamle præstebolig, og nu, hvor planerne var ændret, måtte der tænkes nye tanker, så ved lidt rokader blev førstesalen



Papiret lagt, så vi kan se pladsen og har noget at måle efter.



Bro-løkke er sat på plads.



En af siderne fra Allans foredrag.



Banen genindvies på 100 årsdagen den 4. oktober 2011. Ulla Arndt Madsen (med kasket) startede toget, som klippede snoren. Som det ses, mangler der stadig meget på anlægget, førend man får en rigtig fornemmelse af at have med Langelandsbanen at gøre. Omvendt må det være skønt at få stillet disse faciliteter til rådighed og gradvist se anlægget vokse frem - og mange steder på Langeland kan man stadig følge den gamle jernbanes tracé i landskabet, lige som stationsbygningerne er velbevarede.

det sted, hvor modelbanen skulle placeres.

I gang

Da førstesalen var tildelt og godkendt til formålet, gik vi i gang med at lægge brunt papir på gulvet, så vi kunne se, hvor meget plads der var til banen. Der skulle også være plads mellem bordene, som banen skulle bygges på, herefter målte vi længden på pladerne og fik bestilt materialer ved den lokale tømrer, som skar pladerne op på mål til os.

Det var kommet brugercentret for øre, at Danmarks Legetøjsmuseum på Valdemar Slot på Tåsinge skulle lukke. Derfor kom der en kontakt i stand, og vi var ovre for at se på det materiel, der skulle sælges. Det endte med, at centret købte alle skinnerne fra det kørende anlæg. Vi fik aftalt en dato, hvor vi skulle komme og pille skinnerne op. Det endte også med, at nogle af dem, som var med til at pille skinnerne op, købte en del af de tog og vogne, der var til salg.

Inden sommerferien 2010 var bordene til anlægget samlet, og var i gang med at lægge skinnerne på anlægget.

Åbnet på 110 årsdagen

Vi arbejdede frem mod at kunne åbne banen på 100 årsdagen for åbningen af

Langelandsbanen, der blev åbnet den 4. oktober 1911. Banen blev nedlagt den 30. september 1962. På åbningsdagen, som så var den 4. oktober 2011, var det besluttet, at Ulla Arndt Madsen skulle klippe en rød snor over og starte et tog, da Ullas far arbejdede ved Langelandsbanen, og hun selv har skrevet et par bøger om banen.

Skinnerne var samlet, og enkelte huse var sat på banen til denne dag. Og ved dette 'åbent hus'-arrangement var en del ældre beboere på Langeland mødt op. De var meget positive og var overraskede over det store arbejde, der var blevet

lagt i dette projekt. Enkelte personer kunne bidrage med nogle detaljer og med en sund kritik og drillerier vedr. placering af bygninger, trinbrætter m.m., og i store træk blev det en rigtig god dag for alle.

John har bygget en model af Broløkke gods helt fra bunden af. Modellen er også placeret på anlægget. Broløkke, som ligger på Sydlangeland, er bygget ind på anlægget og er placeret som i virkeligheden.

Lang vej igen

Der er endnu lang vej til, at banen står færdig. Vi bygger stadig på anlægget, og det

betyder ikke så meget, om det tager fra et par år mere, idet at der bliver gået ligeså meget op i det sociale samvær og snak om den gang, banen stadig kørte.

Jo, konceptet med at få ældre medborgere til at bygge et anlæg på Langeland, er lykkedes ganske godt, og det holder gang i de ældre. De hygger sig med deres kreativitet, og lidt hjerne-gymnastik er ingen skade til, mener de fleste.

Med disse ord kan vi i det sydfynske kun opfordre flere modeljernbanefolk til at hjælpe hinanden i gang, hvis der skulle vise sig et behov for dette. ■



Vi er nået ca. til Lindelse/ Illebølle station. Her ses også en del af det store, lyse rum.

Sabotagedage på museet



Et par Wehrmacht-soldater gik deres vagtrunder - her synes de at holde pause.

*Tekst og foto af
Flemming Søeborg*

Det er blevet nye tider på Danmarks Jernbanemuseum, og det mærkes på antallet af – og arten af – arrangementer. I pinsedagene var temaet f.eks. jernbanesabotage. Hver dag var der forskellige arrangementer, der spændte ligefra demonstrationer af sabotage (dog kun proforma!), razziaer og jagt på sabotører over foredrag til mindre udstillinger af effekter fra Anden Verdenskrig.

Museet har jo blandt andet det første lokomotiv, der blev udsat for alvorlig sabotage, nemlig S 736, der om natten mellem den 6.-7. november 1942 blev afspo-

ret mellem Espergærde og Snekkersten med et godstog. En skinnestreg var løsnet, og lokomotivet samt nogle vogne væltede. Hensigten var naturligvis at sinke de tyske transittog mellem Sverige og Tyskland, og efterhånden, som krigen skred frem, tiltog også sabotagerne i omfang og styrke (mest i Jylland).

Der medvirkede en del frivillige, klædt ud i tidens typiske klædedragter, herunder naturligvis tyske officerer og soldater. Således kunne jeg ikke dy mig for at tage et billede af Feldwebel (kaptajn) Kim Rosendal i fuld mundering med masser af "sildesalat" på uniformen. Han stod i skyggen, så jeg bad ham gå hen i solen, hvor

billedet kunne blive bedre. Det er ikke hver dag, at man får lov at kommandere med en Wehrmacht-officer! Kim tog det pænt og tilføjede, at han havde sat det mørke

glas i brillen for at indikere, at han havde været i hård kamp på Østfronten, og at det retfærdiggjorde de mange ordner og prydelser på uniformen. ■



Hen til kulkranen. 'Der Feldwebel' blev beordret i fotoposition.

Ny bog om sabotagerne på Fyn



Et 'Funkstelle' med diverse udstyr var opstillet i et camouflagetelt.

Netop jernbanesabotagerne var emnet for et foredrag af historikeren Andreas Skov, der om nogen har skrevet om Anden Verdenskrig – set helt nede på jorden fra befolkningens perspektiv, men med sans for de store linjer. Andreas betonedede, at nok var jernbanesabotagerne omfattende i antal, men overordnet set havde de nok mere symbolsk og psykologisk betydning end egentlig militær virkning. Dels var den tyske besættelsesmagt utroligt effektiv mht. at retablere strækning-

ger, dels var der dengang i reglen flere muligheder for at bringe tog frem, da landet var gennemvævet af jernbanestrækninger. Kunne man ikke køre på én hovedstrækning, var der ofte omveje via privatbaner eller DSB-sidestrækninger.

Jernbanesabotagen er et område af besættelsestidens historie, der trænger til at blive gennemgået med nye briller, for selvom mange af sabotagerne var meningsløse, havde andre – der tilsyneladende heller ikke syntes betydningsfulde – alligevel betydning på et plan ved f.eks. at sinke/hindre fødevarer i at nå frem til Tyskland eller signalere over for producenter og befolkningen som sådan, at det havde sin pris at arbejde for tyskerne.

Andreas Skov havde samtidig udsendt sin seneste bog om besættelsen, "Fyn i Krig". Denne bog omhandler forholdene på Fyn, hvor der ingenlunde var idyl og fredfyldte stunder under besættelsen.

Faktisk foregik mange af de mest opsigtsvækkende aktioner her, og det store folkelige oprør mod de tyske undertrykkere begyndte også i Odense i august 1943. Mange skibe og produktionsanlæg blev bombesprængt af sabotører, mens de tyske håndlangere til gengæld jævned flere bygninger og hele gadestreg med jorden i Odense. Mange uskyldige blev dræbt af Gestapo eller SS-folk, der i det hele taget ikke lod deres kolleger i København eller Århus noget efter. Det var rå bøl-ler af værste skuffe.

Flere steder i bogen omtaler Andreas jernbanesabotagerne, som især skulle lamme trafikken på den fynske hovedbane. Også Nordfynske Jernbane blev saboteret for at sinke byggeriet af Beldringe Flyveplads, mens Svendborgbanen fik afsporet et par tog med gods og levnedsmidler. De to fabrikker, Phønix og Allerups Jernstøberi i Odense, der fremstillede sporskiftedele og andet jernbaneudstyr, blev bombesprængt i januar 1945,

og det var især herefter, at jernbanesabotagerne tog til. Specielt den 22. marts var der fuld aktivitet, idet ikke mindre end 28 sprængninger fandt sted på alle strækninger rundt om Odense. En uges tid senere sprængtes 15 bomber ved Odense banegård. Her blev bl.a. den vestlige kommandopost, vandtårnet, noget af remisen og et par vandkraner ødelagt – men lige så stor effekt ville det have haft, hvis man blot havde nøjedes med at sprænge skinnerne (især sporskifternes hjertestykker).

Jernbanepersonalet måtte, ud over risikoen for afsporinger, også døje med beskydninger fra allierede fly gennem de sidste måneder af krigen. Det skyldtes, at amerikanske bombefly på togt over Tyskland ofte ikke kunne ramme deres mål pga. vejret, og det gik i adskillige tilfælde ud over danske tog og personalet samt passagererne. ■

Andreas Skov: Fyn i krig. People's Press 2014. 270 sider. Pris ca. kr. 300,-.



Andreas Skov i færd med at signere sin nye bog.



Der var også et udvalg af Besættelsestidens genstande, illegale blade m.v.

Fest i Togcentret



Tekst og fotos Vagn Holstein

Den 28.juni havde Theis Berantzino fra Togcenter Gentofte samlet repræsentanter for både store og små modelbanefabrikanter, så de her i sommervejret kunne vise, hvad de har gang i.

Der var Kasper Bang Jensen fra Dekas, som viste prøver på den nye Gs-vogn samt Hbis/Hios-vognene udviklet for McK. Han præsenterede samtidig biltrans-

portvognen fra Exact-trains og et stort udvalg af sine kendte højkvalitetsløsdele til forfinelse af modellerne.

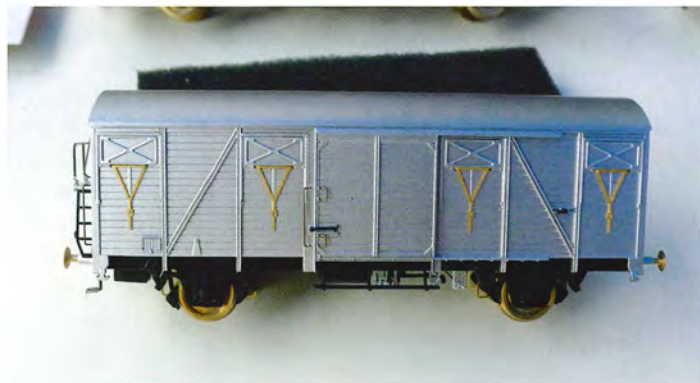
Claus Riber fra hobby trade var mødt med et fint lille diorama, som bl.a. var dekoreret med den på daværende tidspunkt endnu ikke udsendte Fc-vogn (se også anmeldelsen her i bladet). Endvidere var et udvalg af firmaets tidligere produktioner udstillet.

▲ *Det er tog, der er til at tage og føle på. Foto Heljan.*

Store My-heder fra Heljan

Heljan havde stillet en stor

nyhed i udsigt, og det kan man roligt sige, at de kom med: MY i "kongestørrel-



Prototypen på Dekas nye Gs-vogn.



Hios-vognen fra Dekas er også godt på vej.



Kasper Bang Jensen har efterhånden et stort udvalg i Dekas-sortimentet.



Claus Riber fra hobby trade havde den nye Fc-vogn med blandt flere ting.

sen" spor 1 (1:32). Modellen kommer i flere varianter, således at der ikke kun bliver tale om de klassiske DSB-udgaver i vinrød og rød/sort bemaling, men også f.eks. Strabag-udgaverne i mere farvestrålende design. Er man interesseret i en storskala Mx, skal man nok begynde at spare op al-

lerede nu – prisen kommer til at ligge omkring 12.000,- kroner. Modellen ventes leveret i midten af næste år. Efter de foreliggende billeder at dømme bliver der tale om en virkelig lækkerbidsken med den tyngde, en så stor model må have.

Derudover viste Ole Vedel Heljans nye BL/BF-vogn,



Den nye Mx kommer i forskellige udgaver, blandt andet med rangerplatform. Foto Heljan.



BF-vogn i det røde design. Foto Ulrik Tarp Jensen.



Den ene type gavl med dobbeltdøre....



...og den anden type. Foto Ulrik Tarp Jensen.

som skulle være godkendt til produktion på trods af et problem vedrørende vinduernes udseende. En prototype til at AF/CP-tagryttervogn druknede næsten ved siden af de store Mx'er. De endnu ikke udsendte rutebiler var også at se sammen med prototypen til en af de nye Mo'er.

Togcenter Gentofte udstillede deres egne signaler og havde gode tilbud i dagens anledning. Derudover var der udskænkning af kaffe, vand og øl til alle gæster. ■



En glad 'bartender', Theis.



AF-vognen med tagrytter er langsomt på vej. Til venstre skimtes kæmpe-Mx'en.

Kuriosa i Marsklandet

Tekst og fotos
Flemming Søeborg

I Niebüll kan man stadig finde noget af den gammeldags jernbaneatmosfære, der virker så tiltrækkende på mange. På selve banegården er der adskillige arm-signaler – her i Danmark måtte vi sige farvel til de to sidste i begyndelsen af det nye årtusinde, hvor indkørselssignalerne i Borris faldt. Længs banestrækningen til Sild står de stadig. Strækningen er for en stor del et enkeltsporet med ret tæt trafik og et par vigespor.

Niebüll er også interessant ved, at flere jernbaneselskaber betjener stationen. Selvfølgelig kører DB AG her – såvel med gennemgående persontog som med biltog til og fra Sild. Dertil kommer Nord-Ostsee Bahn (NOB), der kører med nogle formidable, lange stammer mellem Hamborg-Sild, hvor lokomotivet er i midten – nærmest ligesom i sin tid på Slangørupbanen, bare mere



Tæt trafik med NOB-stammer i Klanxbüll den 6. juli 2014.

effektivt. Endvidere kører Norddeutsche Eisenbahngesellschaft Niebüll GmbH (NEG) til Dagebüll, og endelig er der Arriva, der kører helt igennem til Bram-

ming/Esbjerg. Rent faktisk er der to banegårde i byen – dels DB AGs gamle, dels en mindre for privatbanen NEG lige overfor.

Kursvogne – et levn fra fortiden

NEG er nok værd at kigge nærmere på, for togene her er en blanding af nyere, velholdt materiel og 'gammelt skrammel'. På denne strækning kan man stadig opleve det i dag meget sjældne fænomen 'kursvogne'. Yngre læsere kender det nok ikke, da det hører til tiden, hvor togene bestod af lokomotiver og enkeltvagnar. I al korthed går det ud på, at en eller flere vogne undervejs kobles af toget og overtages af en anden maskine, der kører vognene videre til deres bestemmelsessted, mens det oprindelige tog kan fortsætte uden kursvognene. Det sker hver dag i sommermånederne i Niebüll. Da jeg gik rundt på stationen, blev et par Bpmz-vogne fra DB AG afhentet af T 4-motorvognen fra NEG.

De to vogne kom fra Dresden og skulle til Dagebüll, og naturligvis jager man ikke passagererne fra de magelige vogne over i et an-



NEG-toget ved perron i Niebüll 6. juli 2014. Ud over motorvognen er der to Bpmz-vogne samt en generatorvogn.



Generatorvognen fra NEG i Niebüll 6. juli 2014.

det tog, når de har betalt i dyre domme for billetterne. Vognene blev koblet til motorvognen, og bagest blev en urgammel generatorvogn med åbne endeperroner koblet på. Generatorvognen skulle levere strøm til air-conditionsanlægget i de to

Bpmz-vogne – man kan jo ikke åbne vinduerne (det er samme type, som vor salonvogn S 1 er bygget på). Om vinteren kan vognen levere elvarme til siddevognene.

Normalt ville der være plasticskilte med vognenes numre i dørene, men



Vognløbsskilt, der vil noget – Dresden-Niebüll (-Dagebüll). Forhåbentlig har DB AG stadig bistro eller restaurant i togene.



To biltog mødes ved Dreieckskoog. Bemærk ledsagevognen.



'Wagen 16' - i mangel af bedre kan en halv pølsebakke bruges til skiltning.

DB AG var åbenbart løbet tør for skilte – i stedet var nummeret (16) anført med håndskrift på en halv pølsebakke, der så var klæbet på ruden – noget af en sølle, improviseret løsning.

I øvrigt overraskede det mig, at der ikke er mere end ti-tyve sekunders ventetid inden et tog fra NEG kommer til en af overkørslerne i byen, hvor vi herhjemme ofte må vente flere minutter – hvilket frister mange til at smutte over lige foran toget. Måske skulle man forkorte ventetiderne lidt de steder, hvor hastigheden er lav? Selve bomanlægget ved banegården er stadigvæk manuelt betjent, og der er

hyggeligt at høre den sprøde lyd fra klokkerne, når bommene sænkes. Herefter kan man lytte efter de metalliske lyde fra trådtrækket, når signalerne skal stilles.

Det vidtstrakte land

Hvis man vil opleve jernbanen i landskabet – og ikke ret meget andet – betaler det sig at køre ud mod Hindenburg-dæmningen. Man kan ikke komme helt derud (i bil), men man kan til gengæld komme helt tæt på sporene, f.eks. ved Dreieckskoog, hvor der er en jernbaneoverkørsel med et sjældent advarselssignal – der står nemlig "2 Züge" i lysskiltet. Man kan være



Slutlanternen på biltoget virker ret hjemmelavet.



Krydsningssporet ved Lehnshallig med de flotte armsignaler, den 6. juli 2014.

heldig at se to tog mødes på fri strækning (her er dobbeltspor). Det skete for mig – lige pludselig drønedes to biltog, hver trukket af to BR 218-maskiner, forbi i hver sin retning. Hvorhen skal

man så vende kameraet? Slutlanternen på biltoget er ret ejendommeligt. Det består af en stang, hvorpå er monteret en skibslanterne, der lyser hvidt fremad, rødt bagud – men der er kun den



To af de gamle signaler i Klanxbüll.

ene lanterne. Normalt skal der ellers være to slutlys på tog.

Vejen mod dæmningen løber parallelt med sporet, og ved Lehnshallig er der et vigespor, der er dækket af i

alt seks armsignaler – et flot syn med disse oldtidslevninger herude i marsken. Her og der kan man se forsignalerne med de orange skiver og hvide pile – enhver Märklin-kører kender disse



Et NOB-tog suser gennem det øde marsklandskab.



Der er mange spændværker langs perronen i Klanxbüll.



Sporet er nyt, men signalteknikken er ældgammel i Klanxbüll.

signaler til bevidstløshed.

Den eneste mellemstation er Klanxbüll. Mange kører nok forbi den lille klynge huse, men det er synd og skam, for her kan man opleve noget så sjældent som en landstation med centralapparat. Som følge af, at strækningen ind mod Niebüll er enkeltsporet, må alle tog krydse her, og stationen er dækket af armsignaler – herunder af de specielle, lave typer (vel for bedre synlighed). Det betyder også, at der er et væld af tråde og mange wirestrammer af forskellige typer – det er nærmest som at opleve et aktivt jernbanemuseum. Når der kommer tog – det kan være de meget lange NOB-stammer på ti vogne

– er der gerne et mylder af rejsende på perronen, da der i tilknytning til stationen er et stort parkeringsanlæg for endagsturister. Biltogene buldrer dog forbi uden at holde. I ventetiden kan man få sig en øl eller en kop kaffe på Imbiss'en, der ligger lige ved perronen, og fra fodgængerbroen har man glimrende udsigt over hele stationen.

Tiderne skifter

Tilbage i Niebüll kan man slå et slag hen forbi læssevejen; her er der sket nogle ændringer. Da jeg var her i 2012/2013, bar læssevejen stadig præg af at blive brugt til mangfoldige transporter – der var stabler af paller, af cement og drænrør, af



Sådan så der ud på læssevejen i marts 2012 - godt med gods af forskellig art.

hegnspæle, af bro- og kampesten og andre byggematerialer, og midt på læssevejen stod stadig nogle gamle læseanordninger med transportbånd, tragte og andet udstyr. Disse ting og remedier er væk nu, og efter de mange, nye lastvogne at dømme har de nu overtaget transporterne. Der holder dog stadig mange godsvogne, så en stor del af godset til vadehavssøerne ankommer stadig pr. tog og bliver så omlæst her.

Banegårdskiosken er vel-forsynet med tyske jernbaneblade, og vandtårnet er fredet. Kører/går man forbi læssevejen, kan man komme helt hen til kommandoposten for udkørslen mod Hamborg, hvor der er flere

trådtræk og armsignaler og et kig over mod læsseramperne for biler, men man skal respektere "Adgang forbudt"-skiltene ("Zutritt verboten") og ikke gå ud på sporene.

NEG's motorvogn T 4 stammer fra Jenbacher Werke AG i Østrig og er bygget i 1995. Typen kører også hos ÖBB under betegnelsen BR 5047. NEG-selskabet har endvidere et tysk motorvognssæt af BR 628-typen (meget lig vore MR/MRD-togsæt), der dog stammer fra privatbanen Hessisches Landesbahn (HLB). Derudover har NEG nogle ældre CFL-vogne og lokomotiver fra DR. ■



Læssevejen i Niebüll NEG 6. juli 2014 - her er ryddet godt op.



Advarselssignal af speciel type med lysskilt og ikke-fungerende klokke i Dreieckskoog.

Sensommerens arrangementer



Af Flemming Søeborg

Fejringen af My-lokomotiverne, der blev 60 år i februar, finder sted på Danmarks Jernbanemuseum i weekenden den 6.-7. september. Her vil der være omkring et dusin forskellige GM-rundsnuder tillige med et par andre, afledte typer (f.eks. MÆ og Mz). Man kan kigge indenfor i førerrummene, og der bliver arrangeret flere ture med de populære My-ma-

skiner – såvel til Tommerup som til Fredericia. Endvidere kan man besøge Thomas B. Thriges fabrikker og se den historiske kraftcentral – fabrikken fremstillede i sin tid banemotorerne til lokomotiverne.

Der vil være mulighed for at købe grillmad på museet, lige som der vil blive udstillet nogle tidstypiske 'flydere' eller 'dollargrin' – amerikanske biler fra samtiden. Dertil kommer drejeskiveshows og

▲ Mx 1001 – selvskeven gæst ved det store My-træf.

forskellige muligheder for at høre mere om lokomotiverne – og naturligvis høre den originale lyd fra motorerne. Lørdag aften vil der endda være opera ved drejeskiven, men der vil også være 50'er musik og fotosession i skumringen. Museet vil derfor være åbent til kl. 22.

Allerede den 26. august finder et andet, stort arrange-

ment sted på museet. Der er arrangeret en aftentur med veteranog til Fruens Bøge og Den fynske Landsby med rundvisning. Endelig er der mange aktiviteter for børn i efterårsferien med interaktivt teater. Læs nærmere på museets hjemmeside www.jernbanemuseet.dk ■



My 1159 – den sidste af de 'rigtige' GM-rundsnuder kommer naturligvis også med til gildet.



Et par af de første 'modeller' af My-lokomotivet – i træ og karton. Foto Olaf Hermansen.

Biler i to etager

Af Flemming Søeborg

I sidste nummer kunne vi kort omtale det nye mærke, Exact-train, som Dekas importerer. Nu er vognene ankommet. Det er meget flotte vogne med et væld af detaljer, påtryk og fin formgivning.

Vognene erstattede de primitive Off52-vogne, som blot var ombyggede, åbne godsvogne – mange vil mindes de klassiske Märklin-udgaver med de grå/mørkerøde Ford Taunus 12 M ('Globus-modellen'). Den nye model kan dog ikke sammenlignes med de grove, fortidige modeller – dette er en rigtig model i nøjagtig skala.

Offs55-vognen er leddelt med tre aksler, og vognene kunne rumme otte-ti biler, alt afhængigt af størrelsen. De blev bygget – som litraet antyder – fra 1955 og frem, og utallige VW 1200, Ford Taunus, Opel Rekord og andre, populære tyske biler blev transporteret Europa rundt på dem.

Modellen

Exact-trains model er så nøjagtig, som den kan blive, og da den tilmed er støbt i metal, vejer den dels godt til, dels kører den fortrinligt. Mange husker måske med gru Limas billige plasticmodel af en lignende type – den kunne ikke køre, men veltede for et godt ord. Det gør Exact-trains model ikke –

den ligger godt og stabilt på sporet, og efter kurvekørsel retter leddene sig op, således som en vogn af denne type skal gøre.

Der er et hav af detaljer – der er både løst monterede dele af kunststof og faststøbte ting. Kørefladerne er med riffelpræg, de forskellige metalflader og trædek har afvigende mønstre, og der er vedlagt en syndflod af ekstra dele – bl.a. kiler til at holde modelbilerne fast. Påtrykkene er fine og klare og så vidt vides komplette. Vognen er revideret i 1958, så det er altså en ægte epoke III-vogn. De første sendinger blev udsolgt med det samme, så markedet har taget godt imod denne specielle – men også meget almindelige – vogn. Den vil komme i flere varianter til såvel epoke III som IV. Bilerne må man dog selv fremskaffe, men der er et kæmpe udvalg på markedet. ■

Exact-train art. nr. EX20001A. Offs55-biltransportvogn. Pris ca. kr. 510,-.



▲ Vognen er leddelt med en meget sindrig konstruktion, der garanterer gode køreegenskaber.



▲ Offs-vognen lever op med dens last af 1961'er VW-modeller i alle afskygninger.



▲ Et blik på vognens øverste dæk med riffelplade, overgangs-plader og fint, spinkelt rækværk af metal.

Offs55-vognene blev brugt til transport af tyske biler i "Wirtschaftswunder-årene". Det betyder, at man skal lede efter typiske, tyske familiebiler fra denne periode – helt specifikt ca. 1959-64. Nogle af de mest almindelige biler var VW 1200, Opel Rekord P1 og P2, Ford Taunus 17 M (Barok- og Badekarsmodellerne), evt. DKW, Lloyd, NSU og Borgward, mens BMW, Mercedes Benz og Audi var meget sjældne som privatbiler. BMW var for dyr i Danmark, den 'moderne' Audi kom først på markedet i 1977, og Mercedes 180/220 så man mest som hyrevogne! VW 1200 med oval eller

todelt bagrude er til gengæld for gammel til denne Offs55-vogn.

Et andet tip er at finde modeller fra samme producent (Brekina eller Wiking), således at bilerne har samme finish og præg. Brekina har et godt udvalg af billige modeller af VW 1200/ T1b fra netop denne periode, lige som Opel Rekord/ Ford Taunus er godt repræsenteret. Husk, at bilerne skal være uden reklamer på siderne – det var lokale skiltemalere, der sørgede for det. Højden på underste dæk er desværre ikke stor nok til VW T1b ("Rugbrød"), men de kan så være på første sal. God jagt!

Fremtidens diesellokomotiv

Tekst og fotos
Flemming Søeborg

Gennem mange år har lokomotiverne af BR 218-typen med varianter kunnet ses på mange af DB AGs ikke-elektrificerede strækninger. Nu synes tiden at være ved at rinde ud for disse pålidelige, men egentlig ret kedelige maskiner. Afløseren hedder BR 245 og er en udvikling af TRAXX-familien fra Bombardier (en videreudvikling af P 160 DE ME, hvor 'ME' står for "Multi Engine").

Slægtsskabet med f.eks. BR 185-lokomotiverne er tydelig, og såvel forbillederne som modellen har draget fordel af standardiseringen. Lokomotiverne udmærker sig ved at have fire små dieselmotorer med hver 563 kW, der kan kobles ind enkeltvis efter behov. Det reducerer såvel brændstofforbrug som miljøbelastning. Lokomotiverne påregnes at erstatte de aldrende osere f.eks. på Niebüll-Sild-strækningen (Hindenburg-dæmningen). Over 200 eksemplarer er bestilt af DB AG.

Pikos model

Piko er altid meget hurtigt ude med nye modeller, og BR 245 er heller ingen undtagelse. Denne gang har vi testet treleder-udgaven i analog kørsel, og det er en velfungerende maskine. Dog

er kørslen uden raffinementer – den starter ret abrupt, ligesom udløbet ikke er værd at tale om. Kørslen er stabil, de tre hvide lanterner foran lyser med næsten konstant styrke lige fra laveste hastighed til topfarten, men der er ingen røde slutlanterner. Trækkraften er stor, lokomotivet vejer 432 gram – men for undertegnede er det svært at forlige sig med de kraftige flanger på hjulene. Det kan man nok leve med som Märklin-kører, men det skæmmes den interessante model noget.

BR 245-modellen er nemlig særdeles veldetaljeret, når man tager prisen i betragtning. Overdelen har f.eks. fritstående håndbøjler på fronterne, mens de er faststøbt og bemalede ved dørene. Til gengæld er de fine ventilationsgitre på tag og sider supertynde ætsninger med frit kig ind til rotor m.m. inde bagved – det er bare flot! Påtrykkene – og der er mange i flere farver – er også i en klasse for sig, og selv tankdæksler m.v. er støbt som separate dele – der er ikke noget discount over det.

Det er ret aparte, når overdelen skal afmonteres: Først skal en skrue i bunden løsnes, og så tages pufferplanterne af. Den grå tagdel skal nu løftes af (det gøres ved, at man klemmer for og bag på



Det nye allround-lokomotiv BR 245.

den). Herefter er der fri adgang til dekoder. Pas i øvrigt på, for der kan være nogle smådele, der nemt falder af ved disse manøvrer – og de er svære at montere igen.

Igen må jeg konkludere, at Piko er absolut førende på traktionsudviklingen i disse år – BR 245 er et flot og

markant lokomotiv, og digitalt vil det givetvis have helt flotte kørselspræstationer. Det er – naturligvis – forbedret til lyddekoder, og der er NEM-skakter for og bag. ■

Piko art. nr. 52511 BR 245 006 AC-model. Pris ca. kr. 995,-.



Rotorerne mangler blot at rotere, så flotte er de.



Lokomotivet skal adskilles på en speciel måde.



Også sidegitrene er lavet som fine ætsninger.

Nyheder på sporet

Rmrso31 – ikke et nyt vaskepulver!

Mange litra lyder besynderlige, således også den lavsidede godsvogn fra Deutsche Reichsbahn Gesellschaft. Den er i slægt med vore TF-typer, der dog var ældre, og den tyske vogn har kraftig undervognsarmering og længere akselafstand – den er bygget til tungere gods.

Fleischmanns model har mange, fine detaljer, og der er endog ofret puffer af metal. Pufferhylstrene har påtryk (fjederbelastning), og i det hele taget er der en velsignelse af påtryk på modellen – også inde på vangerne. Heraf fremgår det, at den skal på værksted den 31.5.41 og nymales den 12.6.42. Det er nok ikke sket – DRG havde sikkert andet at tænke på end at skønmale vogne på dét tidspunkt!

Rmrso-vognen er da også læsset med tidstypisk materiel – et Opel Blitz 'Maultier' (Muldyr)-bæltekøretøj (eller vel nærmere halv-bæltekøretøj, idet forenden er identisk med en normal

lastvogn). Bæltet på bagenden gjorde det muligt at komme frem med tungt grej og udstyr selv på vanskeligt terræn.

Det er altså en transport af krigsmateriel. Dem havde vi mange af i årene 1940-45, og det er slet ikke usandsynligt, at sådanne ekvipager har passeret Jylland på vej mod Norge (i Danmark var der ikke brug for den slags køretøjer).

'Muldyret' er en ældre Roco-model, og der medfølger traditionen tro utallige løsele til at detaljere vognen med, inkl. kæder og læseklæder til fastgørelse på vognbunden. Rmrso-vognen er til gengæld fix og færdig.

Den anden nyhed er typiske, åbne godsvogne Om 12 – eller Om Breslau – i epoke II-udgave fra DRG med revisionsdato 20.12.1939 – altså fra samme urolige periode i Europa. Vogntypen kendes især herhjemme som DSB litra PT.

Den har været udgivet i

mange forskellige udgaver, så der er ingen grund til at gå den nærmere efter i sømmene. Finishen er som altid ved Fleischmann flot med præcise påtryk, der er ingen løsele, der skal monteres, så vognen er klar til at fragte stort set hvad som helst gods – bare det kan tåle fugt og vind og vejr. Modsat katalogbilledet har vognen

skivehjul og ikke egerhjul. Endnu et eksempel på, at man skal ikke stole på katalogbilleder. ■

Fleischmann art. nr. 571501 DRG Breslau. Pris ca. kr. 175,-.

Fleischmann art. nr. 522701. Rmrso31 med 'Muldyr'. Pris ca. kr. 375,-.

NSB-godsvogn i H0

Brawa har for nyligt har udsendt en norsk godsvogn, der givetvis været her i landet nu og da.

Det er den tyske standardvogn, G10 med bremserhus. Vognen er rødbrun med påskrifter fra epoke III – formentlig en vogn, der blev efterladt af den tyske besættelsesmagt efter nederlaget i 1945. Den ligner NSB litra G3 type 2 og 3 (nr. 31001-024, 31026-32053), der er tyske vogne fra 1915, men de er dog lidt mindre end denne. Brawas model har litra G 33020.

Der er masser af detaljer såvel på vognkasse som på undervogn. Akselboksene har præget "D.W.V.". Smådelene er lavet af bøjelig plast, og at de sidder godt fast. Alligevel skal man være

varsom med især de spinkle hjørnetrin. Dørene kan desværre ikke åbnes på modellen – men man kan ikke altid få det hele! ■

Brawa art. nr. 48280. NSB G10. Pris ca. kr. 350,-.



Rmrso med 'Muldyret' – en usædvanlig last.



Et lille 'krigstog' – parat til frontindsats.



Fine detaljer som altid hos Brawa.



Den norske G10 i ensom majestæt.

Nyt fra hobby trade

Tekst og fotos
Flemming Søeborg

Der har længe været stille om hobby trade, men nu sker der omsider noget igen. Her midt på sommeren udkom den længe ventede FC-personvogn, og den bliver minutøst gennemgået andetsteds i bladet. hobby trade – det skal fremover staves sådan, med små begyndelsesbogstaver og i to ord – er nu på ret kurs, i følge såvel den nye ejer Claus Riber som Karsten Pedersen.

– Vi havde slået for store brød op, medgiver Karsten over en kop kaffe i det nye domicil på Brovadvej i Erritsø, ikke langt fra tidligere hjemsted for firmaet. Det har vi lært af, og fremover vil vi ikke love mere, end vi ved, det kan bære. Hellere lave få, men gode og særlige modeller frem for at sprede sig over alt for mange projekter.

– Samtidig er der kommet nye muligheder for langt mere specificeret og udviklet produktion, hvor vi kan styre en masse selv – mange af de nye modeller bliver f.eks. produceret her eller i Tyskland. Det er måske lidt dyrere, men til gengæld slipper vi for mange problemer og ekstra arbejde – for her i



FC-vognen i selskab med post IV fra Fredericia.

Europa er der tale om langt mere kvalificeret arbejdskraft med stor ekspertise på området. Det mærker vi over hele linjen, lige fra korrektioner over påtryk til farvesætning – det er baseret på sund fornuft. I øvrigt er det også meget nemmere at tage ned til Tyskland for

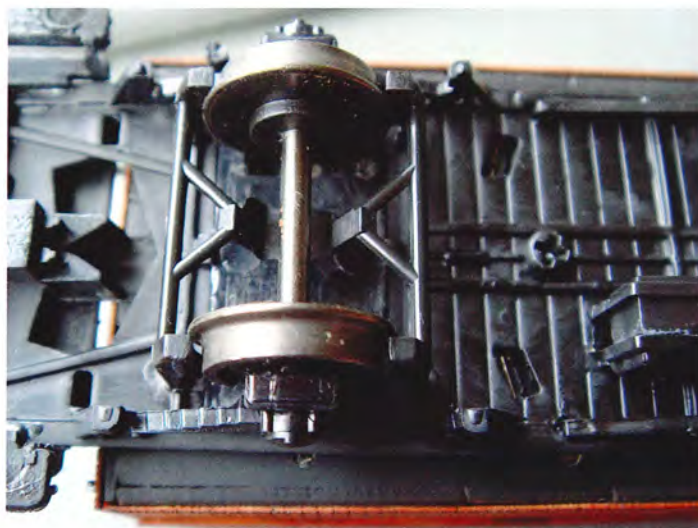
at løse eventuelle problemer frem for at skulle rejse Jorden rundt.

– Vi vil sætte de gamle dyder så som service og kvalitet i højsædet, tilføjer Claus Riber. Det drejer sig om at følge gamle, sunde købmandsprincipper. Vi vil ikke producere til lager, vi

afstemmer produktionen efter det forventede salg/forbrug, således at vi ikke har store summer bundet i lagre. En anden ting, som vi vil være kendt for, er service over for kunderne. Vi har f.eks. næsten alle reservedele til rådighed, og hvis en af vore modeller er i uorden,



Materialetykkelsen er så fin, som den kan blive.



hobby trade går nye veje ved produktionen af FC-vognen.



Et af de nye pakhuse fra ægteparret Huppertz – også inder-væggene er patinerede.

undersøger vi den til bunds og reparerer den – ofte uden beregning for kunden, hvis vi kan se, at der er tale om en produktions- eller materialefejl.

Fortsat udvikling

– Hvad med de nyheder, i har reklameret med – kommer de?

– Ja, det gør de – før eller siden, fortæller Karsten. Mange ting er blevet skubbet i baggrunden på grund af de sidste par års turbulens, men vi vil fortsætte med diverse nyheder. En af dem er IKA-vognen, som jeg selv glæder mig meget til. Vi vil også arbejde videre med trævognene, fordi der er så oplagte muligheder i dem – der vil komme en FØ-vogn, en DQ-postvogn og vel også en FØ-vogn. Mulighederne er ubegrænsede.

– Vi har fået skabt nye værktøjer, således at vi nemt kan ændre på undervognen. Hvad angår vognkasserne, vil de fremover blive lavet lige som på FC-vognen. Undervognen bliver støbt i Tyskland, mens de støbte mesingdele laves i Kina. Med tiden vil vi også kunne lave vogne med metalvægge på denne måde.

– Der er mange fordele ved denne teknik: Vi styrer selv hele processen; vi kan lave meget små serier, og det er

relativt nemt at lave nye modeller/varianter – også godsvogne. Hertil kommer, at en trævogn ser bedre ud, når den er lavet af træ, og da den tilmed har langt større vægt i kraft af metalundervognen, slipper vi for ballastpladen, der tager plads op. Derfor er der bedre benplads til Preiser-figurene, og det giver også et bedre indtryk ind gennem ruderne.

– Hvordan går det med trækraften – er der noget på vej?

– Jo, vi har ikke glemt MT-lokomotivet. Det kommer, som vi har lovet – men igen, vi laver det først, når vi har overstået et par andre projekter. Vi laver også Ardelet-traktoren, men jeg vil ikke sætte dato på, da alting er blevet skubbet ud i fremtiden. Vi har også skiftet farve og identitet på emballagen – nu er æskerne sorte med guldtryk, og de er lavet langt mere solidt og beskytter vognene bedre.

– Hvordan ser det ud med jeres øvrige sortiment?

– Meget af det fortsætter som hidtil. Der kommer muligvis nye serier af F-maskinerne, og nogle har ønsket sig en epoke II-model med lille dome. Måske laver vi den. Ellers går det strygende med vore dobbeltdækkere i Tyskland. Disse modeller bliver fortsat pro-



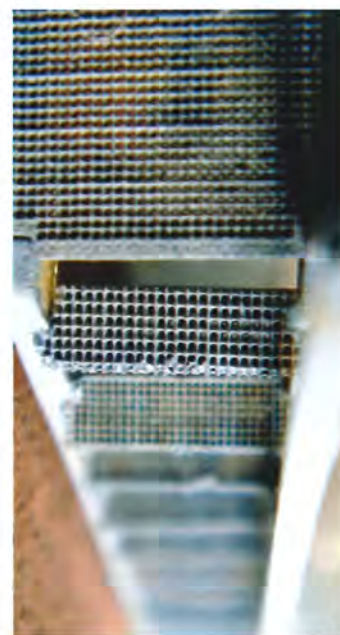
Et lille skur, lavet i laserskåret karton.

duceret i Kina, for dem kan de lave derude til en god pris. Vi har også stor succes med DHG-rangerlokomotiverne, som nu kommer i en ny serie.

– Hvad så med jeres andet 'ben', modelhusene? Er der sket noget?

– Ja, det er der. Ægteparret Huppertz arbejder jo her og er i fuld gang med at producere de laserskårne modeller. Især den lille kommandopost fra Fredericia sælger godt i Tyskland – lignende typer findes mange steder, især i Ruhrområdet. Den specielle teknik giver fantastiske effekter i f.eks. murværk eller træværk, der virkelig kan komme til at se frønnen ud. Vi har også gang i udviklingen af danske stationsbyhuse – for der mangler stort set alt: Vi vil lave en typisk, lille fem-fags landstation, men dertil hører jo lille pak- eller varehus, måske et kartoffellager, en lille galgekran – men også civile bygninger så som kro/hotel,

købmandshandel og andre civile bygninger. Og slutte- ligt er vi i gang med at lave en ny hjemmeside, som vil komme i brug inden længe. ■



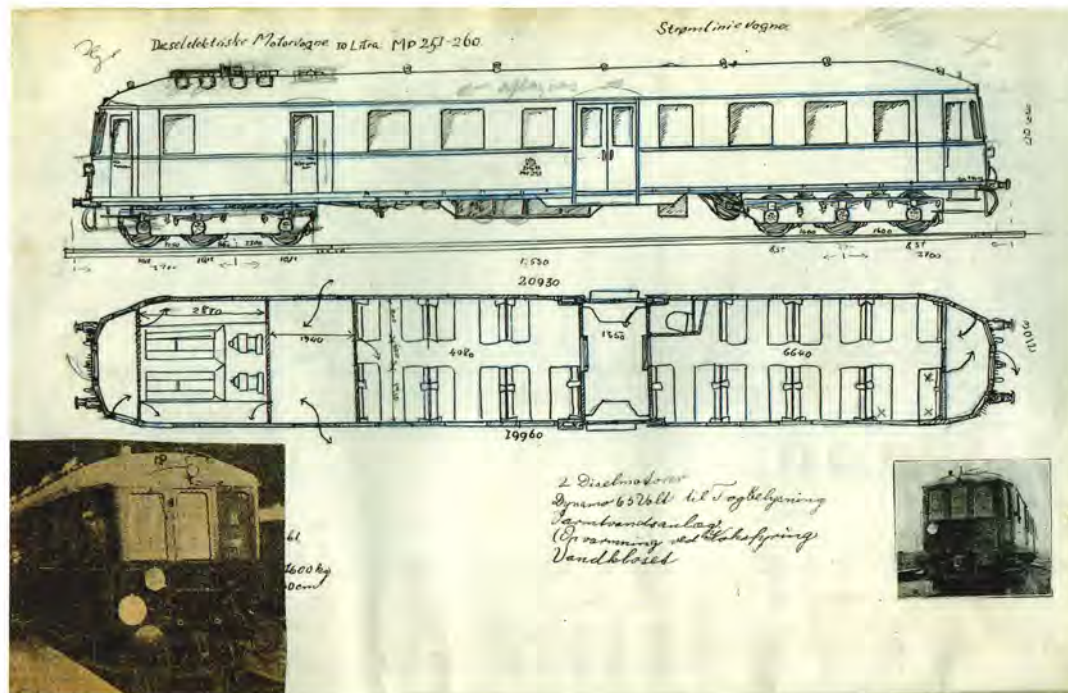
Et eksempel på de uhyrligt fine detaljer med gennembrudte trin – i karton.

Hvad bogkassen gemte

Af Flemming Søeborg

For nogle år siden fik jeg tilbudt en gammel, laset bog, der ellers skulle smides ud. Den var indpakket i en plasticpose, og mange af siderne var ved at falde ud. Da jeg åbnede bogen, blev jeg overrasket – og meget begejstret. Det var et eksemplar af DSB's Driftsmateriel, årgang 1928 – øjensynlig et komplet eksemplar.

Driftsmaterielfortegnelserne var beregnet til intern brug, og fra tid til anden blev bøgerne suppleret med rettelsesblade, ligesom personalet foretog rettelser i dem på egen hånd. Når en ny fortegnelse blev udsendt, blev den gamle i reglen kasseret, så derfor vrimer det ikke just med ældre eksemplarer på markedet. *bane bøger* har dog lavet nogle optryk af et par ældre udgaver til glæde for os 'jernbanearkæologer'.



Den nye motorvogn MP 251-260 i fin, håndtegnet streg af den glade ejer af bogen i 1935.

Denne bog fra 1928 viste sig imidlertid at indeholde mere end blot det formelle stof. Forrest lå nemlig et brev fra Ministeriet for of-

fentlige Arbejder, Generaldirektoratet for Statsbanerne. Det gjorde bogen endnu mere interessant, idet en del af bogens levnedsløb hermed kunne følges.

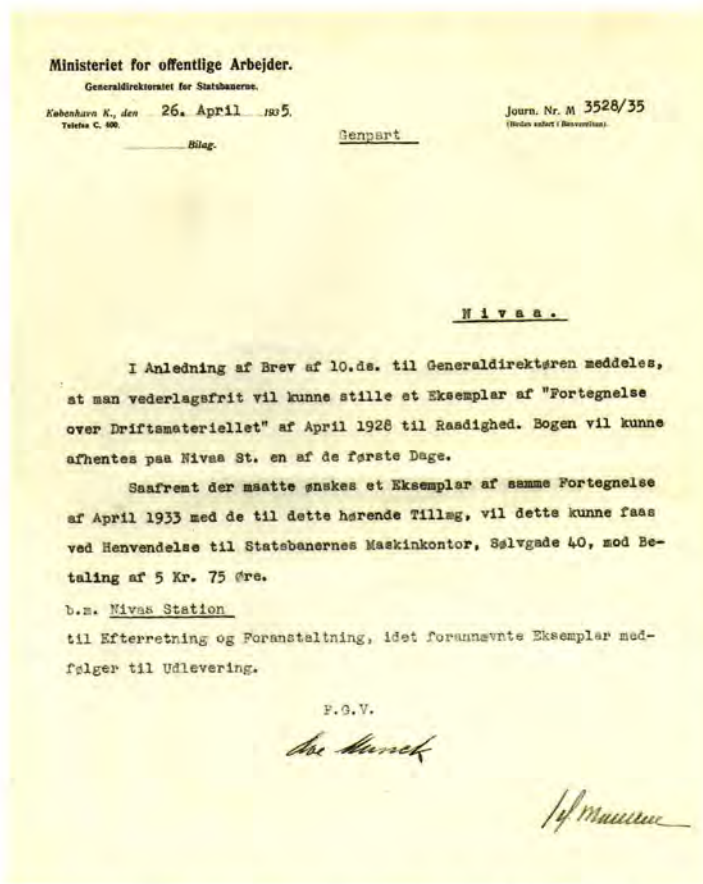
En tidlig 'nørd'

I 1928 var antallet af civile jernbaneentusiaster endnu beskedent – det var i hvert fald ikke noget, man offentligt brystede sig af. En mand i det nordlige Sjælland har været meget optaget af tog og på alle måder prøvet at finde ind til systemet bag dem; nu skal man tænke på, at det var forbundet med visse vanskeligheder at finde detaljerede oplysninger om jernbanerne – dels var der ikke meget litteratur til rådighed (udover det rent tekniske), dels var hobby- og fritidsområdet slet ikke udviklet i den grad, vi kender det i dag, og dels var Statsbanerne en etat med en meget lukket kultur, hvor man ikke gjorde meget ud af at fortælle om sig selv. Interne arbejds-papirer var ikke noget, omverdenen havde brug for at kende til, og

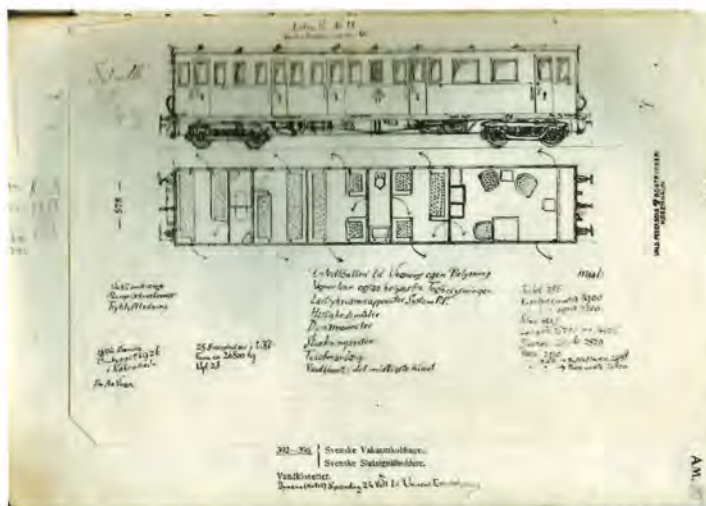
hvem ville være så tosset at interessere sig for tog i privatlivet?

Entusiasten – her blot nævnt ved sine initialer I.G. – har formodentlig ved samtaler med DSB-ansatte fundet ud af, at der eksisterede en driftsmaterielfortegnelse, og en sådan ville han grumme gerne eje. Hvad gør man så? Man skriver et brev til selveste generaldirektøren ved DSB (Peter Knutzen) i april 1935, og udbeder sig høfligst et eksemplar. Der gik et par uger, og efter overvejelser på højeste plan har man (maskinchef Ove Munck) allernådigst bevilget et stk. slidt eksemplar af "Fortegnelse over Driftsmateriellet" årgang 1928 til ansøgeren, at afhentes på Nivaa station. Endvidere kunne rekvirenten mod betaling af kr. 5,75 erhverve et eksemplar af fortegnelsen fra 1933, altså den nyeste udgave.

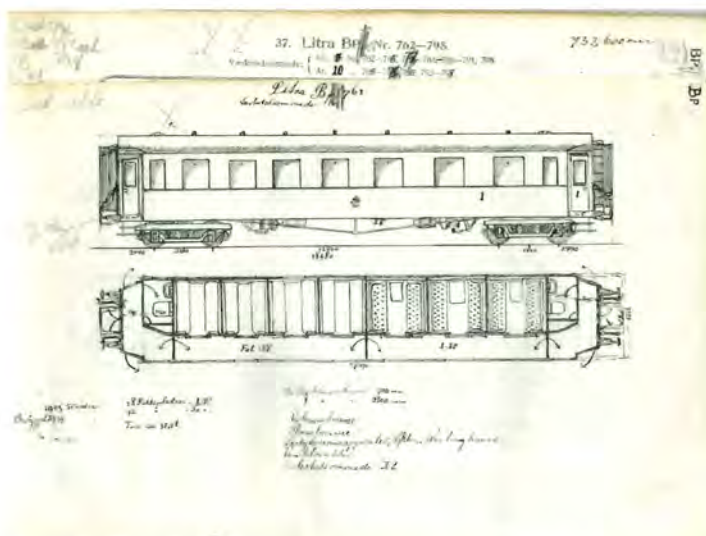
I.G. må være blevet himmelhenrykt over denne gestus, som bragte hans egen, private forskning milevidt længere, mens man nok på



Brevet, der fulgte med bogen – et vidnesbyrd om en anden tid.



Salonvogn nr. 11 – bemærk den meget fine gengivelse af detaljer på og i vognen.



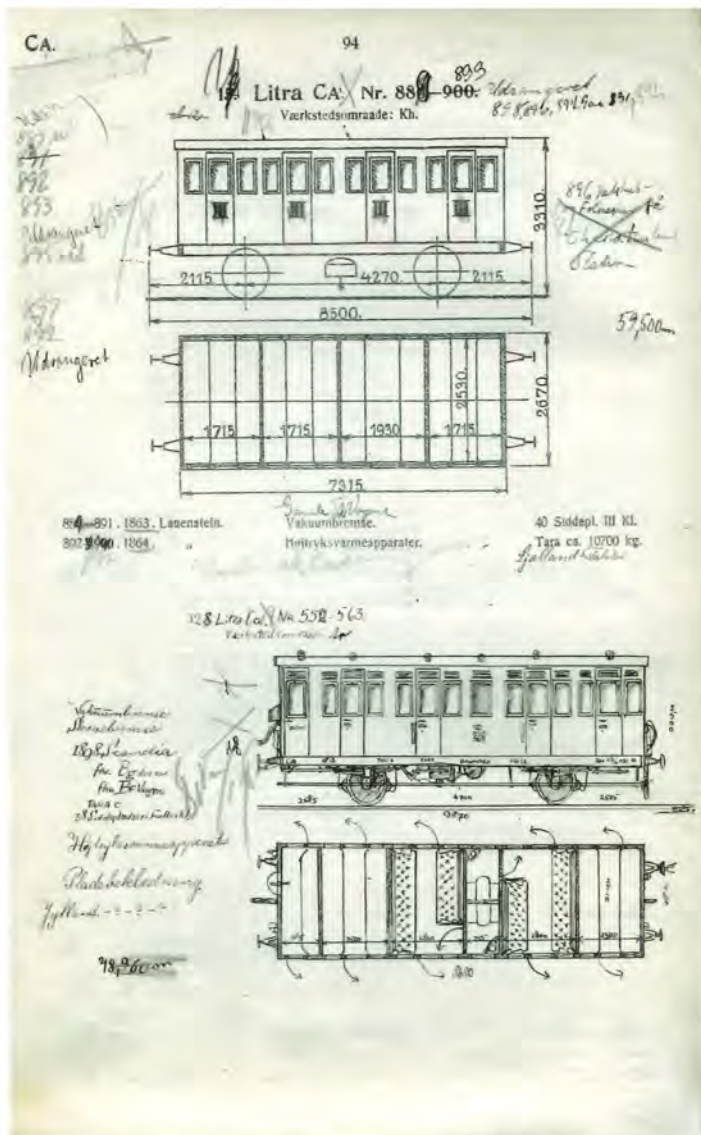
Det ligner en Cp-vogn, men den har 1. klasse og er Bp 761, en ombygget Cm 10291-vogn.

stationskontoret har rystet lidt på hovedet over denne særting, der gik og noterede vognnumre – for sin fornøjelses skyld. Herregud, de DSB-ansatte noterede jo vognnumre ned hver eneste dag døgnet rundt, men det var deres arbejde, og mange var nok helst fri for det!

En guldgrube af oplysninger

Da jeg fik kigget bogen igennem i ro og mag, opdagede jeg, at den ikke kun bestod af de interne sider og bilag (samt brevet), men at den nye ejer havde brugt bogen særdeles intenst. Ved så at sige hver vogntype var der personlige noter, idet I.G. havde noteret, hvilke numre af hver enkelt vogn

han havde set. Når alle vogne i en bestemt gruppe var blevet set, satte han et kryds over vognridset med tilføjesen "Alle set", og så var den gruppe åbenbart uinteressant. For rystevognene litra Bd (senere CQ, Cy) stod der ligefrem "Slet alle", mens lokomotivtyper som litra B, Cs, Fs, Ls og andre havde fået tilføjesen "Udrangeret". Om O 319 er tilføjet med sirlig skråskrift "9/6 1934 Uheld i Ler...?", og om litra O generelt har I.G. tilføjet "Har nu Kulkasser til 2,2 t og vejer tjenstfærdig 53,6 t". En opgørelse, der ikke rigtigt giver mening, er, at I.G. for flere typer motorlokomotiver og vogne har regnet den samlede længde af alle enhederne sammen. Til

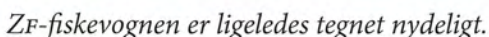
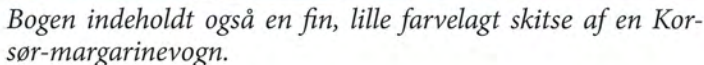
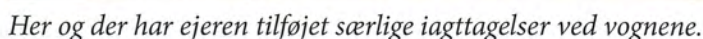


Bemærk forskellen i tegningerne – øverst DSB's interne materielrids, nederst entusiastens egen skitse af en lignende vogn.

gængæld noteres om motorvognen MA 50, at den "har Køler paa Taget".

Der er andre kommentarer – det kan være, hvis en vogn er udrangeret eller ombygget, og således kan man følge udviklingen gennem noget tid (desværre mest uden datoer for rettelserne). Ejeren har dog ikke nøjedes med at iagttage togene og notere vognnumre i kolonner, næ, han har sågar også tegnet de nye vogne, der kom i drift – i en meget sikker og stilren streg, der ligger tæt op ad de oprindelige tegninger eller faktisk er meget bedre. Det gælder f.eks. for motorvognen litra Mp, der er tegnet, så man ville kunne bygge en model efter I.G.'s skitse. Ved salonvogn litra S nr. 9 står

"Hellerup Gamle Remise", hvor den åbenbart har været opbevaret, og om litra As fremgår det, at vognene har "Gulvtæpper i Kupéerne. Løber i Sidegangen". Stort set hver enkelt materieltype har fået tilføjet en bemærkning – om der er træ- eller pladebeklædning, bremse- og varmeudrustning, tyske slutsignalholdere m.m. De tyske vogne AB4ü "kører ikke mere i Danmark", og sådan følger bemærkning på bemærkning. Kupévognen litra CA 194 er "Folke- og redskabsskur for 6' Anlægsomraade ved den nye T-Læssehalstation", mens "Nr. 167 blev ødelagt i Sq den..." (Sq står for Snekkersten). Her i 1935 var den samlede længde af de gamle

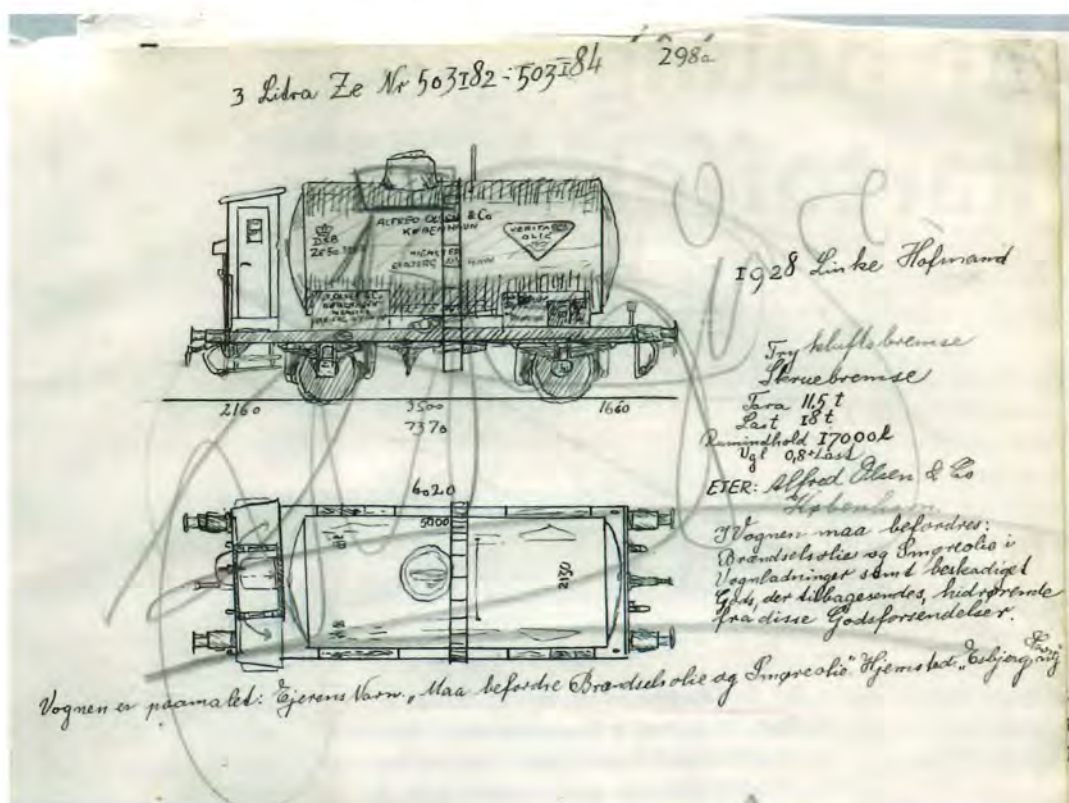


skovvogne litra CE 315,89 m. En pudsig skrivefejl har sneget sig ind ved litra CH nr. 611, der har teksten: "Lokalvogn, kun til Brug for *Mølleegnens* Filialværksted" Lokalkendte århusianere og andre vil vide, at der er tale om "*Mølleengens* Filialværksted".

Ved godsvognene nævnes alle de typer (med transitmærker), der må sendes til udlandet: GC, IA, IKB osv. Om HA 2339 bemærkes, at den "bruges kun til Opholdsrum for Vognopsynet paa Padborg Station". HA-vognene var virkelige oldtimere, der stammede helt tilbage fra 1868 - en anden af disse vogne (nr. 2336) blev redskabsskur på Islands Brygge gennem 75 år. KG 5744 - en halvåben vogntype fra 1864 - "har skrå Bundflade med Jern-

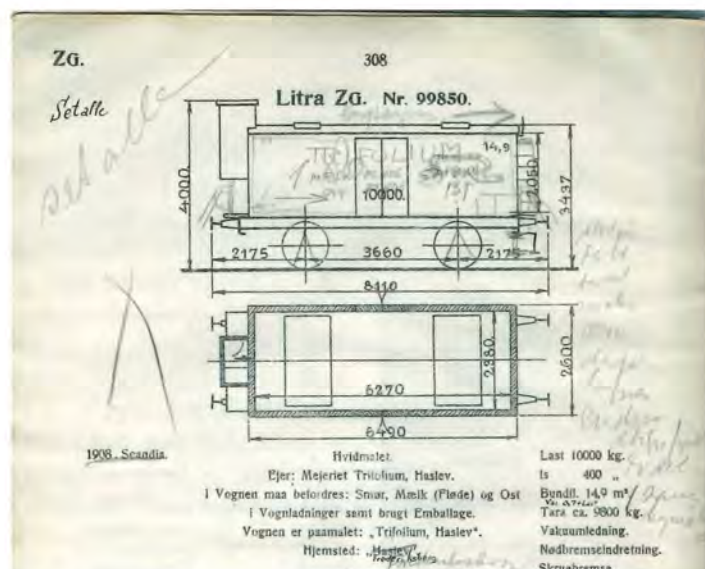
plade" – her kan man ud over denne information bemærke sig, at I.G. allerede i 1935 bruger bolle-å, der ellers først blev formelt indført med retskrivningsreformen i 1948. På et afrevet kalenderblad – søndag den 12. januar 1935 – har I.G. lavet nogle detailskitser fra CM 10916 og 11864, så disse har altså været ude at køre den dag. Dertil kommer – og det er måske det virkelige clou – at I.G. i flere tilfælde har tegnet påskrifterne på de private godsvogne og ydermere farvelagt enkelte af dem så som ZF 500062, ZE 503182 eller ZG 99850. Dét er enestående – for netop mange af de ældre, private vogne er det meget sparsomt med oplysninger om. På bageste side har han sågar indtegnet et kort over Københavns jernbaneterrain på det aktuelle tidspunkt.

Faktisk burde jeg – som en sikring for eftertiden – scanne alle sider, men det er et større arbejde, rent tidsmæssigt, da bogen er på et par hundrede sider. Her må vi derfor nøjes med et udvalg af de bedste sider (efter



▲ En af de private tankvogne med fyldig information.

mit skøn). Afslutningsvis skal jeg beklage den sine steder dårlige gengivelse af siderne, men bogen er meget skrøbelig og er derfor svært at scanne ordentligt. ■



Billeder af Trifoliums vogne er sjældne, men her er en skitse af påskrifterne.

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

Lille lære om tyske jernbaneforkortelser

Det kan somme tider være svært at holde rede i de mange betegnelser, som skiftende tiders tyske statsbaneforvaltninger ("Länderbahnen") har haft. Derfor bringer vi denne lille oversigt, som man senere altid vil kunne vende tilbage til, når man er i tvivl over, hvad en forkortelse betyder.

G.O.E. – De storhertugelige, badensiske Statsbaner

I 1920 blev alle 'Länderbahnen' slået sammen i ét selskab, Deutsche Reichsbahn (DRB).

DRB – Deutsche Reichsbahn 1920-24 og 1937-49, direkte underlagt rigsregeringen

DRG – Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft 1924-37, Rigets særlige ejendom

K.P.E.V. Den kongelige prøjsiske Jernbaneforvaltning cirka 1871-1920

DR (Ost) – Deutsche Reichsbahn 1949-94, statsbanerne i DDR (de beholdt af traktatmæssige grunde DR-navnet)

K.W.St.E. – De kongelige württembergske Statsbaner 1871-1920

DB – Deutsche Bundesbahn 1949-94, De (vest)tyske Forbundsbaner

K.Sächs.Sts.E.B. – De kongelige saksiske Statsbaner 1871-1920

DB AG – Deutsche Bahn Aktiengesellschaft 1994-ff, de sammensluttede DB- og DR-statsbaner.

M.F.F.E. – Den storhertugelige, mecklenburgske Friedrich-Franz Jernbane

G.Bad.St.E. – De storhertugelige, oldenburgske Statsbaner

En heldig kartoffel –

Tekst og fotos
Flemming Søeborg

De italienske F-vogne er nok bedre kendt som kartoffelvognene – eller vognene med det spidse eller knækkede tag. Vognene var gennem mange årtier trofaste gæster her i landet med støvlelandets fine frugter og grøntsager – og der har ligeledes været mange modeller af disse typer, der i deres grundform stammer helt tilbage fra 1920'erne.

Blandt de første modeller var *Pocher* og *Rivarossi*, mens en af de bedst kendte udgaver er *Märklins* nr. 4550, der udkom allerede i 1961. Den blev dog i datidens faglitteratur kritiseret for at have for stejl tagvinkel, men ellers var den for perioden ret veldetaljeret – endda med gennembrudte jalousier med messingnet. Hidtil uhørt luksus på modeltogsområdet! I nyere tid har *Piko*, *TTM*, *mgm* og andre firmaer lavet udmærkede modeller, mens den gamle *Roco*-model ikke kan anbefales – den ligner rent klamphuggeri.

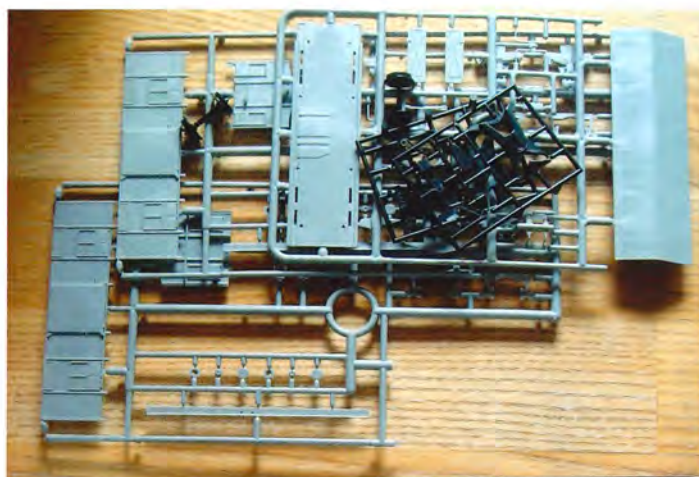
Nu er der dukket et

H0-byggesæt op af vogn-typen med bremsehus. Det er *Italeri*, der ellers mest er kendt for byggesæt i helt andre skalaer, der står for det. Reelt er der tale om en revitalisering af et byggesæt fra TTM, men det er lanceret som en nyhed – og af importøren som en 'standmodel'.

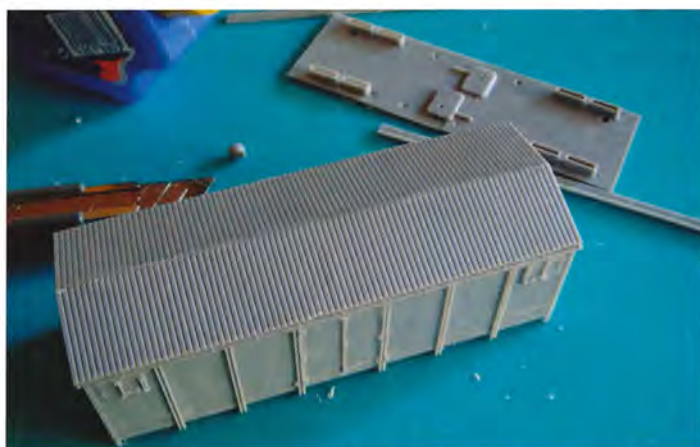
Byggesæt som et hus

Der er ikke mange dele i byggesættet, og det ligner et normalt husbyggesæt – her med hjul under. Det volder ikke de store problemer at samle vognkassen, og der er tilmed to aksler med, så vognen kan sagtens komme ud at køre. Man skal huske at indbygge vægt, da vognen ellers uvægerligt vil vælte – *Italeri* anbefaler 0,4 gram pr. 1 mm, evt. med 30 % tillæg. Brug søm, skruer, metalplader eller andet, som limes forsvarligt fast i vognbunden. Overdelen males kobberbrun (RAL 8004/Humbrol 100), mens undervognen skal være matsort. Taget kan have en lysegrå eller sølvfarvet kulør, f.eks. Humbrol 64.

Der er et par ting, man skal være opmærksom på: Hvis



Æsken med indhold – byggesættet er meget overskueligt.



▲ Vognen er lige så nem at samle som et modelhus. Det kan i øvrigt betale sig at bemale de enkelte dele hver for sig – inden samlingen. Hvis vognen skal køre bedst muligt, er det en fordel at anvende metalhjul – evt. monteret i messinglejer.

◀ Tre forskellige udgaver af 'kartoffelvognen'. Til venstre Märklins klassiske udgave fra begyndelsen af 1960'erne, i midten Italeris byggesæt med lidt skæve detaljer, og til højre den fine udgave fra mgm – desværre også med uholdbare håndbøjler.



vognen skal køre og fungere sammen med andre køretøjer, skal man kassere den medfølgende kortkoblingskinematik. Den er ubrugelig, og muligvis har *Ansaldobreda* haft en finger med i designet? Jeg benyttede i stedet Rocos perfekte KK-kinematik, som fungerer hver gang. Trin, håndbøjler og de små trekanten under vognbunden er støbt i et plastmateriale, der bliver særdeles blødt og umuligt at arbejde med, når der kommer plasticlim på det. Det bliver som *spaghetti al dente*, og nok er det en italiensk vogn, men så italiensk behøver den ikke at være. Her er det bedst at bruge metaltråd eller finde andre løsninger.

Endvidere er de sortmalede dele på undervognen et par uger efter samlingen endnu ikke helt tørre – de smitter af, hvilket jeg aldrig har oplevet før med Humbrols farver. Muligvis er det igen plastmaterialets kemiske sammensætning, der har skylden? Vådtransfersene er fine, og de er vedlagt til epoke III og IV. Modellen synes at overholde alle mål, og den er uundværlig i et typisk, internationalt godstog mellem 1945-85. Der findes tillige en sølvfarvet kølevognsudgave litra H af disse vogne i programmet samt et par lokomotiver og andre vogne. ■

Italeri art. nr. 8703 F-vogn. Pris ca. kr. 110,-.

Nr. 8704 H-vogn. Pris ca. kr. 110,-.

▲ En italiener på sporet – litra F fra FS.



Den sølvfarvede H-vogn i aftensolen.



Her skimtes en spidstagnet italiener til højre. Horsens, 23. august 1964. Foto Holger B.D. Sørensen.



Et par af de italienske 'kartoffelvogne' ses her i anden række på Københavns Godsbanegård den 1. juni 1963. Foto Frank Stenwall.

Om at bygge kartonhuse – for begyndere

Tekst og fotos
Henrik Ernstsen

Jeg vil vise, hvordan jeg bygger modelhuse af karton. Den viste model af et udhus med das er fra Witzel-hobby, og det passer i alle samlinger. Jeg har nogle forskellige ting ved min side, når jeg bygger huse:

1. pincetter, gerne lidt forskellige
2. skarpe knive, gerne en skalpel med helt nyt blad, så det er skarpt
3. en tynd stållineal
4. blyant
5. saks
6. lille klemme, da der kan være noget, der skal have et lille klem
7. en rørepind med lidt sandpapir på, korn 200 på den ene side og 300 på den anden
8. div. lime, Witzel-hobby har alt, hvad du skal bruge, og det står i brugsanvisningen
9. nogle skæreunderlag
10. et par låg fra en mælkekarton til de limtyper, der skal bruges
11. nogle pensler
12. lille håndbor

Vi kan jo kalde det et bygge-kit.

2. Når jeg åbner æsken, passer jeg altid på, at der ikke falder noget ud. Derefter tager jeg brugsanvisningen op og læser den. Det er en meget god idé at læse den et par gange, hvis man ikke er vant til at bygge huse i pap, træ og plastic, for der kan nemt være noget, man har glemt, og så er man på den, for når det er limet, er det svært at lave om og få pænt igen. Læser man brugsanvisningen,

er det nemt at bygge flotte modeller.



Begynd med at gøre dig fortrolig med æskens indhold.

3. Tag alle dele op af kassen og tjek med brugsanvisningen, at alle dele er der.



Følg byggevejledningen - den er lavet til det.

4. Når alt er kontrolleret, er man klar til at begynde. Nogle byggesæt kræver, at der er nogle dele, der skal males. Det er en god idé at få det gjort, før man samler huset, så maler man ikke ud på noget, som ikke skal males.

5. Når malingen er tør, er det bare med at gå igang. På brugsanvisningen står der på billede 1, hvad man begynder med. Find de pågældende dele og se efter, om der står *ud* eller *ind*, *bund ned* eller *bund op*. Derefter er der nogle tal, der selvfølgelig skal passe med de samme tal på de to sider, man begynder med. Husk det, for ellers kan der komme problemer med et vindue eller dør, som lige pludselig ikke kan monteres, fordi man fik noget sat forkert i. Derfor, læs brugsanvisningen, så der ikke opstår tvivl. De fleste af

Witzels bygninger er samlet i mange lag, så der er dybde i og indfald ved både vinduer og døre, og det er jo træls at samle det forkert, hvis man overser noget.

6. Når der skal sættes vinduer og døre i, er det gerne sådan, at der er en meget lille kant inderst i bygningen,



Hurtigt tager bygningen form.

så selve glasset lige kan limes på. Husk at bruge den rigtige lim, så resultatet bliver flottest. Påfør limen med en tynd, lille pensel, så der kun kommer lim der, hvor man ønsker det.

Skal der limes sprosser på vinduerne, kræver det en rolig hånd og den lille pensel igen. Put en lille smule lim på sprossernes bagside og sæt dem forsigtigt på, så der ikke kommer lim på selve ruden. Der skal ikke meget lim til, for sprosserne limer sig fast. Brug pincetten, så de kommer på plads, og klem dem helt på plads med bagsiden af den lille stållineal. Den er genial til det. Før man limer, kan man altid prøve at lægge sprosserne i og se, hvordan det ser ud, om der måske skal slibes lidt af, eller om der er andet, man skal gøre.



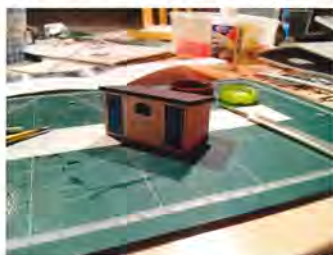
Husk at presse samlingerne godt sammen.



Et overskueligt begynderhus - det lille udhus med das fra Witzel Hobby.

7. Det er vigtigt, at man kigger godt på taget, hvordan det skal sidde, om der er vinduer, eller om der er en skorsten, der skal tages højde for.

8. Hvis du følger det hele stille og roligt, vil din bygning snart stå flot og færdig og klar til at komme på anlægget eller det diorama, den er købt til. Nogle vil måske give deres huse en omgang patina. Det er jeg ikke nået til endnu, så der kan jeg ikke



Næsten færdigt - det var ikke så slemt.

hjelpe, men det er jo bare at prøve sig frem, til man får det ønskede resultat.

Jeg håber, at denne anvisning har givet andre lyst til at prøve at bygge et hus.

Det var alt fra mig, rigtig god fornøjelse med jeres bygninger, og bare kast jer ud i det. Når jeg kan, så kan alle...



Udhuset er klart til brug på anlægget.

EAOS med last i N

Tekst og fotos Rolf Brems

Selvom det er en fin Eaos-vogn, som Fleischmann har sendt på markedet, var det nu indholdet, som vakte min interesse: En ladning med gamle bildæk, som i kataloget dog rager noget mere op end på den faktiske model, men det kan man jo selv gøre noget ved.

Jeg har altid haft en svaghed for åbne godsvogne, netop fordi man kan variere godset og "pille af og sætte på". Bildækkene, som er fabrikeret af Wiking, er ikke, som jeg troede, rester fra deres produktion, men støbte indsatser, som dog er meget virkelighedstro. De kan nemt

tages ud, brug dog en pincet, hvis man ønsker, at vognen skal forblive på sporet.

I virkeligheden var Eaos-vognen en meget almindelig, åben godsvogn. Den første kom på skinner i 1978 og blev siden bygget i mere end 7.000 eksemplarer. Transporterne var oftest til lav tarif såsom skrot, tømmer og styrtog i forskellige former, ja og sikkert også bildæk som på modellen.

ROCOs overtagelse af Fleischmann fornægter sig ikke på modellen. Overdelen er identisk med en tidligere udsendt ROCO Eaos-vogn, en vogn som Tog og Tekno benyttede for en snes år siden til en DSB-variant. Desværre var vognen ikke den korrekte. DSB-vognen havde sideforstærkninger og sidedøre placeret anderledes, så at bruge nærværende model ville altså heller ikke være helt korrekt. Det ville også være synd med alle de flotte og skarpe påskrifter. Revisi-



Vognen er fyldt med gamle bildæk og passer fint til bilophugeren.



EAOS-vognen med løs godsindsats.

onsdatoen er, så vidt jeg kan se, den 28/1-09.

Eaos-vognen var altså almindelig på de danske spor til op i 1990'erne. DSB havde et halvt hundrede stykker og kørte skrot for bl.a. Uniscrap i Københavns Sydhavn.

Med mellemrum ser man stadig tyske Eaos med ukendt indhold i transit gennem Danmark.

Modellen har nr. 534 7 111-

6. DB-logo'et er fra 1994, hvor man slog de øst- og vesttyske godsvognspuljer sammen.

Modellen vejer 15 g og dækindsatzen 6 g. Modellen er letløbende på sine metalhjul og har NEM-skakt med KK-kinematik. Den passer ind i tysk epoke V og IV. ■

Fleischmann art. nr. 828315. Pris ca. 230,-

Ny elektronik fra NOCH

NOCH har sendt nye elektroniske sager på markedet, herunder lysskranken 60272, der f.eks. kan monteres 'usynligt' tværs over sporet. Når strålen brydes af et forbigående tog, aktive-

res et relæ. Anvendelsesmulighederne er mangfoldige, f.eks. til styring af sporskifter på underjordiske opstillingsbanegårde, aktivering af bomanlæg eller signaler osv.



Lysskranken 60272 består af infrarød sender, modtager og elektronik. Foto NOCH.

Man kan gøre indvendig belysning i huse mere realistisk ved at benytte sættet 60270, der indeholder små 'kasser', beregnet til at montere bag udvalgte vinduer eller døre. I hver kasse er der en lysdiode, og på denne måde kan man sørge for, at nogle eller alle rum i et hus har individuel belysning. En trappeopgang eller et badeværelse er normalt ikke oplyst konstant, og således kan man skabe mere 'liv' på anlægget. Sættet indeholder både hvide og blå dioder - de blå kan illudere tændte fjernsynsapparater. Endvidere laver NOCH en 'skumringssensor' (60271) - den aktiveres f.eks., når lyset i hobbyrummet bliver

slukket. Sensoren tænder herefter for gade- og husbelysning alt efter, hvad den er programmeret til. Endvidere har NOCH udsendt en servomotor til styring af porte, lastvognslad m.v. (60273). ■

Vejl. priser mellem 250-300,- kr.



Den individuelle husbelysning 60270 består af flere, små 'kasser', der monteres bag hvert vindue, der skal have belysning. Foto NOCH.

BR 042 – den okser derudad

Af Flemming Søeborg

I midten af 1950'erne steg forbruget af kul voldsomt i Forbundsrepublikken Tyskland (BRD, Vesttyskland), og de stigende priser på kul foranledigede Deutsche Bundesbahn (DB) til at bruge svær brændolie i stedet i damplokomotiverne. Den første maskine, 01 1100, der blev ombygget, viste sig herved at få større trækraft, og det blev besluttet at ombygge maskiner af forskellige serier til oliefyring. Olien var nemmere at have med at gøre ved lagring og ved påfyldning og fyring,

og det var samtidig meget renere for personalet og omgivelserne. Olieforbruget lå på ca. 11 ton pr. 1.000 km. I alt blev 109 forskellige lokomotiver ombygget til oliefyring ved DB (mens DR i øst lod 95 andre maskiner ombygge).

40 enheder af typen BR 41 fik ved ombygningen 1957-61 blandt andet ny kedel, og man kunne især genkende de ombyggede maskiner på den kolossale skorsten og på den lukkede tender med ny opbygning øverst. Personalet var glade for oliefyringen – dels slap fyrbøderen for det evindelige arbejde med



Det er kræs for øjet – BR 042 i fuld figur.

at skovle kul ind i fyret, nu skulle han i stedet regulere olietilstrømningen via ventiler, og dels var det også nemmere at holde fyret i gang. Ved computerlitreringen i 1968 fik de oliefyrede 41'ere betegnelsen BR 042.

En europæisk 'Mikado'

BR 41 havde tilnavnet 'Okselokomotiv' som en hen-tydning til lokomotivernes oprindelige aktionsområde, nemlig kvægtransporter mellem Østprøjsen og Berlin. Mellem 1937-41 blev der bygget 366 eksemplarer af BR 41, i øvrigt med anvendelse af dele fra BR 03, 05 og 45. Disse firekoblede lokomotiver kaldtes også 'Mikado'. Tilnavnet stammede fra en serie af firekoblede lokomotiver, bygget af Baldwin i 1893 for Nihon Tetsudo, et privatbaneselskab i Japan. Akselrækkefølgen er (på europæisk) 1'D1'-h2 (på amerikansk 2-8-2, på fransk 1-4-1). Tenderne var de klassiske 2'2T34-typer.

BR 042 blev især brugt til de 4.000 tons tunge kultog

mellem Emden og Rheine (Emsland-strækningen), der blev det sidste sted i BRD, hvor damplokomotiverne kunne opleves hver dag – ofte i forspand med andre BR 042 eller BR 043. Disse tog blev, i hvert fald i Märklin-katalogerne, betegnet som "Langer Heinrich" – et udtryk, som ingen rigtig ved, hvad dækker over. De blev dog også benyttet i passagertrafikken. I øvrigt var der ingen ligheder mellem krigstidens femkoblede BR 42 og de ombyggede, firekoblede BR 042.

Også i model

Nu kan man også køre med oliefyret damplokomotiv på modeljernbanen, idet Roco har udsendt en udgave af BR 042 med løbenummeret 113-1 i epoke IV-udseende. Maskinen var den sidste BR 042, der blev udrangeret i Rheine i efteråret 1977. Det er en superflot udgave med en fin, halvmat finish, forsolvede kedelringe og hvidmalede ringe på pufferne – rent blær! Lokomotivet



Oliefyret BR 042 med tankvogne nord for Rheine i 1974. Foto wikipedia.



▲ Den specielle overbygning på tenderen – lidt uvant ikke at se kul her.



Fronten på 042 – her mangler vist ikke noget.



Der er masser af rør, armaturer m.v. på modellen. Bemærk også den store skorsten.



BR 042 271-1 et sted i Tyskland med passagertog først i 1970'erne. Foto DB.



Hjul og gangtøj kan også be-
gejstre – det er bare flot.

er som en selvfølge udstyret med egerhjul og gangtøj af metal med meget fine tolerancer, ligesom overdelen er oversæet med detaljer. Tenderen er ombygget til oliefyring, hvilket tydeligt ses på 'låget' over den tidligere kulbunker. At der er frit gennemsyn mellem kedel og undervogn nævnes blot for fuldstændighedens skyld. Der er fritstående, separat monteret fløjte, trykløftpumpe, lanterner, masser af rør og andre, fritstående armaturer osv. – lokomotivet er simpelt hen bare en fryd for øjet.

Jeg har testet den analoge version, og der er tale om et lokomotiv, der bare opfører sig korrekt i alle henseender. Når man løfter det ud af den solide indpakning, sætter man det uden videre på sporet – der er ingen kardanled, der falder ud, ingen løse stikforbindelser eller koblinger, der skal lirkes på plads. Sådan skal en model konstrueres (en slet skjult hilsen til vore hjemlige damplokomotivkonstruktører!).



BR 042 er godt nok væk fra de lange skinner, men på modeljernbanen kan den leve videre.

Sådan skal det være

Når man skruer op for strømmen, kører lokomotivet, som det skal – fremad, tilbage, langsomt, lidt hurtigere, med skiftende hvidligt lys med vekslede styrke (LED-belysning). Strømpotentialene følger på alle koblede hjul samt på forløberen – det er rigeligt til dette tunge lokomotiv (vægt 520 gram). Trækket sker udelukkende på første og sidste aksel på tenderen, hvilket vil sige, at de koblede hjul på lokomotivet løber frit (og man undgår den irriterende kardanaksel). En stor tak til Roco for det! Lokomotivet kan i øvrigt køre ekstremt langsomt – således målte jeg det til at køre blot 29 cm på 10 minutter. Hvad det giver i skalahastighed, ved jeg ikke, men det kan sammenlignes med snegletempo – imponerende!

Rocos model af BR 042 er vedlagt de sædvanlige smådele til montering på især vitrinemodeller, men der er f.eks. også lokomotivpersonale og trykte, ætsede skilte til montering oven på de i øvrigt fine, påtrykte skilte. Der er sågar vedlagt oliekanne (til kedelbagvæggen) – der mangler vist kun kaffekanden! Kun lejderne på bagsiden af tenderen giver anledning til lidt kritik – de er støbt i for tykt plastic og burde have været tyndere (af ætset metal). Modellen er naturligvis udstyret med NEM-stik til dekoder og kan udrustes med dampaggregat – dog uden den stikflamme

på et par meter, som de oliefyrede maskiner kunne udspejle gennem skorstenen.

Er der da slet intet negativt at udtale om BR 042? Jo, for en epoke III-kører er det da en skam, at der er computerlitrering på denne vidunderlige maskine – forhåbentlig kommer den også som "BR 41 Öl", altså i oprindelig

oliefyret version. Det er det hidtil bedste damplokomotiv, jeg er stødt på i mine godt 50 år som modeljernbanemand, og med den kvalitet er det klart, at modeller af tyske damplokomotiver altid vil være attraktive. ■

Roco art. nr. 62153 BR 042 113-1. Pris ca. kr. 2.300,-.

Very British indeed – nye biler i H0

Brekina har skuet over kanalen og set sig forelsket i to typiske, britiske modeller – man kan sige fra hver sin ende af skønhedsskalaen. Den ene er den elegante limousine Rover P6 – eller også kendt som Rover 2000 – med de lange, lave linjer. Bilen var også ret populær herhjemme i begyndelsen af 1970'erne, hvor Rover stadig var et mærke med en vis betydning.

Markant var idéen med at anbringe reservehjulet oven på bagklappen – så optog det ikke plads i bagagerummet samtidig med, at det gav vognen et mere sporty udseende, der adskilte den fra almindelige familie-biler. Ofte var Rover'en også tofarvet, hvilket yderligere understregede det eksklusive præg.

Den anden model er den klassiske Land-Rover med åbent lad. Modellen er fra Starmada, som Brekina markedsfører. Der kørte – og kører stadig – mange af

disse rå slidere på vejene. Modellen er fra den generation, hvor forlygterne var flyttet ud på sideskærmene. På de ældre modeller sad lygterne godt beskyttet inde ved kølergrillen, men der var ikke særlig trafiksikkert – i mørke kunne man tro, at vognen var smallere, end den rent faktisk er.

Land-Roveren har reservehjul på ladet, der er to monterede sidespejle allerforrest på skærmene – ja, sådan gjorde man før i tiden! – buede hjørneruder bagtil og flotte fabrikketilte. Der er endvidere anhængertræk, og vognen er venstrestyret i øvrigt lige som Rover P6 er. To flotte modeller til det adelige gods på modeljernbanen. ■

Brekina art. nr. 15104 Rover P6. Pris ca. kr. 95,-.

Starmada art. nr. 13755 Land-Rover 109. Pris ca. kr. 140,-.



Knapt nok til øllet...



Tekst og fotos
Flemming Søeborg

På Nürnbergmessen blev jeg opmærksom på et for mig ukendt firma, BubiModel fra Tjekkiet. I deres katalog viste de billeder af danske ølvogne, så det lød besnærende – selvom billederne var små, og to af modellerne var til TT-størrelsen. Det sidste billede viste en Albani-ølvogn i H0 (med bremsehus). Nå, jeg tog en frisk beslutning og bestilte en model til levering, når den udkom, og det er så sket nu. Regningen inkl. fragt (anbefalet) lød på

43,00 Euro/ca. 325,- DKK, og det er vel passende – eller er det?

Jeg kunne lade billederne tale for sig selv, og de siger måske mere end mange ord. Alligevel råber modellen på at få nogle kommentarer med på vejen, for – jeg undrer mig såre over, hvad – eller hvem – der har fået BubiModel med på (øl-) vognen og lavet denne 'model'. Den er – hvis jeg må sige det mildt – et misfoster på enhver led. Måske kunne man komme godt af sted med sådan et produkt for 30-40 år siden, men selv på

▲ Et billede siger mere end mange ord. I midten nyheden fra BuBi-Model, til venstre Heljan, til højre Roco-ølvogne.

modeljernbanen har tiden ikke stået stille – sådan da!

Suk – og ak!

Hvor skal man begynde med fejlene? Tja, lad os begynde med det positive: Vognen er hvid som en Albani-vogn, og det røde skrifttræk 'Albani' stemmer nogenlunde overens med forbilledet. 'BRYGGERIERNE' er til gengæld skrevet med forkerte typer, og det skulle ikke finde sted i dag. "DSB" og "Danmark" er skrumpet i størrelse, til gengæld er kronen vokset i bredden og ligner mere den saksiske krone, som kan ses på meget modeljernbanemateriel. Vel nærmest for alibiets skyld er der også vægtraster (A, B, C – 11,5 t), et grovmasket seddelfelt, og der er søreme

også et litra og nummer – som BubiModel på den ene vognside behændigt har fået viklet rundt om en stager eller en rundstok, der ganske umotiveret er anbragt på vognsiden.

Vognen er i øvrigt meget høj, nærmest som en Hi-os-v-ølvogn. Den har af ubegribelige årsager fået litra ZM og nummer 99681 – ZM er normalt margarinevogne, mens nummeret svarer til en Stjernen-ølvogn, der dog har forbogstaverne ZB.

Opbygning og detaljering

Det er næsten en hån mod alle andre modeljernbaneproducenter at tale om detaljering på denne vogn: Siderne har lodrette planker med nogle temmelig grove



Mærkværdige detaljer på vognsiden – hvad bestiller rundstokken dér.



BuBi-Models ølvogn passer nærmere til spor 00.



Gavlen med bremsetårnet var skæv – bemærk også spalten mellem bund og vognkasse.

plader med nitter øverst, og der er døre med håndtag og beslag på midten. Firmanavnet er dog påsat med vådtransfers, der effektivt skjuler disse detaljer. Dertil kommer fire lodrette 'rundstokke', hvis formål er ukendt.

For et syns skyld er der monteret fire håndbøjler, men da de sidder i nogle lidt for store huller, var et par af dem faldet af undervejs. Det gjaldt også de to trinbrætter under dørene samt den ene puffer, mens bremseplatformen var slået skæv under

transporten. Pufferne er kun omkring 2/3 af normale puffere i længden og er éns med buet stødflade, hvilket også er forkert. I øvrigt gaber vognkassen ca. 1 mm over undervognen i enden ved bremsetårnet. På taget er der anbragt en brun plade – muligvis skal det forestille et løbebrædt for portøren, der skal fylde is gennem de antydende tagluger?

Undervognen – oh, den er et studium for sig: Jeg har ikke set noget så primitivt siden min barndoms Märklin-blikvogne. Hjulene i sig

selv er latterligt små, men det skyldes nok et forsøg på at gøre vognen lavere – den rager i forvejen godt op over alle andre vogntyper. Bremseklodserne sidder for en sikkerheds skyld helt ude ved akselgaflerne – men også flere millimeter fra hjulenes køreflader. Mon tegneren af vognen nogensinde har set, hvordan en rigtig jernbanevogn ser ud? Men vent bare – jeg har gemt det bedste til sidst: Koblingerne.

Jammerlig 'kvalitet'

Da jeg pakkede vognen ud, slæbte koblingerne hen ad bordpladen. Koblingsholderne – efter NEM-princippet – var blevet bøjet ned fra den særdeles primitive kulisser (hvis holderne da nogensinde havde siddet fast?). Skakterne består nemlig af en art gummi eller papmasse, der nemt lader sig deformere, og som er tolt uden styrke til at holde koblingerne oppe. Hvordan dette produkt overhovedet har kunnet slippe igennem fabrikkens egenkontrol er uvist, men måske er der ingen kontrol overhovedet?

Hvad man kan/skal stille op med dette mismask af en 'model'? Jeg ved det ikke – der er intet, der vil kunne finde anvendelse andetsteds måske bortset fra hjulene, som er nydelige med lille diameter (10 mm Ø). Men – det er dyre aksler, når man ikke kan bruge resten af



Hvis dette er NEM-kortkoblingskulisser, hedder jeg vist Mads....

vognen til noget som helst.

NB! BuBiModel har annonceret to TT-modeller af Stjernen-ølvognen. – den ene med 'VIKING', den anden med 'STAR'-reklame (TT 20048/20049). Firmaet er åbenbart ikke klar over, at der er tale om én og samme vogn, der som bekendt havde to forskellige dekorationer på siderne...

Summa summarum: Det er sjældent, at jeg direkte vil fraråde nogen at anskaffe en model, men jeg vil gøre en undtagelse i dette tilfælde. BuBiModels 'model' er ganske enkelt ikke pengene værd, og som souvenirmodel for samlere er den for mig at se også komplet værdiløs. Den vil ikke engang kunne bruges på skrotporet. For god ordens skyld har jeg foreholdt fabrikken disse punkter pr. e-mail, men har ikke fået noget svar tilbage. ■

BuBiModel art nr. 70003 Pivovarsky vuz "Albani" (Albani-ølvogn). Pris excl. fragt ca. 250,- kr.



Bremseklodser i fri luft – det kan altså gøres bedre.



Hvis ikke vognen reelt eksisterede, ville jeg opfatte det som en grov spøg.

Nyt fra Italien



Af Flemming Søeborg

Det italienske firma A.C.M.E. satser nu stærkere på det danske marked. Sidst i juli kom de nye modeller på markedet, Hios-v/Hios-tv-vognene. De leveres i sæt á to eller tre vogne.

Hios-v-vognene blev bygget af Waggon Union på

ældre Gs-undervogne i 1981-82. Ved at bygge nye vognkasser med maksimal udnyttelse af fritrumsprofilen og anvendelsen af store, forskydelige sidevægge blev vognene hermed bedre egnede til palletransport af f.eks. ølkasser – og tilmed gav de glatte vægge reklamemæssige fordele (som dog kun

▲ Hios-vognene var et markant indslag i epoke IV-V-godstogene.

i ringe grad blev udnyttet). Indvendigt var der to hydrauliske transportbeskyttelsesvægge, der kunne fastholde godset som i en skruetvinge.

Vognene var meget iøj-

nefaldende med den store 'kam' øverst, hvilket vist gav dem tilnavnet 'indianerne', og de blev også benyttet af FDB/Distributionen til transporter af gods til og fra Centrallageret i Glostrup. I



Hios-v 045 – en af de få vogne, der fik reklamepåskrifter. København, den 28.august.1992. Foto Erik V. Pedersen.

▲ En af de nye modeller af Hios-typen fra A.C.M.E.



▲ Nøje detaljeret undervogn.

Også gavlen er perfekt gengivet.



Modellen af Carlsbergvognen er nærmest perfekt.



Dette billede viser meget godt, hvor høje Hios-vognene var. Odense august 1997. Foto Flemming Søeborg.

årene 1995-97 blev vognene ombygget til Hios-tv, hvor ved lastvolumet blev en kende mindre. Hios-vognenes karriere blev ikke langvarig, idet de blev udrangeret omkring år 2000 – som så mange andre DSB-godsvogne. En enkelt, Hios-tv 042, er bevaret af Danmarks Jernbanemuseum.

Modellen

De to serier – Hios-v og Hios-tv – ligner hinanden som to dråber vand, blot påskrifterne varierer – samt naturligvis reklamepåskriften på den ene vogn, der er en regulær reklamevogn (med et reelt forbillede). Undervognen er forsynet med alskens detaljer. Hjulene er lejret i messing-pinoljer og meget letløbende, og selv de spinkle forbindelser til bremseomstillere m.v. er med. Det er KK-kulisser i hver ende, og målene på vognen er 100 % overholdt. Håndbøjlerne på hjørnerne er af brunlakeret tråd. Der er vedlagt diverse løse dele til pufferplankerne – bemærk, at hvis disse monteres, kan vognene ikke klare radier under 450 mm, fremgår det af indlægssedlen.

Farven på gavle og tag (RAL 8025) samt påtrykkene er helt i orden med skarpe afgrænsninger. Revisionsdatoerne svinger fra 1986 (reklamevognen) til 1992/93 for de to Hios-tv-vogne.

Samtlige påskrifter er medtaget og kan læses, til dels med lup. På gavlene er der trykt røde advarselstrekanter, og akselboksene er markeret med gul farve. Dog er den grønne farve på 'Carlsberg'-påtrykket ikke helt korrekt – den grønne farve var på daværende tidspunkt mere løvgrøn (RAL 6025, bregnegrøn) end den mørkegrønne farve, der anvendes af bryggeriet i dag. Bortset fra det er det meget overbevisende modeller af Hios-v/tv-vognene. ■

A.C.M.E. art. nr 45091 Tre Hios-v-vogne. Vejl. pris. kr. 799,-.

Art. nr. 90072 To Hios-tv-vogne. Vejl. pris. kr. 529,-.



Den klassiske Carlsberg-etiketten af Th. Bindsbøll. Bemærk den oprindelige, grønne nuance, der blev brugt til omkring år 2000.



Bagsiden viser lillebror Tuborgs reklame.



Eksempel på det meget fine påtryk.

Advarsel – letbane forude!

Det har taget lang tid at nå så vidt – men nu er det omsider ved at blive til virkelighed: Letbanerne kommer! Det vil tage en årrække, inden vi kommer til at køre i letbaner i Århus, København og Odense, men et af de første, synlige skridt er nu taget – om end i det små: I "Bekendtgørelse om vejafmærkning" er denne nye tavle A 71 "Letbane – tavlen angiver fare i forbindelse med letbanekørsel på vejen". Endvidere er en ny stoppe-

stedstavle anført. Indtil 1972 kunne man se forgængeren "Sporvogn" på gaderne i København.

fs



A 71 – Pas på, letbane forude.



Stoppested for letbane.



Sporvogn forude – klassisk vejskilt.

Baggrund version 2

Tekst og fotos Rolf Brems

I februarnummeret af SOB bragte vi en reportage fra Jørgen Hansens H0-anlæg "En masse omgange uden øl". En af baggrundene på anlægget var et meget bastant bjergparti med en række fotostatiske ejendomme i forgrunden. Bjergpartiet var en købebaggrund og husrækken en blanding af købehuse fra bl.a. det svenske firma Modellgrafik og hjemmefabrikation.

JH selv var ikke tilfreds. Det ville i andre sammenhænge have set naturligt og realistisk ud, men husene var for pæne og hørte hjemme langs en avenue, og bjergene var for vilde og ufremkommelige. Havde der været en lille westernby med nogle bakker med tilplantede træer foran, ville bjergpartiet havde været perfekt.

Jeg tilbød JH at være behjælpelig med en ny og mere storbyrettet baggrund. Jeg havde en 3 mm PVC-plade i næsten den længde på 400 cm, som væggen var. PVC-plader kan man købe i skilte- og facadefirmaer, men et minus er, at man ikke kan bruge vandbaseret maling på PVC, så pladen blev spraymalet himmelblå med en mørkere nuance foroven. Nogle af husene kunne genbruges, men for at

lave en baggrund med mere dybde skulle der flere til, og disse skulle nedskaleres.

I en tidligere artikel om baggrunde bragt for to år siden i SOB fortalte jeg, at Internettet ligger inde med velegnede baggrundsbilleder, men ofte i en for dårlig kvalitet. Denne bliver dog bedre og bedre, så ved at google på *Frankfurt skyline* dukkede der nogle velegnede skyskrabere op i en god kvalitet, der tålte en forstørrelse. De ville være velegnede til at indikere et finanscentrum. De tre grønne huse er en kopi fra et tosidet foto i det tyske magasin, *Bahn Extra*, som får det til at ligne en storby med højbane og S-tog. Det er et godt billede, da man her har en fjern, men naturlig baggrund.

I det hele taget kan man hente mange brugbare billeder fra diverse magasiner og rejsebrochurer, disse er ofte i en fantastisk kvalitet, som tåler forstørrelse. Man skal selvfølgelig lige tage højde for lys- og skyggeforhold, men det kan man relativt nemt justere på pc'en eller kopimaskinen.

Det kan betale sig at konsultere en professionel printerbutik, da farverne og trykket står skarpere med en laserjet printer. Brug en skarp hobbykniv til at skære bygningerne ud med, og farv papiret



Den oprindelige baggrund med voldsomt bjergmassiv.

gråt eller sort på siden.

Nogle af billederne har byggekraner foran facaderne, hvilket giver et godt blikfang, fordi det signalerer aktivitet, mens de lavere huse helt til højre antyder den ældre bydel. Nogle af disse huse har JH selv fotograferet, den fjerne lave baggrund er fra et jernbanemagasin.

Husene foran har JH beskrevet om til tyske stormagasiner, foran disse er der enkelte fotostater af køretøjer, og tættest på sporene et plankeværk. Undertegnede malede skyerne med oliemaling i hvide og grå nuancer.

Til at lime på PVC skal man bruge spraylim, men når man limer på malede baggrunde, kan man ikke flytte på billederne, uden det kan ses, så mærk op med en prik fra en tusch og tag et "lag" af gangen, den fjerneste først.

Jeg synes, at det er blevet vellykket. Der er ingen tvivl om, at banegården har et stort og dynamisk opland i storbyen. Døm selv! ■

Desværre måtte en del af billederne udgå pga. pladsmangel. Vi bringer dem i stedet på bladets hjemmeside



Udsnit af billedet med skyskrabere, hvor man ser S-banen.



Et panoramablik ud over hele byen med den flotte kulisser.



Moderne storbyhuse kan man nemt finde på nettet.

Sidste chance - spar op til 45%



Roco 62717
MZ 1407 DC analog
1095,-



Heljan DSB MO
DC **1545,-**
AC **1795,-**
Med lyd **2595,-**



Roco 66733 DSB
sværgodsvogn med
dansk bjærgningskøretøj
198,-



Nyheder klar i butikken!

Nordjyske Jernbaners MX er produceret i samarbejde med Danske Loksounds, ESU, samt Team Heljan eksklusivt for Hobbykæden og HK-modeller. Priser fra **1695,-**



HK/Märklin 4890.132
DSB DDSF gærvogn
428,-



Acme Hios-v godsvognssæt
med 2 vogne
529,-



Acme Hios-v godsvognssæt
med 3 vogne
795,-

Kommer snart! • McK-Modeller Hbis vogne • Roco DSB ICE TD i ny bemaling
HK-modeller DSB dobbeltdækkervognssæt med 4 vogne



Scan koden eller se mere på www.hobbykaeden.dk
Og luk op for en verden af nyheder. Se bl.a. de mange nyheder fra vores mange leverandører og
vores mange gode tilbud. Her finder du også senest nyt om de mange andre ting, som
HK-Modeller / Hobbykæden kommer med i 2014 .

Hobbykæden

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

NYE DSB MX & MY

HELJAN

NY LYD
ESU LokSound v 4.0

Meget begrænset oplag!

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

Forudbestil nu hos din lokale forhandler - eller på heljan.dk

KUN 2.495,-
Udgives kun med lyd

BUSSENE ER LIGE PÅ TRAPPERNE



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

PR STYK
KUN 399,-



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

SÆT
KUN 699,-

