

SPOR OG BANER

Modeljernbanebladet

Nr. 17 • Oktober • Årgang 2014

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



Tag med HGC
på TFJ



BR 110 og E 41
i model



Byg en fragt-
terminal



Nattoget i spor N

BK 16.10.2014 - 10.12.2014
DKK 110,- SEK 145,- NOK 130,-
ISSN 2245-4039



9 772245 403007 00017

BK returuge 50



www.facebook.com/sporogbaner

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



FELDERBANEN

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



NYHED:

DSB Hios ølvogne 2-vognsæt
DSB – Den tørstige mand
og DSB Hios 2 vognsæt med umalet sideplade.



NYHED:

Hbis Grand Danois, Saks og papir, Klavertangenter og
et 3-vogns sæt m/3 brune vogne 1 stk. m/SWS.



märklin / Roco

"LUDMILLA" digital med sound, kører i Danmark i forbindelse
med sporarbejde til Tyskland.

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.

FLEISCHMANN

Skala N

933606 analog startsæt m/damplok og 2 vogne, trafo og skinneoval m/sporskift. 931405 / 931483 Digital startsæt Multimus, diesellok, 3 vogne, skinneoval m/sporskift.



F 2010

DSB toetages vogne kommer igen:

Vognsæt med fire vogne, bestående af
en styrevogn med front- og indvendig
belysning, to vogne 2. klasse litra B og
en vogn 2. klasse med kiosk litra Bk.
Alle vogne har indvendig belysning.
Reserver dit eksemplar nu!

Mød Felderbanen i
Horne søndag d. 19/10
kl. 9-16,
i Valbyhallen d. 1-2/11
og i Rolfhallen d. 15-16/11
Lukket fredag d. 31/10
og lørdag d. 1/11

Nu med
indkøbskurv

SPOR 1 MESSE

Modeltogsmesse med tog i stor størrelse

Lørdag d. 15 og søndag d. 16 November
Rolfhallen, Ørbækvej 878A, 5863 Ferritslev



Messen er igen i år omdrejningspunkt for modeltog i størrelsesforholdet 1:32 også kaldet spor 1. Der vil blive udstillet modulanlæg som er inspireret af bl.a. Langelandsbanen, over smalspor til tysk forbillede.

Cafeteriet holder åbent begge dage, hvor du kan købe grillmad og traditionelle kinesiske retter.



Spor1LiveSteamTeam.DK besøger messen med deres nye bane, hvor de vil køre med ægte damplokomotiver begge dage. Her kan du opleve et rigtigt damplokomotiv i miniudgave blive fyret op, og høre overtryksventilen hvæse når der kommer tryk på kedlen.

Modelbyggerne fra Nyborg sidder og bygger begge dage, og er klar til at give et godt råd med på vejen.

Åbningstider

Lørdag kl. 10-17

Søndag kl. 10-16

Modeltogsmessen vil repræsentere flere forhandlere fra både ind og udland, som sælger modeltog og tilbehør i **alle** størrelser. Du kan derfor gøre et kup selvom du også kører spor N eller H0.

Heljan viser deres "store" nyhed i spor 1, Litra MY, som leveres i 8 varianter af dansk og tysk forbillede.

MBW Spur 0 kommer fra Tyskland med deres modeller i spor 0 og 1.



Se mere på www.spor1messe.dk

Reklamen er venligst sponseret af Felderbanen



Foto Suzanne Henriksen.

Nu er sæsonen for modelbygning begyndt igen. Der er atter aktiviteter ikke mindst på markeds- og udstillingsområdet, hvor der i efteråret og den nærmeste vinter igennem er arrangementer hver weekend. Her kan f.eks. nævnes den store spor 1-messe på Østfyen den 15.-16. november samt legetøjsmarkedet på Frederiksberg den 7. december. Lørdag den 8. november kl. 10.45 kan I møde undertegnede på Gyldendals scene på Bogmessen i Bella-Centret, hvor Steffen Dresler vil interviewe mig i forbindelse med min nye bog *"Der kommer tog"*, som netop er udkommet.

Der er atter kommet nye modeller, herunder Hobbykædens nye tank- og gærvogne og Hios-varianterne fra A.C.M.E. samt ikke mindst Heljans flotte rutebiler. EpokeModeller har flere

nye projekter i støbeskeen (Cy-vogn og OHJ-bænk-vogn), lige som Dekas har annonceret Hbis-vognen denne sæson. Her er der – desværre må man sige – atter tale om dobbelt-udvikling, idet Brawa også præsenterer en Hbis i DSB-bemalinger.

Det er sket før, at to firmaer på samme tid udsendte modeller af det samme forbillede (BN-vognene, My/Mz-lokomotiverne), men da firmaerne alle overlevede denne konkurrence, lykkes det vel også denne gang. Det er nok uundgåeligt med dobbeltudviklinger fremover, da antallet af modelegnede, danske forbillede, der kan sælges i store antal, svinder. Ikke mange udenlandske virksomheder tør satse på formnyheder til det danske marked, der som bekendt ikke er ret stort.

"Omstillingsparathed" – et modeord

Vi er inde i en brydnings-tid, og det mærkes især på Danmarks Jernbanemuseum, hvor tiden heller ikke står stille. Det betyder en gennemgribende gennemgang af museets samlinger og herunder registrering af alle objekter, forhåbentlig efterfulgt af nybyggerier til samlingerne, således at museet kan udvikle sig i takt med det omgivende samfund. Mange har sikkert allerede bemærket, at museet gennem det sidste år har stået for en række bemærkelsesværdige nye 'tiltag' med koncerter, litteraturaf-tener, børnearrangementer og guidede udflugter, og det vil blive udviklet yderligere i de kommende år. Desværre har det også betydet et farvel til Randers-afdelingen af museet, der nu er lukket. Restaureringsopgaverne vil blive koncentreret i Odense, Roskilde og København, bl.a. af omkostningshensyn. Forhåbentlig kan museet holde på alle de kompetente og engagerede, frivillige medarbejdere i denne nødvendige omstrukturingsproces.

DSB har endnu en gang sagt farvel til vingehjulet – den seneste udgave var godt nok 'vingeskudt' (i erken-

delse af nedturen for DSB generelt?), og fremover skal virksomheden blot kendes på logotyperne 'DSB', indrammet i en rød sekskant á la S-togssymbolet. Måske er det godt, det er i hvert fald enkelt, men om det også er slagkraftigt nok – det må tiden vise. Vittige – og realistiske? – sjæle har allerede forudskikket, at Set i 'DSB' snart bliver fjernet, når/hvis DB AG overtager DSB..

Det er positivt, at elektrificeringen af flere strækninger begynder næste år, samt at udskiftningen af signaler snart går i gang. Det vil på længere sigt give hurtigere, bedre og mere sikre forbindelser, men atter forsvinder noget jernbaneromantik (f.eks. de ydre signaler). Når de sidste, larmende og forurenende diesellokomotiver (og IC4?) så omsider er sendt på pension, kan vi se frem til et betydeligt renere miljø på jerbanen, men samtidig også mere sterilt og kedsommeligt. Man kan dog altid opleve diesellokomotiverne på Danmarks Jernbanemuseum, der har fået lovning på ME 1501 og måske også et 'moderne togsæt'.

Med venlig hilsen
Flemming Søeborg

Annoncer i Spor og baner

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

**Danmarks største
SAMLERTRÆF for GAMMELT LEGETØJ**

FREDERIKSBERGHALLEN

Jens Jessensvej 16, København F

**søndag den 7. DECEMBER
kl. 11.00-15.00**

Arrangør: Hermansen • DANSK LEGETØJSMARKED
Postboks 83 • 2640 Hedehusene • Tlf. 40 28 40 57



SPOR OG BANER

Modeljernbanebladet

Nr. 17, 3. årgang
ISSN 2245-4039

Ansvarlig redaktør, ejer og udgiver:

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



Abonnement, bogholderi, udeblevne blade etc.:

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

Annoncekonsulent:

Suzanne Henriksen, ann@sporogbaner.dk

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

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

Løssalgspris DKK 110,-.

Abonnementspriser:

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

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

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

Vigtige informationer vedr. abonnement:

Abonnement tegnes ved indbetaling på

Spor og baners bankkonto:

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

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

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

Vigtigt ved betaling i netbank:

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

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

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

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

Betaling fra udlandet: Swift DABADKKK,

IBAN DK 77 30 00 47 67 II 77 28.

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

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

Forsidebilledet: Desiro og BR 232. Foto Spor og baner.

Små forsidebilleder:

Tag med HGC på TFJ. Foto Hans Gerner Christensen.

BR 110 og E 41 i model. Foto Spor og baner.

Byg en fragtterminal. Foto Rolf Brems.

Nattoget i spor N. Foto Rolf Brems.

Indholdsfortegnelse

Leder	3
En bane under himlen.....	6
Tur til Thisted og TFJ.....	10
Blå tog på side- eller privatbanen.....	14
På sporet af SNB.....	18
Svinninge Modeljernbane – en klub på vej frem	20
Godstrafik på Marskbanen	22
Celebre Citroën'er	22
Et fordømt spor	24
Nyt hæfte om moderne godstrafik.....	29
Statsbanernes buttede rutebiler	30
Ka 692 damper igen	34
Nogle sjældne fynboer	35
Møllerier	36
Uheldige helte	37
Ottm52 – første generation af de nye styrtgodsvogne	38
Færger på samleband.....	39
My Darling 60 år.....	40
Interessant rangerlokomotiv	42
DSB's nye logo – den sursøde pastil	43
Spilopmageren Fætter BR.....	44
Renoveret smalsporslokomotiv.....	45
Heljans nye autobil.....	46
BR 110 – en elegantier i blå.....	48
Nye DVD'er med gamle jernbanefilm	49
Ludmilla fra Lugansk larmer lystigt	50
En fragtterminal i model.....	52
E 41 – Skrubbudsen eller Champagneproppen.....	54
Katten på skinner	55
Nattoget i spor N	56
Nye numre fra Skilteskoven.....	57
Nye varianter af Hios-vognene.....	58
Kens nye vogne.....	59



Witzel Hobby



MODELHUSE OG BYGGEMATERIALER

Limprodukter og diorama-materialer

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



Besøg vores online shop:
www.witzelhobby.dk

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

ACME

www.acmetreni.com

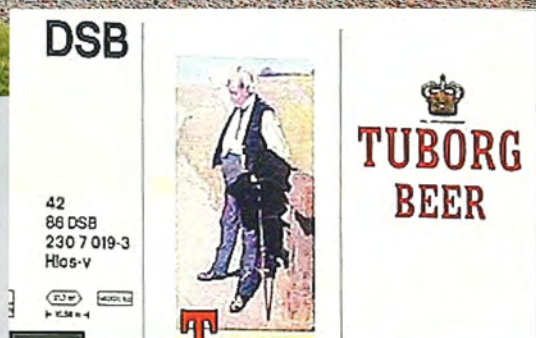
Viale Lombardia, 27 - Milano - Italy

Tog af lidenskab



45092 DSB 244 IV NEM

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



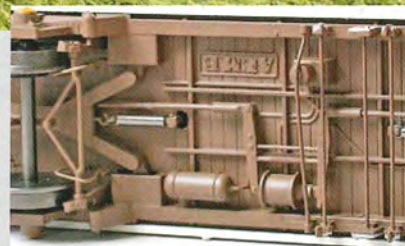
Eksklusivt for Danmark



90073 DSB 244 IV NEM



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



En bane under himlen

Tekst og fotos Rolf Brems

Da jeg træder ind i lokalet og bliver budt velkommen, tænker jeg, at det er en fejl, at jeg er gået forkert eller helt har misforstået, at det var en modeljernbane jeg skulle se – for jeg kunne ikke se nogen!

Jeg er på besøg hos Morten i det nordlige Odense, og han ser med et smil mine skeptiske blikke afsøge rummet. "Lokalet her er egentlig en dobbeltgarage, som vi har sløjdet. Vi havde mere brug for et lege- og opholdsrum, så nu må bilerne stå udenfor", siger Morten, "men nu skal du se banen", og han går over og trykker på en knap.



▲ Platformen eller kommandoposten, om man vil, nedsænket fra loftet!

Banen i det høje

Ned fra loftet begynder en konstruktion på størrelse med en topersoners sofa at sænke sig, bevægelsen foregår med wiretræk, og 1½ meter over gulvet stopper den. Morten klapper en underhængt stige ud, og vi kan kravle op i konstruktionen.

Det er sjældent, at træerne vokser ind i himlen, men her kan man sige at modeljernbanen er vokset – om ikke ind i himlen – så op under loftet og gemt af vejen på en genial og utraditionel måde.

Konstruktionen, som kom ud af loftet, er simpelthen kommandocentralen, som man stiller sig op i for at betjene modeljernbanen, og kun her i rummet over garagen er der fuld ståhøjde. Resten af rummet over garagen, ca 24 m² i alt, er ikke beregnet til at gå rundt i, kun når der skal bygges og monteres. Af samme grund bliver det meste bygget i moduler ved et arbejdsbord nedenunder i den tidligere garage.

Hele rummet er beregnet



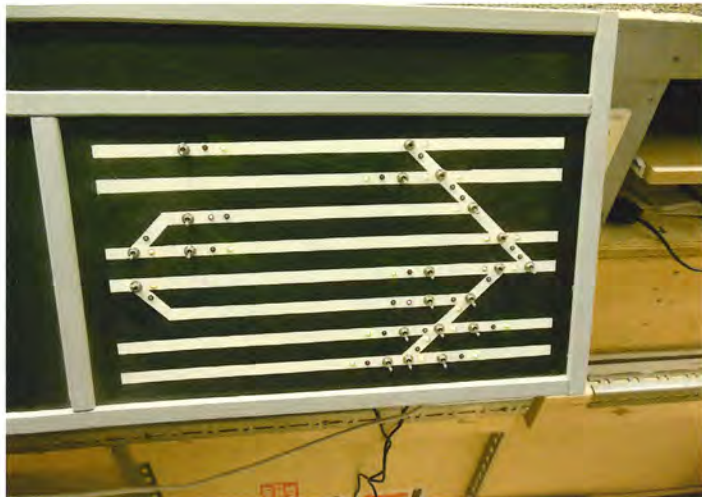
Banegraven ved Banegården, ser den bekendt ud?



Lange perroner med flot perronhal og banegården bagest.



Schmidts spinderi er en typisk fabrik fra industrialiseringens tid.



Sportavlen for banegården



Flot murværk med livagtige fuger.



Baggårdsmiljø, læg mærke til patineringen på taget.

til formålet: Vægge og lofter er malet i en let blålig himelfarve med diskrete skyer, og belysningen er lysstofrør.

Realistisk bebyggelse

Mortens anlæg er opbygget med Märklin C-skiner, ved en remise og drejeskive dog M-skiner.

Der er fem baner i alt, to gange to dobbeltspor som rundbaner, én bane med to vendesøjfer og - nå ja, så lige en lille havnebane, som køres analogt.

Ellers kører det hele digitalt. Systemet er Esu EcoS 50.000, dog fungerer betjeningen af sporskifterne på god og overskuelig, gammeldags manér med trykknapper på en sportavle.

Det er huse og dekoration, der har Mortens største interesse, det ses tydeligt på byen med dens flotte huse og

detaljeringsgraden i baggårde og på vejene. Banegården fra Bonn er en modificeret kibri-model, og perronoverdækningen, som er fra Faller, har fået nogle nuancer, der minder om Københavns Hovedbanegård. Den hvide gitterkonstruktion er ommalt til hvidt med en tuschpen.

Den store fabriksbygning, der fungerer som radiatorskjuler, er Schmidts Spindleri og Klædefabrik. Det er fire bygninger, som er sat sammen, og det er egentlig kun kulisseygninger, hvilket man dog ikke lige kan se.

Alle bygninger er patineret. "Jeg bruger tørbørstning, hvilket er en hurtig og effektiv metode, og så kommer det til at se rigtigt ud", fortæller Morten, "der er ikke noget, der ser så kunstigt ud, som skinnende

plastic, men et par hurtige strøg, gerne lidt grønligt på hustagene, får plastikglansen til at forsvinde".

Pudset mellem murstenene på bygningerne synliggøres ved at male murstenene hvide, og når malingen er tør, bliver det tørret med en fugtig klud.

"De store byhuse er fra Auhagen", fortæller Morten, "dem er jeg blevet fan af, deres huse er både billige og meget detaljerede og ligner til forveksling danske huse. Og, må jeg skynde mig at sige, de er i korrekt skala og ikke som før, hvor Auhagen mest leverede til det østtyske marked i skala 1:120". Morten peger op på en række kulisseyhuse og fortæller, at de er i en for lille målestok. Nogle er fra Heljan, andre fra Auhagen, men det med størrelsen bemærker man

ikke, da de står længere væk end f.eks. klædefabrikken, og de forstærker dermed den visuelle effekt.

Den lille Lillebæltsbro

Der er en fin lille havn med kran og havnespor. Ud langs med bæltet ligger der et nedlagt spor hen til et oliedepot. Ved kajen med udsigt over "Den lille Lillebæltsbro", som Morten kalder den, ligger der en coaster fra det hollandske firma Artitec. "En udfordring at arbejde i", siger Morten, "det er et lidt skørt materiale, der knækker for et godt ord, men resultatet er jeg tilfreds med", hvilket jeg kun kan give ham ret i. Det er en superflot model, og skibe skaber altid et interessant miljø.

Den lille Lillebæltsbro er bygget direkte oven på en skalategning. Den er med



Den lille Lillebæltsbro og vandet, der er lavet af savsmuldstapet.



Flotte og livagtige farver uden skinnende lak samt resterne af en bunker.



Såvel skinner som lokomotiver bliver patineret.



Coasteren med broen i baggrunden.



Remisen har fået lyseblå porte, hvilket ser godt ud.

sine 140 cm selvfølgelig alt for kort, men fagene er korrekte med de rigtige vinkler på stivere og tværdragere. På broen er der også vejbaner. Det er meningen, at der med Faller Car System skal køre en bus rundt på anlægget. Jertråden er flere steder lagt i vejbanen.

Under broen er der et stykke Lillebælt. Underlaget for vandet er savsmuldstapet, som derefter er malet i blå-grønne nuancer. Langs kysten ændrer farven sig til lysere sandfarver, og selve bredden er dekoreret med det fineste fuglesand fra dyrehandlen. Også her i bæltet har tysken efterladt en lille bunker.

Her er Morten på sit 'Walk On'-anlæg!!





Som det ses, er der plads til lange togstammer på banegården.

Morten beklager, at der ikke lige kan køres på anlægget, han havde ellers inden mit besøg haft gang i en tysk togstamme, som gik i stå ude på strækningen. ”Det er først på sæsonen, og jeg har ikke kørt på anlægget hele sommeren. Jeg har koncentreret mig om byggeprojekterne, så skinnerne er støvet til, derfor driftsstoppet”, fortæller han og løfter beklagende skulderne.

Blandede tog i nattelyset

Trods den tyske togstamme er det nu mest det danske materiel, som har hans interesse. ”Det er lidt blandet - jeg har damp og diesel, og det er vel nok det sidste, som har min største interesse, men jeg kører med det, som jeg finder glæde ved og ikke nogen specifik epoke”.

Når efterårsolen går ned over anlægget, tændes lyset på både på gade, vej og i alle bygninger - et imponerende syn.

Morten fortæller, at lys i bygninger kræver rettidig omhu. Husene skal have den rigtige beklædning indvendig, der må ikke slippe lys ud af dårlige samlinger, og nogle vinduer/lejligheder skal være mørklagte.

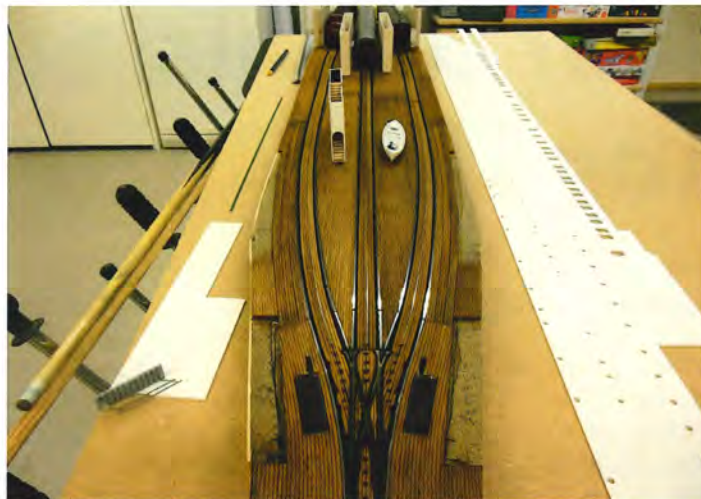
”Jeg bruger kun LED-belysning. Strømforsyningen er nogle 5 volt transformatorer med en for-modstand. Tit ser man desværre, at ly-

set bliver alt for kraftigt, det mener jeg at have undgået, men det er også et stort arbejde, der er mange ledninger at trække”. Jeg kan kun give Morten ret, det er et utroligt flot anlæg, også ved nattetide.

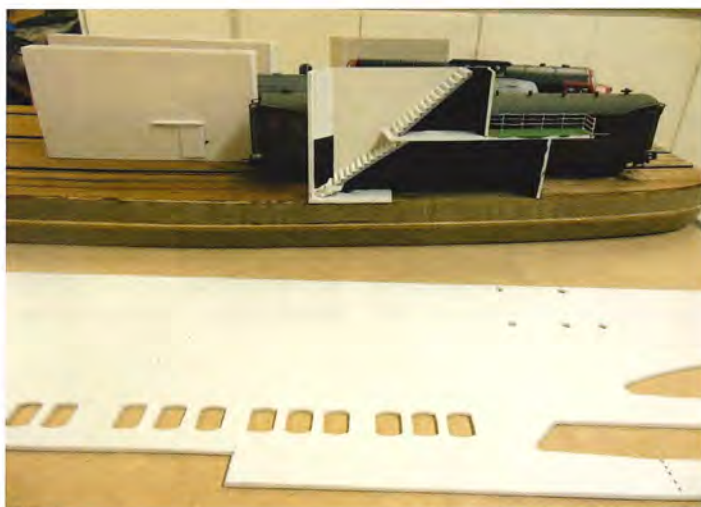
Nattetid er det også blevet udenfor i den virkelige verden, og jeg skal snart hjemover, men inden vil Morten lige vise mig ét af sine mange projekter, nemlig den tresporede jernbanefærg Christian IX. Den er bygget som en vandlinjemodel. Underdelen er MDF-plade, dækket er bejdsset Abachi-finér, som samtidig tjener som skjul for sporskiftemekanikken. Modsat virkeligheden ligger der et trevejssporskifte i dækket og ikke på rampen. Siderne på færgen bliver lavet ud af ét stykke. Materialet er 1,5 mm styrénplade, et materiale, som er nemt at arbejde i, trods det ”kræver sin mand og tid at skære og file alle vinduer ud”. En tegning i 1:87 ligger på bordtennisbordet, det er dejligt overskueligt.

Færgen kommer dog ikke i brug på loftet. Tidshorisonten for færdiggørelsen kommer til at betyde, at opholdsrummet - når ungerne er fløjet fra reden - vil danne rammer for det næste anlæg.

Den tid, den glæde..! ■



Kølen til færgen. Midterlederen er en N-skinne.



Side og køl og det indre på færgen. Heller ikke i model var der meget plads at rutte med.



Et kig ud over byen i nattebelysning - en flot effekt. Foto Morten Vesterø.

Morten har sin egen blog, du kan følge hans videre projekt ”Loftsbanen” på www.sporskiftet.dk/blogs/klarsyn

Tur til Thisted og TFJ

Tekst og fotos
Hans Gerner Christiansen

Den 12. juni 1963 ville jeg besøge TFJ (Thisted-Fjerritslev Jernbane), og derfor steg jeg ombord i nattoget, der forlod Odense kl. 4.26 og ankom til Aarhus kl. 7.22. Herfra tog jeg med et lille Mx-trukket iltog, som via Silkeborg-Herning-Holstebro-Struer ankom til Thisted kl. 11.45. Det var en meget smuk tur, der gik tværs gennem Nordjylland og passerede en masse fjorde, vige samt større stationer, som jeg ikke tidligere havde set. Jeg bemærkede, at lige inden Holstebro var der

nogle meget skarpe kurver, som jeg ikke vidste, at man havde på en DSB-strækning.

I Struer blev jeg imponeret over maskindepotet, som bestod af to rundremiser. Der havde været noget at se på, mens der endnu blev kørt med damp. Der stod adskillige henstillede "kolde" damplokomotiver på mere eller mindre græsbe-groede sidespor. Bl.a. stod der to "høje" F-maskiner, som jeg nu ikke kendte til, at man havde brugt i Struer.

Efter at iltoget havde forladt Struer, kunne jeg godt mærke, at toget var kommet ud på en af DSB's yderste strækninger. Skinnerne var



Vandtårn og drejeskive i Thisted.

meget korte, og banen snode sig gennem det smukke landskab. Efter at jeg havde nydt alle skinnestødene, ankom toget til endestationen, Thisted. Det var altid spændende, når man kom til en station, man ikke kendte.

Holdt der godsvogne på læssevejene, og kunne man komme til at fotografere uden at betrede forbudt område? Var det muligt at fotografere privatbanens materiel? Ved første øjekast så det positivt ud, så jeg glæ-



MX 1041 klar til at køre tilbage til Struer med et beskedent persontog.



På læssevejen holdt der en kombineret post-og persontog, der blev benyttet i motortog. Den var bygget af Scandia i 1933 og hed Cc 13. Til højre står en åben godsvogn fra AHJ (Hadsundbanen).



TFJ og DSB fulgtes ad et stykke af vejen, og på dette billede kører TFJ Sm 6 afsted mod Fjerritslev. I forgrunden ligger DSB's spor mod Struer.



Også på læssevejen holdt denne store Q-vogn nr. 61. Den var ombygget fra Q 12 i 1944, men kun hjulsæt og aksellejer var genbrug.



Havnebanen havde en kraftig stigning, men var samtidig meget idyllisk.

dede mig allerede.

MX-en, som havde trukket iltoget, blev koblet til et kort persontog, der lidt efter afgik mod Struer. Jeg besluttede mig til at gå ud til en overskæring, hvor de to baner delte sig til henholdsvis Struer og Fjerritslev. Bedst som jeg stod og betragtede begge baners spinkle skinner, begyndte bommene at gå ned, så jeg kom hurtigt om på den rigtige side af hegnet. Det var en af TFJ's skinnebuss med en bivogn på krogen, der afgik mod Fjerritslev, og jeg fik et godt billede. Vejret var fint med sol og blå himmel, så der var alle muligheder for at få gode billeder. Jeg vidste endnu ikke, at det ene småbilledkamera, som jeg havde sort/hvid film i, var gået i

stykker, så alle billeder blev taget med største blænde og derfor gav overbelyste negativer. Heldigvis havde jeg i alt fire apparater med, så der var nok af negativer at vælge imellem.

Efter at skinnebussen var kørt, gik jeg tilbage mod stationen og ind på læsevejene, hvor der stod en masse spændende privatbanevogne. Især undrede jeg mig over et par meget store Q-vogne, der var udstyret med cylinderpuffer og forstærkning af undervognen som DSB's HD-vogne. Aksellejerne var ikke moderne men af den gamle type som på DSB's QG-vogne. Det så mærkeligt ud, men ifølge vognlisterne fra TFJ var vognene ombygget i 1944 fra mindre Q-vogne.



TFJ ML 4 var købt brugt fra Horsens Vestbaner i 1962, og på TFJ var man meget glad for det "nye" lokomotiv, da man kun havde et 1'Bo1' fra 1936. Senere er ML 4 endt ved DJK i Mariager, hvor man arbejder på at gøre det køreklart.

Under besættelsen var det vanskeligt at få jern og stål, så man måtte klare sig, som man bedst kunne. Tilsyneladende var det kun de gamle aksellejer og hjul, der var genbrug, resten var nyt.

Da jeg havde fået billeder af diverse privatbanevogne, ville jeg besøge TFJ's værksted. Det var imidlertid umuligt at finde indgangen til remiser og værksted, så jeg måtte gå op langs havnebanen, der skulle være blandt de stejleste i Danmark. Det var mærkeligt, at man kunne klare sig uden forbindelse til vejnettet. Da jeg kom op til værkstederne, stødte jeg på en af privatbanens folk, og ham spurgte jeg om lov til at fotografe-

re. Det måtte jeg da gerne, og jeg fik at vide, at de var meget glade for det "nye" ML 4, som var købt brugt fra Horsens Vestbaner. Via forskellige baner er ML 4 endt ved DJK i Mariager, og der arbejdes på at gøre lokomotivet køreklart. Hvad det ender med at hedde, har jeg ikke fundet ud af, men det vil tiden vise.

Ude i resterne af kulgården stod et 1-C-1 damplokomotiv, der mindede en del om de tilsvarende fynske. Dog havde den jyske model mindre drivhjul og større kedel, hvilket absolut var en fordel. Lokomotivet havde nr. 8 og var udrangeret, men i remisens mørke skulle nr. 7 gemme sig, og det blev TFJ's



I resterne af kulgården stod det udrangerede damplokomotiv nr. 8.



Triangelmotorvognen M 2 stod ved remiserne. Det var et meget beskedent toiletvindue, motorvognen var udstyret ned.



Skinnebus Sm 6 skulle afgå fra Thisted kl. 14.15. Bag bivognen Sp 12 var stationsforstanderen ved at gå over spor 1. Han kunne ikke lide, at jeg fotograferede på hans station.



Toget, der skulle afgå til Fjerritslev kl. 15.15, var en overraskelse af de mere behagelige. Det var et rigtigt tog. Forrest Triangelvognen M 1, derefter en af TFJ's Q-vogne, så en kombineret post- og personvogn Cc 13 og til sidst en Shell-tankvogn.

sidste damplokomotiv Først i 1965 blev det solgt til op-hugning. Jeg tog en del billeder af nr. 8, men det var svært at komme ordentligt på afstand på grund af resterne af kulgården.

Jeg havde ikke megen lyst til at gå ned ad havnebanen, så jeg sneg mig hen forbi drejeskiven og over på peron 1, hvor jeg satte mig på en bænk og nød vejret, som stadig var fint.

Pludselig kom en bane-mand hen til mig og meddelte, at stationsforstanderen gerne ville tale med mig. Det havde jeg da ikke noget imod, men det viste sig hurtigt, at han da vist troede, at jeg var en slags spion. Han forbød mig at fotografere,

så jeg viste ham mit medlemskort fra Dansk Jernbane-Klub, men den havde han aldrig hørt om. Jeg forsvarede mig med, at jeg kun havde fotograferet fra normalt tilgængelige områder, hvilket var tilladt, men han holdt på sit. Da jeg faktisk var færdig med at fotografere, kunne jeg være ligeglad, og jeg tog da også et par billeder mere, da mit tog til Fjerritslev var oprangeret. Senere beklagede jeg mig til DJK's formand, og han gik videre med sagen og bragte mig senere en undskyldning fra højeste sted.

Kl. 14.15 afgik der en skinnebus til Fjerritslev, og allerede kl. 15.15 skulle der afgå tog igen. Tognummeret var



I Hundstrup skulle vi krydse med et skinnebustog, så vi måtte over i spor 2. Der var kommet en vogn mere med, uden at jeg havde opdaget det, nemlig C 8.



Kort efter min ankomst til Fjerritslev rullede dette tog ind fra Ålborg. Trækraften var AHB Ml 3202, og derefter kom følgende vogne: Person- og pakvogn AHJ Dc 71, almindelig personvogn FFJ C 4 og til sidst en treakslet pakvogn FFJ Eb 30.

to cifret i modsætning til de fleste i køreplanen, som var trecifrede, og det viste sig da også, at jeg havde været heldig med mit valg af tog. Det var ikke en skinnebus, men et herligt motortog fra Triangel i Odense. Jeg købte en enkeltbillet til Ålborg for kr. 12,00, og med den steg jeg ind i TFJ M 1. Det blev igen en meget smuk tur langs fjorde og vige og gennem bakkede landskaber. I Hundstrup skulle vi krydse med et modkørende tog, så jeg kunne få et par billeder i delvis modlys. Til min store overraskelse viste det sig, at vi havde fået en toakslet personvogn mere med, uden at jeg havde lagt mærke til det. Den var i hvert fald ikke med

fra Thisted. Det var utroligt, at den lille motorvogn kunne trække det lange tog.

Kl. 16.53 ankom det lille motortog til Fjerritslev, men først kl. 17.45 afgik næste tog til Ålborg, så jeg havde tid til at se mig omkring. Triangelmotorvognen rangerede en del og endte med at køre til drejeskiven, så den kunne blive vendt. På samme tidspunkt kom et tog fra Ålborg trukket af AHB Ml 3202. Toget bestod af AHJ Dc 71-FFJ C 4- FFJ Eb 30. Det stod ikke i køreplanen, så det har måske været en form for blandettog. Jeg blev selvfølgelig glad, for det var endnu et spændende tog, som jeg skulle med.

Ml 3202 begyndte at ran-



I Åbybro var der et kort ophold, så jeg nåede at få et billede med solen i ryggen. Efter lokomotivet kom der en DSB HJ-vogn, som blev hentet ved slagteriet i Fjerritslev, og derefter en tankvogn, som kom helt fra Thisted.

gere med en HJ-vogn, der sammen med en tankvogn skulle med toget til Ålborg, så nu blev det i hvert fald et blandettog. Det var ikke noget hurtigtog, for det varede næsten to timer at køre de 50 kilometer fra Fjerritslev til Ålborg. I Brovst krydsede vi med en solo-skinnebus fra

Ålborg, og da vi kom til Ryå, stod alle de små signaler på stop, så vi måtte vente lidt på indkørsel. Der var fem minutters ophold i Åbybro, så jeg nåede lige at komme ned på perronen og tage et billede, inden toget kørte det sidste stykke til Ålborg.

Jeg blev noget forbavset,



Da jeg kom til Ålborg, gik jeg op på fodgængerbroen over alle hovedsporene, og der var nok at se på. På dette billede er AHJ Ml. 5203 ankommet med en række vogne læsset med tørvestrøelse fra en af moserne.

da mit tog rullede ind på Ålborg banegård kl. 19.40, for der holdt i forvejen tre tog fra de andre privatbane-estationer. Nattoget gik først fra Ålborg kl. 22.23, men der var nok at se på, så tiden føltes ikke lang.

Jeg havde haft en god tur, hvor jeg havde set to stræk-

ninger, som jeg ikke tidligere havde kørt på. Vejret havde været meget fint, for solen havde skinnet hele dagen, og ydermere havde jeg kørt med et par tog, som ikke var helt almindelige. ■

www.modelhoekeren.dk
sondergade 20 . 8370 hadsten . 20 70 12 62 .
niels@modelhoekeren . cvr 33593880

37568 2.999,00 KR

37923 2.799,00 KR

39670 1.899,00 KR

42768 999,00 KR

MÄRKLIN NYHEDER 2014 BESTILLES NU!

60215 Centralstation 4.295,-

24672 C Skiftespor 92,-

74491 Sporskiftedrev 92,-

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

ROCO Nyheder 2014
Ring eller mail

ESU Loko Sound 54400 fra: 739,00

DSB 370,00 sæt af 2 stk 511605

ECOS 50200 4.250,00

Lok Pilot 54610 fra: 189,00

62182 ROCO 2.999,-

62713 digital 1.085,-

72100 Digital 1.799,-

67362 218,-

ROCO 61141 125,-

7286 2.299,00 KR märklin

72729 558,00

375,00 DIGITAL DIGITAL 348,00

DSB ÅRHUS ROCO NYHED 2014 FLERE UDGAVER - AC . DC - FRA 288,00

z21 1.299,00 KR

DS Cargo 160 2.599,00

44002 Sæt med 8 godsvogne 349,00

z21 Startset: 2.599,00

**NU NY BUTIK I 8860 ULSTRUP
SE ÅBNINGSTIDER PÅ NETTET**

Blå tog på side- eller privatbaner



Af John Poulsen

Hvis du – som mange andre – drømmer om at anskaffe nogle af de flotte modeller af sove- og spisevogne fra Det internationale Sovevognsselskab (Compagnie Internationale de Wagons-Lits, forkortet CIWL), er der ingen grund til at fortvivle, selv om din modeljernbane er bygget som en side- eller privatbane epoke III! - En gang imellem kan du faktisk lade et tog med hele fire dyblå vogne trille rundt på din bane. Hvis nogen skulle undre sig, svarer du bare: ”Det er Svagføretoget”!

På initiativ af den daværende redaktør af avisen ”Social-Demokraten”, Anders O. Nørregaard, dannedes der i 1952 en komité med det formål: ”at sende et antal ubemidlede svagføre (fra Hovedstaden) på en jernbanerejse gennem Danmark”. Da DSB imidlertid ikke havde egnet materiel til en sådan rejse, måtte også CIWL inddra-

ges, ligesom forskellige redningskorps medvirkede.

I oktober 1952 afgik så det første svagføretog fra Frederiksberg station, der også siden hen var udgangsstation, fordi der her på læssevejen var gode tilkørselsforhold for ambulancer og biler. Toget kørte med 59 ”gæster” og næsten 30 hjælpere på en rundtur til Knudshoved, Laven og Sønderborg, inden det returnerede til Frederiksberg.

Man gjorde meget ud af at finde naturskønne steder at opstille toget med god udsigt til natur mv. Toget holdt to dage hvert sted, og der var arrangeret udflugter i ambulancer (til de dårligste) og DSB-busser. Der var desuden arrangeret underholdning og gaveuddelinger. Også selve rejsen blev et triumftog; således spillede i Silkeborg et orkester mens vognene forsynedes med vand, og i Brande uddelte den lokale kioskejer al sin chokolade. Begejstringen

for ”Svagføres Udflugstog” var såvel i selve toget som uden for stor, og radioen og pressen fulgte det omtrent fra dag til dag. Den store succes ansprede naturligvis til at arrangementet blev gentaget, og toget løb de følgende 15 år – altid i begyndelsen af oktober måned.

Udgangs- og hjemkomststationen var altid Frederiksberg, men rute og opholdssteder ændredes år for år. Det indebar at toget kom til at befare ikke blot hovedlinjerne i Danmark, men også talrige af DSB’s sekundære baner og deciderede sidebaner, som det ses af listen senere i artiklen. Også privatbaner fik besøg af det populære tog, der bl.a. kom til Ebeltoft, Kerteminde, Mariager og Skagen. Det var ikke altid uproblematisk at køre på datidens sidebaner, især ikke når man vovede sig ud på havnespor og lignende, da de tungeste af CIWL-vognene havde et akseltryk på næsten 14 tons.

I de 16 år svagføretoget løb, fik godt 900 dårligt stillede handicappede en enestående oplevelse. En luksusrejse med tre retter mad, vin, kaffe, likør, samt fri tobak – og ikke mindst et enestående personale – som faste ingredienser. Men i løbet af 1960’erne var den sociale forsyrg efterhånden blevet bedret så meget, at behovet for den slags udflugter var dalende, og i 1967 kørte toget for sidste gang.

Til og med 1960 bestod svagføretoget af hele syv vogne, idet det var oprangeret EC-WL-WL-WR-CMK-AC-AC-EC. Altså en rejsegodsvogn litra EC i hver ende, to sovevogne (WL), en spisevogn (WR), en person- og kedelvogn og to sidgangsvogne første klasse (til ophold for personale). Nok et lidt voldsomt tog til de fleste mindre modelbaneanlæg.

Men fra og med 1961 blev toget mere ”modelbane-egnet”, idet der nu kun var fem





vogne: WL(2)-WL(1)-WR-CAE-WL(3), dvs. fire blå vogne (tre sovevogne (WL) og én spisevogn (WR)) og en enkelt DSB person- og rejsegodsvogn. Sovevognene til gæsterne (WL nr. 1 og 2) var på dette tidspunkt altid af CIWL-grundtype Y (med varianterne YT, YU og U), mens personalesovevognen (WL nr. 3) i reglen var af type ST eller Z.

Spisevognen var ofte magen til de i Danmark stationerede vogne af den rumænskbyggede serie 4242-4249 (med otte fag vinduer i restaurantafdelingen), men nogle år anvendtes lidt ældre typer med kun syv fag vinduer i restaurantafdelingen. Spisevognene blev fra 1963 sendt til Danmark udelukkende til brug i svagføretoget, da der fra overgangen til sommerkøreplanen 1963 ikke længere kørte CIWL-spisevogne i Danmark. Også nogle af sovevognene sendtes herop

til dette brug, da CIWL ikke længere havde så mange reservevogne stationeret i København. Så man kan altså på modelbanen med sindsro indsætte CIWL-modeller helt uden danske påskrifter.

Ved oprangering af toget skulle sidegangen i alle vogne vende til samme side, og pakrumsenden af CAE-vognen skulle vende op mod spisevognenes køkkenende (for spisevognen havde depot i dele af CAE-vognen).

Der findes modeller af alle de vogntyper som anvendtes fra 1961 (se billedteksterne).

Den oprangering, som anvendtes fra 1961, gav en togvægt på ialt ca. 300 tons. De tilgængelige dokumenter fortæller desværre ikke noget om hvilken trækraft, der benyttedes. I første del af 1950'erne anvendtes naturligvis damplokomotiver, og man har næppe på hovedstrækningerne anvendt MY som trækraft før sidst

▲ „Blåt tog“ på Kertemindebanen oktober 1965. Svagføretoget som særtog fremført af to af banens MD-motorvogne; en i hver ende. Toget består af sovevogn type S2, sikkert ombygget til ST, DSB CAE-vogn, spisevogn af serien 4242-49 og to sovevogne type YT. (Arne Kirkeby, arkiv OMJK).

▼ Svagførertog undervejs, ca. 1961. Oprangering fra venstre mod højre: personalesovevogn CIWL type Z 3335, Jouef kat. nr. 530700, ex. france trains/Tram; personale- og depotvogn DSB CAE 1034 (endnu med 2. klasse-markeringer og vognummer, som ændredes 1961/62), Heljan kat.nr.; 5259; ældre spisevogn med kun syv fag vinduer i restaurantafdelingen CIWL WR 2871 (med hvide puffer, hvilket var en førkrigs-foreteelse), Rivarossi kat.nr. 2566; sovevogn CIWL type Yb 3874, L.S. Models kat.nr. 49150; sovevogn CIWL type Yb nr. 3875 (med udseende som 1950-1956), L.S. Models kat. nr. 49151; togmaskine DSB litra MX (Heljan).

Sovevognene af type Yb fra L.S. Models udkommer i et nyt oplag i oktober 2014, Rivarossis WR-vogn og Jouefs Z-vogn kan bedst købes på internetauktioner som f.eks. eBay, mens sovevogne af type ST kan fås fra L.S. Models. Bemærk! Den i Danmark stationerede STU 2899 (L.S. Models kat.nr. 49142) kørte ikke i svagførertogene, som var oprangeret af CIWL-vogne, der blev hente hertil fra udlandet.

Alle 1:87 modeller af CIWL-vogne, der har kørt i Danmark i epoke II og III, vil blive behandlet i kommende numre af Spor og Baner.





▲ Svagføretoget på Kerteminde station oktober 1965. Et besøg af svagføretoget giver mulighed for at skabe et særegent miljø med flag, forsyningsbiler, busser og evt. ambulancer. (Arkiv Banebøger).

▼ En del af gæsterne var så bevægelseshæmmede at de måtte befordres i ambulancer. Frederiksberg station ca. 1960. (Arkiv Banebøger).



i 1950'erne, hvor der efterhånden var leveret mange af dem. Men efter at der i 1960-62 var leveret mange Mx-lokomotiver – der tilmed også kunne benyttes også på svagere sidebanespor – var det hos DSB fortrinsvis Mx, der trak svagføretoget.

På privatbanerne ved vi, at Odense-Kerteminde-Martofte Jernbane brugte to af banens store dieselmotorvogne (MØ 12 og 13 med hver 400 hk) til at befordre toget – med én i hver ende! På Skagensbanen har banens "firkantede" Frichs-lokomotiv M 4 med 500 hk måske været assisteret af "Paxman-lokomotivet" M 6 med 480 hk. Ebeltoftbanen har formentlig kunne befordre toget ved en samlet indsats af bogiemotorvognen

M 3 og diesellokomotivet M 4 med hver 300 hk.

Under kørsel på DSB-strækninger blev toget opvarmet med damp fra lokomotivet. Under ophold blev sove- og spisevogne opvarmet med disse vognes kulfyrede egenvarmeanlæg, mens CAE-vognen var udstyret med særlige elektriske varmeovne til 24 V. Da vognenes batterier slet ikke kunne levere strøm til flere dages belysning, var der i CAE-vognen opstillet omformeranlæg, som under længere ophold strømforsynedes udefra med 380 eller 220 V og så leverede 24 V til toget. Derfor måtte toget placeres samlet på ét sidespor, hvortil der kunne trækkes kabler fra den offentlige strømforsyning.

Man kan læse mere om svagføretoget og en hel masse om Det internationale Sovevognsselskabs aktiviteter i Danmark og dets vogne i Banebøgers nye udgivelse "De blå tog", der udkommer i november. ■

DE BLÅ TOG
Personaltogets historie i Danmark og udlandet



De blå tog
- Det internationale Sovevognsselskab i Danmark – og DSBs nattog

240 sider A4 tværf., ca. 500 ill., mange vogntypetegninger i 1:87. Forlaget Banebøger. Udkommer november 2014. Vejledende pris 498,- kr.

Den store, gennemillustrerede bog fortæller hele historien om sovevognstrafikken såvel i som til og fra Danmark, med hovedvægt på Det internationale Sovevognsselskab. Også DSBs egne nattog behandles grundigt, herunder de forskellige liggevogne.

Bogen beskriver alle Wagon-Lits og DSB vogntyper, som har været brugt i nattogene, samt de spisevogne som Wagon-Lits drev i Danmark. Inkl. mange HO-tegninger samt lister over vognene.

Svagføretogets kørsel i 1960'erne:

Understreget: 2 dages ophold, **fed** fremhævelse: ophold på side-/privatbanestationer, kursiveret: kørsel af sekundære baner, side- eller privatbaner.

1961

Frederiksberg-(Nyborg-Fredericia-Tinglev)-**Tønder**-(Bramming-Grindsted-Brande)-Herning-(Vejle)-Kolding-(Nyborg)-Frederiksberg.

1962

Frederiksberg-(Nyborg-Vejle)-Holstebro-(Struer-Langå-Aalborg)-Hjørring-(Århus)-Skanderborg-(Nyborg)-Frederiksberg.

1963

Frederiksberg-Vordingborg-(Næstved-Slagelse-Nyborg-Fredericia-Vojens)-**Haderslev By**-(Vojens-Århus-Fårup)-**Mariager**-(Fårup-Århus-Nyborg)-Frederiksberg.

1964

Frederiksberg-(Nyborg-Fredericia)-**Sønderborg**-(Vejle-Herning)-Struer-(Langå)-Århus-(Nyborg)-Frederiksberg.

1965

Frederiksberg-(Nyborg-Vejle-Herning)-**Karup**-(Viborg)-**Løgstør**-(Viborg-Langå-Århus-Odense)-**Kerteminde**-(Odense-Nyborg)-Frederiksberg.

1966

Frederiksberg-(Nyborg-Århus-Trustrup)-**Ebeltoft**-(Ryomgård-Randers-Frederikshavn)-**Skagen**-(Frederikshavn-Århus)-Odense-(Nyborg)-Frederiksberg.

1967

Frederiksberg-(Odense)-**Svendborg**-(Odense-Århus-Langå-Skive)-**Glyngøre**-(Skive-Langå-Århus-Skanderborg)-**Laven**-Skanderborg-Frederiksberg.

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



og mange, mange flere

*Modeltog & Hobby
Hos Dorthea*

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

Åbningstider:

Mandag-fredag kl. 10.00-17.30 • Lørdag kl. 10.00-13.00
Åbningstider i webshoppen www.hosdorthea.dk: **ALTID!**

SÆRTILBUD TIL ABONNENTER AF SPOR OG BANER:



Bestil bogen
"Der kommer tog"
her og få den
tilsendt signeret
og portofrit

PRIS KR.
349⁹⁵

Indbetal beløbet på konto 0996 - 47 67 11 63 73
med tydelig angivelse af navn og adresse
og mærket 'Bog'.

Når indbetalingen er registreret, fremsendes bogen.

FRISPORET

v/Flemming Søborg
www.frisporet.dk



DET ER SKØNT AT VÆRE
FASCINERET AF DETALJEN

VÆR SIKKER PÅ AT FÅ DINE ØNSKEMODELLER
BESTIL DEM HOS DIN BRAWA-FORHANDLER



Diesellokomotiv V 100 fra VLTJ
Art. nr. 42832 - 42835



Skydevægs vogn Hbis 297/299 „SWS” fra DSB, trevognssæt
Art. nr. 48955



Skydevægs vogn Hbis 299 fra DSB
Art. nr. 48956



Skydevægs vogn Hbis 299 fra DSB
Art. nr. 48957



Skydevægs vogn Hbis 299 fra DSB
Art. nr. 48958

BRAWA
LIEBE ZUM DETAIL

FORM
NYHEDER 2014



På sporet af SNB

Lars Viinholt-Nielsen (LVN) har udgivet en ny bog om Svendborg-Nyborg banen (SNB). I følge LVN selv er det hans bedste bog om de fynske jernbaner, der om noget er hans hjemmebane. Bogen er en uhyre grundig gennemgang af det spegede spil vedrørende SNB's eksistens gennem de 67 år, den eksisterede.

Nogle ønskede sågar SNB anlagt smalsporet, men den blev dog normalsporet. Da den omsider blev anlagt, lykkedes det ikke at få en fælles station med Syd-fyenske Jernbaner (SFJ) i Svendborg, således at de to baneselskaber i stedet havde stationsbygninger lige over for hinanden. Det varede dog kun fra åbningen af SNB i 1897 til 1902, hvorefter banen blev forpagtet af SFJ.

SNB var indhegnet og udstyret med telegraf, men den

blev anlagt med billige sveler, hvilket senere hævnede sig med dyre udskiftninger til følge. Med tiden udviklede SNB sig dog til en af de bedst drevne privatbaner, endda med overskud. I 1949 blev SFJ nationaliseret, og SNB blev herefter forpagtet af DSB – men alt godt får en ende: En emsig og politiserende amtmand satte stort set hele sin karriere ind på at lukke jernbanen. Amtmandens luskede spil lykkedes, trods det store aktiv, banen var for især Nyborg og Svendborg, og den 30. maj 1964 blev banen nedlagt – og har vel været savnet lige siden.

LVN skriver banens historie sagligt, nøjternt og klart, og eftersom han har haft stort set hele banens arkiv lige inden for rækkevidde – han har gennem årene samlet store mængder arkivalier fra de fynske jernbaner, som



Forsiden af den nye bog med et af Lars Viinholts flotte fotografier.

lidt efter lidt bliver overdraget til de offentlige arkiver – er vist alle sten blevet vendt i sagen. Dertil kommer en overdådighed af glimrende og for størstedelens hidtil ukendte billeder fra banen, herunder flere meget detaljerede luftfotos. Alene billedsiden gør bogen til en sand lækkerbidsken – eller måske er jeg forudindtaget, fordi jeg har boet ved flere af banens stationer gennem mange år og tilmed har tilplantet noget af strækningen, uden dog at have oplevet jernbanen i funktion.

Det er et vægtigt bidrag til beskrivelsen af Danmarks

jernbaner, LVN har skrevet, og selvom han ved præsentationen af bogen hævdede, at den var hans sidste bog, protesterede mange af tilhørerne, så mon ikke LVN 'besinder sig' og skriver flere bøger? I hvert fald har Lars lovet at levere artikler til Spor og baner, så der er noget at se frem til.

fs

Lars Viinholt-Nielsen: *Svendborg-Nyborg Banen 1897-1964*. bane bøger 2014. 170 sider, indbundet. vejl. pris kr. 298,-.



Forfatteren selv holdt en inspireret tale ved receptionen.



Nyborgbanens station i Svendborg flot restaureret, august 2014.

SLAGTEFEST

hos www.nettog.dk

Vi fejrer at vores kunder for andet år i træk har gjort os til Danmarks største **märklin** forhandler i 2013, det vil vi selvfølgelig gerne sige mange tak for, og i den anledning har vi en masse gode SLAGTE-TILBUD på lokomotiver, vogne og skinner sæt fra slagtede startssæt – her finder du et lille udsnit...



märklin 29740-TS1 Damplokomotiv BR 011 med 3 passagervogne

- Mfx-dekoder
- Lydgenerator
- Røgindsats m/tilbehør u/beregning
- 5-polet motor
- Belyst gangtøj
- Belysning skiftende med kørselsretningen
- 3 forskellige passagervogne 1. & 2. klasse
- Længde over puffer 112,3 cm – Epoke IV
- Leveres i plastic-indlæg og bobbelplast

Normalpris 4.099,-

NU KUN 2.499,-

märklin 29094-L1 Elektrolokomotiv E 94

- Mfx-dekoder
- Lydgenerator
- 5-polet motor
- Træk på 3 aksler
- Valgfri kørsel med slæbesko eller pantograf
- Belysning skiftende med kørselsretningen
- Længde over puffer 21,0 cm – Epoke III
- Leveres i plastic-indlæg

Normalpris 2.049,-

NU KUN 1.499,-

märklin 29040-L2 Damplokomotiv BR 50 med kabinet kultender

- Mfx-dekoder
- Lydgenerator
- Røgindsats med tilbehør uden beregning
- 5-polet motor
- Træk på 5 aksler
- Belysning skiftende med kørselsretningen
- Længde over puffer 26,3 cm – Epoke III
- Leveres i plastic-indlæg

Normalpris 3.344,-

NU KUN 1.999,-

märklin 29720-L Diesellokomotiv BR 221 (tidligere V 200.1)

- Mfx-dekoder
- Lydgenerator
- 5-polet motor
- Træk på 2 aksler
- Belysning rød/hvid skiftende med kørselsretningen
- Længde over puffer 21,0 cm – Epoke IV
- Leveres i plastic-indlæg

Normalpris 2.459,-

NU KUN 1.499,-

märklin 29740-L2 Diesellokomotiv BR 216 "Lollo"

- Mfx-dekoder
- Lydgenerator
- 5-polet motor
- Træk på 4 aksler
- Belysning hvid/rød skiftende med kørselsretningen
- Længde over puffer 18,4 cm – Epoke IV
- Leveres i plastic-indlæg

Normalpris 2.195,-

NU KUN 1.449,-

märklin 29486-L Elektrolokomotiv Reihe 486

- Mfx-dekoder
- Lydgenerator eftermonteret
- 5-polet motor
- Træk på 4 aksler
- Belysning med gule vedligeholdelsesfrie lysdioder
- Længde over puffer 21,7 cm – Epoke VI
- Leveres i bobbelplast

Normalpris 1.968,-

NU KUN 1.249,-

märklin 29720-VS Vognsæt "Silberlinge" med styrevogn

- 2 nærtrafik passagervogne
- Styrevogn med belysning hvid/rød skiftende med kørselsretning
- Mulighed for vognbelysning som ekstra tilbehør
- Samlet længde over puffer 86,4 cm – Epoke IV
- Leveres i bobbelplast

Normalpris 1.476,-

NU KUN 699,-

märklin 29171-TS DSB Damplokomotiv Litra Gp samt 3 danske godsvogne

- Fx-dekoder
- 5-polet specialmotor med træk på 1 aksel
- 2-akslet højsiddet åben godsvogn
- 2-akslet tankvogn "SHELL"
- 2-akslet åben fladvogn
- Samlet længde over puffer 43,3 cm – Epoke III
- Leveres i bobbelplast

Normalpris 899,-

NU KUN 579,-

märklin 29660-S Skinnesæt 1 med 34 skinner

- 9 ligespor 24172 - 17,1 cm
- 9 ligespor 24188 - 18,8 cm
- 14 kurvespor 24130 - R1 360 mm / 30 grader
- 1 venstre kurvesporskifte 24671 R1 = 360 mm / 30 grader
- 1 højre kurvesporskifte 24672 R1 = 360 mm / 30 grader
- Leveres uden emballage fra startssæt

Normalpris 924,-

NU KUN 499,-



**MØD OS TIL STORE BYTTEDAG
I TØMMERUP HALLEN SØNDAG 19/10
SAMT TIL HOBBY MESSE I VALBY HALLEN
LØRDAG 1/11 OG SØNDAG 2/11
- se mere på www.nettog.dk**

ÅBNINGSTIDER

Mandag, tirsdag, torsdag og fredag 10.00 - 18.00
Lørdag 10.00 - 16.00 • Søndag LUKKET
Evt. afvigelser findes i god tid på www.nettog.dk

Svinninge Modeljernbane – en klub på vej frem

Tekst og fotos
Flemming Søborg

Det har været lidt stille om Svinninge Modeljernbane-klub gennem et par år, men det betyder ikke, at klubben

har opgivet ånden – tværtom. Klubben har været gennem nogle opslidende processer, som blandt andet medførte en sprængning af den oprindelige klub og en flytning til nye, men mindre lokaler



▲ Et kig ud over hele banen, der som nævnt er under rekonstruktion. Togene kan dog køre på store dele af anlægget, men som det måske kan anes, mangler der en hel del, førend anlægget er færdigt.

◀ Et kig hen mod en af stationerne.

– dog kun med en del af det oprindelige anlæg og materiel. Nu befinder klubanlægget sig i administrationsbygningen hos Danish Agro, lige på den anden side af jernbaneoverskæringen i Svinninge – og medlemmerne er i gang med at genopbygge anlægget.

– Det var hårdt, men nu er vi på vej frem, fortæller Allan Risgaard Jensen, der som klubbens formand varetager opgaverne med at holde styr på arbejdet. – Oven i, at vi måtte flytte fra de hidtidige lokaler, kom, at kommunen beskar tilskuddet til klubben med halvdelen af beløbet – og det var i forvejen ikke stort. Kommunen vil hellere bruge bunker af penge på sportsklubber, så det var lidt af en bét, fortsætter Allan. Til gengæld får vi lidt sporsponsorstøtte fra lokale firmaer, og som tak for støtten laver vi nogle reklamevogne for firmaerne, som så kører rundt på anlægget.

Mulig udvidelse

– Heldigvis viste Danish Agro sig forstående for vore problemer, så vi kunne leje en del af bygningen her, og vi regner med at kunne udvide senere med et andet rum. Lige nu har vi 160 m², men vi kan godt bruge mere plads. Endvidere har vi materiel liggende klar til at bygge en Märklin-bane langs væggen og indkøbt nogle Duplo-tog, således at der bliver flere legemuligheder for børn og familier.

– Vi måtte skære det gamle anlæg op og bagefter samle det her, og vi er langt fra færdige med arbejdet. Vi kan dog køre hele vejen rundt, men meningen er, at vi vil ombygge det til normal Märklin-standard (digitalt). Store dele af landskabet mangler også at blive gjort færdigt, så vi kunne godt bruge nogle flere aktive medlemmer.

– Hvor mange er I?

– Vi er 40 medlemmer, men det er desværre ikke så mange, der er aktive. For mange er det jo et problem at finde tid til arbejdet her, når man også har et fuldtidsarbejde at passe. Allan tænder for anlægget, og straks efter kører tre tog rundt på anlægget – to tyske og et dansk tog. Inden besøget er slut, fortæller Allan, at på trods af det gode sommervejr, der mere har opfordret til udendørs aktiviteter, har klubben allerede i august nået besøgstallet fra året før, så det går den rette vej for Svinninge Modeljernbane-klub. Man må håbe, at det lykkes for Allan og hans venner at vende udviklingen og få modeljernbaneanlægget på fode igen, så det atter bliver et større trækplaster på egnen, men det kræver en større, målrettet indsats. ■

Dansk Model Jernbane Union

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

Næste gang i KØGE
25.-26. april 2015
www.dmju.dk



Scan koden
og få flere oplysninger





Dele af anlægget er præget af land og skov med togene som aktører i landskabet.



Nogle af bygningerne er fuldstændigt håndbyggede.

Adressen er Lammefjordsvej 3, 4520 Svinninge, og Odsherredbanen kører næsten lige til døren.

Klik også på www.svmjk.dk for at se yderligere oplysninger.

JERNBANE KULTUR

KULTUROPLEVELSER I USÆDVANLIGE OMGIVELSER



JERNBANEN OG LITTERATUR
Peder Frederik Jensen fortæller
om BANEDANMARK
TORS DAG D. 6. NOV. KL. 19.30



JERNBANEN OG FILM
Lars von Triers EUROPA
TORS DAG D. 11. DEC. KL. 19.30

Køb billetter på
www.billet.dk



DANMARKS JERNBANEMUSEUM

Dannebrogsgade 24 · 5000 Odense C · jernbanemuseet.dk



TEAM RC KONGEN



Vi er en af Danmarks største hobbybutikker

Vi har selvfølgelig et kæmpe udvalg til modeltogsfolket, som kan bestilles i vores webshop på RCKONGEN.DK - eller du kan komme forbi den 300m² store butik i Sønder sø og se før køb!

.... og vi har netop udvidet sortimentet yderligere!
NU: MULIGVIS LANDETS BILLIGSTE PRIS PÅ MZ!

Priser fra
1.099,-

MZ'er fra MCK

DSB MZ III



DSB MZ III 1431 / 1437 / 1439 / 1438 / 1444 / 1445

DSB MZ II



DSB MZ II 1412 / 1415 / 1417 / 1418 / 1426

DSB MZ I



DSB MZ I 1409 / 1410

Nordjyske Jernbaner MX



NJ MX M9 S6093 / M10 S6103 / M11 S6113

TANKVOGNE



318,-

DSB Tankvogn "D.D.S.F.", 48868



318,-



259,-

DSB Tankvogn "Shell ICA", 48867



318,-

DSB Tankvogn "DK Shell", 48860

FØRSTE LØRDAG I MÅNEDEN: 10.00-16.00

ÅBNINGSTIDER I SØNDRSØ: MAN: 10.00-17.30 TIR: 10.00-17.30 ONS: 10.00-21.00 TOR: 10.00-17.30 FRI: 10.00-17.30 LØR: 10.00-13.00

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

Godstrafik på Marskbanen

Det hører til sjældenhederne, at der er godt nyt at fortælle om godstrafikken på skinner. Nok er der mange transittog gennem Danmark og nogle få, indenlandske forbindelser, men godstog er ellers forsvundet fra 'den almene dannelse', hvis man må sige det sådan. Gods – stort set alle vore varer, råstoffer og hel- og halvfabrikata –

bliver transporteret rundt i landet på lastbiler, som om det var det mest normale og indlysende.

Det er der nok ikke så meget at gøre ved – og specielt ikke nu, hvor infrastrukturen effektivt er ændret således, at det i praksis er umuligt at genoptage indenlandsk godstrafik på skinner, hvis behovet skulle vise sig (ener-

gikriser, miljøhensyn, transportsikkerhed). Sidespor er fjernet, godsterminaler revet ned, læsseveje omdannet til parkeringspladser, sporarealer bebygget med boliger og megacentre osv. Toget er kørt, med andre ord.

Så er det velgørende at se, at den ellers så ufleksible virksomhed Banedanmark alligevel formår at overraske

positivt. Tænk på Marskbanen, der her i sommer har oplevet en slags renæssance for godstrafikkens vedkommende i forbindelse med de omfattende sporarbejder mellem Vamdrup og Vojens. Her var sporet spærret i tre uger, men heldigvis kunne godstogene i stedet ledes ad Marskbanen. Det må have været et nyt, lyst hovede i Banedanmark, der fik idéen, thi for få år siden var det umuligt at lede godstog den vej over Bramming-Tønder.

Alle godstog måtte ind til Esbjerg for at vende, men det gav omvendt jernbanefotograferne mange spændende, nye fotomuligheder: tyske mastodont-diesellokomotiver som BR 232 på denne lille sidebane. Det havde de færreste nok forestillet sig kunne blive virkelighed, da de to Tyskland for snart 25 år siden blev slået sammen, men intet er umuligt på jernbanen, når blot viljen er til stede.

fs



Der er godt fyldt op på Esbjerg banegård med lidt af hvert den 22. juli 2014. Foto Asger Christiansen.

Celebre Citroën'er

Der er kommet nye modeller af det navnkundige, franske bilmærke til H0-samlerne. Den første model er den ret sjældne presenning-lastvogn C 23, som Norev har udsendt i gedigen metaludførelse med pæne detaljer. Enkelte eksemplarer af typen har kørt herhjemme.

Næste i rækken er 2 CV Azu – varevognen med øgenavnet Vaskebrættet eller Gynghesten. Den kommer fra Brekina og er som sådan ikke ny, men denne variant er ombygget til en art campingvogn med ophøjning på taget. Vaskebrættet er dekoreret efter alle kunstens normer med fredssymbolet, slogans

og tidstypiske påskrifter herunder vor egen 'Atomkraft – nein Danke', som kunstneren Mikael Witte vistnok var manden bag.

Den sidste, frankofile vogn er Citroën Mehari, som også har 2 CV som udspring (undervognen), mens vognkassen var lavet af ABS-plast og

egentlig kunne betragtes som Citroëns svar på de dengang moderne Beach Buggy-køretøjer. De var ganske behagelige at køre i – jeg har blaffet halvvejs gennem Frankrig på ladet af en åben Mehari og kunne nyde vejr og vind undervejs.

Norev art. nr. 15993 Citroën C 23. Vejl. pris kr. 115,-.

Norev art. nr. 160914 Citroën Mehari. Vejl. pris 85,-.

Brekina art. nr. 14119 Citroën 2 CV 'Camping'. Vejl. pris kr. 80,-.

▼ De tre musketerer fra Frankrig.

fs





Vi vil gerne gi' dig en endnu bedre oplevelse,
derfor flytter vi til større lokaler i Skjern, Jægervej 9.

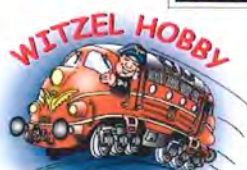
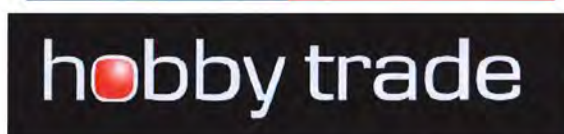
Her er der mulighed for bredere udvalg og en flot præsentation.

Dette vil vi gerne fejre
lørdag den 25. oktober
kl. 10.00-16.00
med lidt godt til ganen.

Vi rafler om prisen.
Kom og besøg vores 360 kvm. butik og gør en god handel.



märklin



Venlig hilsen
SMT-Modeltog · Jægervej 9 · 6900 Skjern
www.smtmodeltog.dk

Et fordømt spor



Af Flemming Søeborg

Mange kender nok til forbindelsessporet ved København L. (Lygten), der forbandt de to skinnet for DSB og Københavns sporveje (KS). Enkelte steder i byen krydsede sporvejen jernbanen i niveau såsom på Amager (tre steder) samt i Sydhavns kvarteret, hvor Valby Gasværks kulbane skar sporvejsskinnerne på Enghavevej, lige ved nuværende Sydhavn station, men ellers havde de to systemer ingen andre skinneforbindelser.

Sporet ved Lygten har jeg tilladt mig at kalde fordømt,

for det kom til at tillægges sig 'herostratisk berømmelse' med tiden - men det kommer vi tilbage til. Det var nemlig et spor, der var tiltænkt helt andre og højere formål end det, det endte med at blive. En pudsig, lidt munter, men også sørgelig historie.

Jernbanen har ganske lange traditioner på Ydre Nørrebro. Den originale Nordbane forløb igennem området (bl.a. Nørrebroparken), indtil Højbanen blev åbnet i 1930. Slangerupbanen, KSB, som er den egentlige 'værtssbane' for forbindelsessporet, blev anlagt i 1906, og den fik endestation lige her ved

Lygten. Lygten er et vejnavn med endnu ældre rødder, og det menes at stamme fra et gammelt ord 'løgh', som betyder 'sump'. Lygteåen løb forbi her på sin vej fra Lersøen. Nogle mener dog, at stationsnavnet 'København L.', som gennem mange år bl.a. kunne ses angivet på S-togenes indvendige rute-skilte, stod for 'København Lokal', og det er jo en lige så god forklaring. For fuldstændighedens skyld kan det lige nævnes, at der også i fordums tid lå et grusspor, der førte hen til en stenplads ved Hillerødgade, og at der på den anden side af S-banedæmningen lå en meget stor godsbanegård.

Honnette ambitioner

Efter Anden Verdenskrig skulle der gang i storbyen

København igen - den skulle udbygges på alle leder og kanter. En af planerne gik ud på at omdanne Slangerupbanen til en hurtigsporvej, der skulle fortsætte i gadeniveau ind til City. Det kom der intet ud af. DSB overtog KSB i 1948, og banen blev i stedet afkortet i yderenden til Farum, mens materiellet løbende blev standardiseret til Mo-vogne med CRM/CRS- og senere CLL/CLS-vogne. Tankerne om en hurtigsporvej var dog ikke helt glemt, for KS greb i 1952 chancen for at skabe en ny, attraktiv forbindelse mellem tog og sporvogn. Med moderne sprogbrug må man sige, at 'den lå lige til højrebænet'.

Der blev anlagt et dobbeltspor fra Ndr. Fasanvej tværs over Nørrebrogade hen for-



På Enghavevej fandtes en af de sjældne sporkrydsninger tog-sporvogn. Foto Torben Liebst.



Den idylliske endestation Kbh. Lygten med sporvognssporene hen langs siden, den 26. juli 1964. Foto Holger B.D. Sørensen.



Linie 19x havde bekvem omstigning til toget her ved Lygten. Arkiv Tommy Jørgensen.



Linie 19x havde endestation i Lygten og residerede her i ensom majestæt 1952-58. Foto Holger B.D. Sørensen.



Den splinternye ledvogn 805 i den rigtige, gule farve er netop ankommet til København L., oktober 1960. Foto Torben Liebst.

bi København L.-stationsbygningen. Sporet fortsatte videre frem et par hundrede meter, hvor der blev anlagt en sløjfe på et Klondyke-agtigt område, i øvrigt med et bilværksted som nabo (ud for mejeriet "Enigheden").

Herfra skulle den nye 'supersporvogn', linie 19 (senere 19x), afgå. Den fik endestation på Rådhuspladsen, så på papiret var det en attraktiv linieføring med nogle smutveje undervejs.

Bare det havde været så

vel. KS indsatte noget af det ældste materiel på linien, hvilket ikke kan have virket tiltrækkende på kunderne. Muligvis har man også glemt at lave markedsundersøgelser om behovet forud for anlægget, for linie

19x blev, trods de nemme omstigningsforhold, ingen succes, og blot seks år efter blev linien nedlagt igen - vist ikke begrædt af mange.

Ny, glørværdig karriere

Sporet og sløjfen henlå da i nogle år ubenyttet. Da ledvogn 2412 havde været på prøve i 1957/58, bestilte KS nye, moderne ledvogne af samme type (G 6) fra DÜWAG i Düsseldorf. De blev leveret på banevogne ligesom 2412, men da der nu var tale om en større serieleverance, måtte man finde en mere praktisk måde af overlevere vognene på. Løsningen lå lige for - ved at forbinde KS-sporet med Farumbanens spor kunne man nemt overføre vognene fra det ene system til det andet. Som sagt, så gjort. Da den første ledvogn, nr. 801, ankom pr. banevogn den 17. august 1960, kunne den ved hjælp af løftebukke løftes fra den tyske S-lmas-vogn og



Vogn 232 trækker den helt nye ledvogn nr. 801 eller 802 af sted fra forbindelsessporet ved Lygten. Arkiv Torben Liebst.



Ledvognsskelet til den senere vogn 893 trækkes ved nattetide 11.-12. august 1966 over Rådhuspladsen til Hovedværkstedet. Foto Torben Liebst.



Forstærkning på vej - ledvognene 870+ 869 er ankommet fra Vesttyskland. Foto Torben Liebst.



Stockholmsk tunnelbanevogn C2 er ankommet til Kbh. L. maj 1961 og skal nu sænkes ned på en vognbjørn. Foto Holger B.D. Sørensen.



Så er vogn 813 ude på DSB's spor, hvor en MH overtager kørslen. Foto Torben Liebst.



813 er klar til afgang mod Frihavnen, trukket af en MH-maskine. De to armsignaler er udkørselssignalerne for Farumbanen med S-banen oppe til højre. Foto Torben Liebst.



LINIEOVERSIGT

Linienettet i 1966 var endnu ret omfattende, men store lunser var allerede bidt af det. Det største tab var nedlæggelsen af linie 9, der blev erstattet af buslinierne 9 og 18. Arkiv Spor og baner.

sænkes ned på skinnerne. Herfra trak en ældre motorvogn ledvognen til Nørrebro Remise, hvorfra den senere blev trukket til Hovedværkstedet for slutmontering.

De følgende vogne blev afleveret på samme måde; efter at de første serier var leveret, blev 31 vogne leveret som 'halvfabrikata', hvor slutmonteringen, lakeringen m.v. foregik på Hovedværkstedet - nok for at spare lidt på valutaen. Natteduelige københavnere kunne da opleve sælsomme syner som det, hvor en gammel motorvogn trækker af sted med et ledvognsskelet hen over Rådhuspladsen. I øvrigt blev sporet ved Lygten også benyttet til overførsel af en stockholmsk C 2-tunnelbanevogn i 1961, da den skulle udstilles ved Falkoner Centret. Denne vogn blev dog transporteret videre på en vognbjørn.

Frk Düsseldorf kom, så, sejrede - og tabte

Ledvognene blev hurtigt meget populære - det vil sige, de fire første var knapt så populære, for KS havde bestilt nr. 801 og 802 i en typisk,

tysk bemaling - cremefarvet med grønne fartstriber. De to vogne så mærkværdige ud, og kun lidt hjalp det, da de efter folkekrav fik monteret store lineskilte - som ikke havde været der fra begyndelsen. De to næste, 803 og 804, blev rødmaledede med cremefarvede vinduespartier - heller ikke det faldt i københavnernes smag. En københavnsk sporvogn skal jo være gul, det havde de været lige siden 1863, så det var der ingen grund til at lave om på. De efterfølgende vogne fik da også den vante, gule bemaling, mens de første efterhånden også blev malet gule. Vognene 801 og 802 blev dog i 1961-62 kortvarigt malet lyseblå (!) til brug for indsættelsen på linie t, Turistlinien, der kørte hele byen rundt med turister.

Det videre forløb for ledvognene og KS i særdeleshed kunne man mest have lyst til at springe over, for udviklingen i 1960'erne var så forstemmende, som tænkes kan. Fra øjeblikkene med triumf og glæde over anskaffelsen af supermoderne, komfortable og



Vogn 813 var 'forsøgskanin' forud for afsendelsen af sporvogne til Alexandria i 1969 og holder her på overleveringsspor. Ved siden af holder styrevognstoget på Farumbanen. Foto Torben Liebster.



Her forberedes 813 til turen ad jernbaneskinne til Frihavnen, 14. august 1969. Foto Torben Liebster.

smukke ledsporgvogne var der ikke langt til sorg og mismod - for i takt med, at de nye vogne dukkede op, begyndte politikerne at skære i nettet: Den ene linie efter den anden blev nedlagt, i begyndelsen kun 'de

små linier' som linie 8, 15, 19, men snart efter vendte billedet, og i 1965 lød mantraet: Alle sporvogne skal være væk inden 1975. Afviklingen af sporvejene gik så hurtigt og fandt sted på en så tumpet måde, at man



*Fra arbejdet med at rangere vognen videre ud på skinnenettet.
Foto Torben Liebst.*



Det særegne tog, klar til afgang fra Lygten. Helt til højre anes en af CLS-styrevognene fra Hareskovbanen. Foto Torben Liebst.



I Frihavnen overtog KFA-traktor 3 den videre rangering med 813. Her ses toget på Gittervej. Foto Torben Liebst.

- samtidig med at der stadig blev anskaffet nye vogne - sendte de første ledvogne af sted til Alexandria - en ren molbohistorie, man vel skal være politiker for at begribe visdommen i!

Adieu, mon amour

Det betød, at ledvognene nu måtte "gå Canossagang" den samme vej, som de få år forinden var ankommet til byen ad - nemlig ad forbindelsessporet ved Lygten. Man afholdt en 'general-



Sporvognens passage af hjertestykker blev studeret nøje af teknikere og fagfolk. I baggrunden indkørselssignalet til Østerport for tog fra Frihavnsstationen. Foto Torben Liebst.



Efter prøveturen i august 1969 henstod vognen bagefter på en sporstump langs Gittervej - bemærk sporspærringen. Foto Torben Liebst.

prøve' på transporterne i dagene 11.-12. august 1969: Vogn 813 blev udset til at foretage prøveturen fra Lygten ad DSB's spor til Frihavnen. Vognen blev kørt hen til overleveringssporet, og om natten blev den rangeret ud på jernbanesporene, hvor et MH-lokomotiv overtog vognen og kørte med forsigtighed ned til Frihavnen. Her overtog havnens rangertraktor dagen efter spurvognen og foretog den videre rangering ned til havnekajen, hvorfra vognene skulle afskibes. Undervejs blev vognens kørsel gennem hjertestykkerne nøje overvåget, men alting forløb glat.

Hvor man ved ankomsten havde behandlet hver enkelt vogn med stor omsorg og

varsomhed, foregik borttransporten af ledvognene anderledes rationelt og usentimentalt: Ved nattetide blev de trukket hen til Nørrebro station, hvor en skinekran udlagde såkaldte krybespor i en skarp kurve. Hver vogn kunne så med strøm fra batterier forsigtigt køres over på det gamle linie 19x-spor og køre de få meter hen til Farumbanen og afvente videretransport. Herfra blev vogntog med fem-otte vogne ad gangen trukket til Frihavnen, hvorfra vognene senere blev udskibet.

Det gik hurtigt, allerede i 1972 var spurvognene væk, og nu kunne privatbilister kæmpe lystigt med osende dieselbusser om pladsen på

gader og veje. Ledvogne - de fleste af dem - kører nu på 50. år stadig rundt i Alexandria, til dels ombygget efter lokale behov - men to af dem, nr. 815 og 890, er kommet hjem igen efter udlændigheden og er under renovering af Sporveishistorisk Selskab. Det herostratisk berømte spor er til gengæld en saga blott, idet området langs København L. efter at have ligget brak ganske mange år i løbet af 1990'erne blev bebygget med Nørrebrocentret - og absolut ikke minder om noget med sporvogne.

I øvrigt var det kun 99 af de 100 vogne, der blev sendt til Alexandria, idet vogn 841 udbrændte ved et svejseuheld i Sundby Remise i 1969. Når man kigger på den russiske hjemmeside <http://transphoto.ru/list.php?did=1199>, får man den underlige information, at vogn 841 stadig eksisterer (mens 801 er væk). Mon

APTA, sporvejselskabet i byen, har omnummereret vogn 801 for at få en mere sammenhængende nummerække? ■



I vildniset ved Lygten stod denne skinnestump i 1992 og mindede om bedre tider, men også den er væk nu. Foto Flemming Søeborg.



Mange år efter at den sidste sporvogne havde forladt landet via dette spor, lå det der stadig. Lygten 1992. Foto Flemming Søeborg.

Nyt hæfte om moderne godstrafik

Vore svenske kolleger fra "Allt om Hobby" har atter udsendt en interessant og veldokumentet publikation, denne gang om moderne godstrafik - kombitrafik - på skinne, vej og vand. Det drejer sig først og fremmest om container- og veksellad, men sporene trækkes også tilbage til transportbeholdernes fremkomst (især i Tyskland var de udbredte).

I hæftet bliver alle aspekter af moderne godstrafik i containere og veksellad gennemgået i en lang række fremragende artikler, illustreret med knivskarpe fotos af forbillederne og luftfotos af store containerterminaler,

havne m.v.. Herinder er der en omfattende gennemgang af containernes veje gennem terminalerne. Forskellige temaer så som fødevarertransport, posttransport, "den rullende landevej" og containere på smalspor bliver gennemgået, og sideløbende hermed er der talrige artikler om de samme temaer i model. Her bliver f.eks. også de moderne modulvogntog, som i stigende grad præger motorvejene, bygget i model. Der er også flere skaletegninger af bærevogne og eksempler på modeller af bærevogne, containerkraner, mobile containerflytttere og eksempler på trækkræf-

ten på skinnerne.

Alle aspekter af disse moderne transportformer omtalt, og der er gode eksempler og byggevejledninger, f.eks. om patineret af containere eller bygning af en containerkran. Teksten er svensk, men det skulle ikke volde de store besværligheder, da billederne fortæller utroligt meget - der er tale om førsteklases materiale med omfattende informationsværdi. ■



Jocke Sannagård: Modell och förebild. Kombitrafik på räls, väg och vatten. Allt om Hobby 2014. 114 sider, rigt ill., pris ca. DKK 160,-.

Statsbanernes buttede rutebiler

Af Flemming Søeborg

Lige siden Statsbanerne begyndte rutebilkørslen i Sønderjylland i 1932, foregik der en konstant udvikling af vogntyperne (dog afbrudt af Besættelsens totale ophør af nybygninger). Efter Befrielsen kom der atter gang i indkøbene, og fra slutningen af 1940'erne og langt ind i 1950'erne anskaffede DSB et utal af rutebiler af højst forskellig beskaffenhed – lige fra højrestyrede, britiske AEC-, Austin-, Guy-, Leyland- og Bedford-modeller til ledbusser ("Røde Orm") og dobbeltdækkere. Dertil

kom f.eks. vogne fra Volvo, Scania-Vabis, GMC, Reo, Studebaker, Oldsmobile, NAG, Büssing, Opel, Triangel og Chausson. Man måtte tage, hvad man kunne få!

I øvrigt skyldes rutebilerne flotte, røde farve efter sigende daværende statsminister Thorvald Stauning, der – da han så den første, *blåmalede* rutebil i 1932 – skal have udrudt: "Den skal være rød!", og det blev alle de efterfølgende DSB-rutebiler så. Stoppestedskiltene var store ovale, hvide emaljeskilte med blåt midterbånd og brunrød påskrift, og de var ofte placeret på købmandsforretninger langs ruten, men i øvrigt standsede man, hvor folk ville af og på. Så sent som i 1980 sad der stadig et stoppestedsskilt på muren hos købmanden i Åstrup på Sydfyn.

Nye tider og materialer

I løbet af 1950'erne gik DSB mere og mere over til at bruge Volvo-chassiser til

I 'Danmarks Rejseforbindelser 1967' har Ib Withen tegnet en dynamisk DSB-rutebil ved afsnittet om bilruter. Arkiv Spor og baner.

rutebilerne. Chassiserne med motor osv. blev købt i Sverige, mens opbygningen af vognkasser fandt sted på Aabenraa Karosserifabrik (AaK). Fra begyndelsen af 1950'erne begyndte AaK at bygge karosserier af aluminiumsprofiler; normalt blev karosserierne dengang opbygget på asketræskeletter, beklædt med stålplader. Det gav høj vægt, men det betød også kraftige rustangreb, og træskelettet var livsfarligt i ulykker. Aluminiumskonstruktionerne var måske dyrere og krævede anden teknik, men de var mere holdbare, og sammen med anvendelsen af glasfiber til fronter og hækpartier

gjorde det rutebilerne lettere og sikrere ved eventuelle sammenstød, hvor karosserierne nok blev deformet, men ikke splintret.



DSB-rutebilstoppested fra en købmandshandel eller lignende på landet.



Ud at se med DSB – og så til søs med rutebilen. På Egersund kom man ud at sejle undervejs med rutebilen i 1965. Foto Lars Viinholt-Nielsen.



Diverse instrumenter og kontrollamper på førerpladsen. Arkiv Spor og baner.



Førerpladsen med Almex-billetmaskine og veksellapparat, kaldet 'sparebøssen'. Arkiv Spor og baner.



Ryglæn med polstring mod hårde opbremsninger - forløberen for air-bags. Arkiv Spor og baner.



DSB-rutebil fra AEC i Valby 1949. Bagved ses en toetages Daimler, som fandtes i tre eksemplarer. En af dem er bevaret. Foto Jan Walter.



Linie 184 og 185 kørte i et særligt 'revir' fra Hans Knudsens Plads og nordpå. Bemærk kassen med linienummer på taget af rutebilen og det gamle stoppested t.v. Arkiv Tommy Jørgensen.



'Røde Orm' fra DAB-Leyland, DSB's navnkundige sættevogns-rutebil ved stationen i Valby 1949. Foto Jan Walter.



Også Skagensbanen havde buttede rutebiler med vingehjul på fronten. Denne er dog lidt nyere med 'kasketskygge' og knækket mavebælte. Foto Asger Christiansen.



Denne rutebil i Slagelse, oktober 1970, har små forskelle i forhold til Heljan-forbilledet. DSB nr. 658, Volvo B65508, bygget af AaK 1958. Foto Jens Birch.

Gennemsnitligt får statsbanerne en
ny rutebil om ugen til erstatning
for en gammel, der udrangeres

DSB var så stolt over de nye rutebiler i 1967, at køreplanen indeholdt bemærkninger som denne.



Med godt 500 rutebiler præsteres i løbet af et år ca 470 millioner persenkilometre.

De buttede rutebiler blev benyttet meget i marketing og reklameøjemed, her fra en DSB-brochure fra 1967. Stedet er Valby Langgade i København. Arkiv Spor og baner.

Fra slutningen af 1950'erne blev rutebilerne prydet med Statsbanernes vingehjul og krone. Det kunne lade sig gøre, fordi nye, flade motor-typer kunne placeres under køretøjets gulv. Herefter behøvede man ikke længere de lange 'snuder' med køle-re forrest på rutebilerne, og formgiverne fik nu friere hænder mht. gestaltning af fronterne. Vingehjulene var belagt med ægte 24 karat bladguld, siges det. De fandtes i flere størrelser, så de passede til de forskellige rutebiltyper. Også nogle pri-vatbaner havde vingehjul på deres rutebiler.

Mange variationer

Der var rutebiler med enkelt frontdør, med midterdøre, i kort eller lang udgave, og særligt på Sjælland fandtes vogne med nummerskilt i en kasse på taget. De anvendte modeller fra Volvo var B 615, B 635, B 655, B 658 og fra 1964 B 755. Fra

serie til serie skete der ændringer – det kunne være bortfald af den delte forru-de, tilføjelse af flere krom-lister, ændret forløb af vin-duesrækkerne/mavebæltet, andre lygter for og bag osv. Ejendomsmærket var påført med den dengang almin-delige DSB-typografi med skygger og fødder, mens vognnummer og vægtraster stod med den mere neutrale 'Johnston'-skrift.

I løbet af en kort årræk-ke (ca. 1958-64) anskaffe-de DSB over 350 rutebiler af den buttede type, så de kom i stor grad til at præge trafikbilledet over hele lan-det. Nettet dækkede i 1960 over 6.200 km, og der blev kørt 32 mio. vognkilometre. Rutebilvæsenet gav som en af de få DSB-forretninger overskud. Efter 1966-67 blev formen på nye rutebiler æn-dret til mere kantet udseen-de, men stadigvæk på basis af Volvo-chassiser. Dan-marks Jernbanemuseum har

bevaret flere eksemplarer af de buttede rutebiler, og et par af dem er ofte ude at

køre – den ene endda med rigtige, gamle emaljeplader.



Horsens rutebilstation, tlf. (066) 2 28 88
Beliggenhed ca. 5 minutters gang fra jernbanestationen.

I mange byer lå rutebilstationen ofte et godt stykke vej fra ba-negården, så derfor havde køreplanen flere vignetter à la den-ne, som Ib Withen havde tegnet.

Kort og billetter udstedes normalt ved hjælp af billetmaskiner. De rejsende bedes kontrollere, at det betalte beløb svarer til rejsehjemlens pris.

Kortafstempeling		Billet	
19 IV 61	2202	FR TIL KR. ØRE NR	
D.S.B.'s RUTEBILER		24 18 - 03.50 D 247	
H Slp I T			
FR TIL KR. ØRE NR		19 IV 61	2202
24 18 L 31.50 E 246		D.S.B.'s RUTEBILER	
		H Slp I T	

PRIS

KORTART
X = 10 turs kort
L = 50 turs kort
A = Andre kortarter

BILLETART
E = Enkeltbillet voksen
D = Dobbeltbillet voksen
EB = Enkeltbillet barn
DB = Dobbeltbillet barn
G = Gods

Kort eller billet skal opbevares under kørslen og forevises på forlangende.

Rutebilernes Almex-billetter kunne være lidt af en gåde at tyde - her er løsningen. Arkiv Spor og baner.

I løbet af et år

kører statsbanernes rutebiler
32 mill. km, hvilket svarer til,
at rutebilerne kører en vej-
længde på over 80 gange
Jorden-Månen *

▲ Manende sentenser hørte til dagens orden i DSB's køre-planer førhen. Denne er fra "Danmarks Rejseforbindel-ser", sommeren 1967, hvor alle jernbane-, rutebil- og skibsforbindinger var samlet i et værk på knapt 900 sider. Arkiv Spor og baner.

DSB rutebilerne 751 og 109 på Danmarks Jernbanemu-seum omkring år 2000. Som det ses, er der en del forskel-le på de to ellers ret ens ru-tebiler, måske mest markant på "tagskyggen. Også det "knækkede" mavebælte på nr. 109 springer i øjnene. Foto Flemming Søeborg.



DSB Hbis



snart på sporet



Deka

Nye godsvogne fra

Exact-train
Classic HO:87®

DB Otmm 52 og DB ED 084 styrtgodsvogn

Nyhed fra Hollandske Exacttrain. Vognene er rigt detaljeret med chassis i metal (diecast) og masse af løst påsatte dele i plastik.

Vognene har kørt i Danmark !.

Følgende vogne er leveringsklar hos din Dekas forhandler:

EX20050: DB Otmm 52 uden bremses Nr. 601 269, Epoke IIIb
EX20051: DB Otmm 52 med håndbremse Nr. 601 133, Epoke IIIb
EX20052: DB Otmm 52 fuldbremse Nr. 601 069, Epoke IIIb

EX20060: DB ED 55 uden bremses Nr. 21 80 540 0 561-4, Epoke IVa
EX20061: DB ED 55 med håndbremse Nr. 21 80 540 0 251-2 Epoke IVa
EX20062: DB ED 55 fuldbremse Nr. 21 80 540 0 414-6 Epoke IVa



Deka

www.dekas.dk
info@dekas.dk

Ka 692 damper igen

Tekst og fotos

Lars Olov Karlsson

Der blev bygget 139 lokomotiver af typen Kd for de svenske statsbaner 1890-1902. Det var den største serie af damplokomotiver i SJ's historie. Kd-lokomotivet var et godstogslokomotiv til de lette strækninger i Norrland, blandt andet Inlandsbanen. Lokomotivtypen blev ret hurtigt umoderne, da de nye lokomotiver litra af E og L blev leveret straks efter århundredskiftet i 1900. En del Kd-lokomotiver blev skrottet, mens 53 lokomotiver blev bygget om med overheder i 1921-1928 og derefter fik litra Ka. Et lokomotiv, som ikke blev ombygget, nr. 390, blev allerede i 1929 overdraget til Järnvägmuseum, og det står nu i museets depot i Gävle. Nogle ombyggede lokomotiver blev anvendt op i 1960'erne til malmvognsrangeringen i Luleå, mens andre blev henstillet som beredskabslokomotiver. Yderligere et lokomotiv, nu et af de ombyggede, Ka 692, blev bevaret, fordi det var det første lokomotiv, som blev fremstillet af Vagn- och Maskinfabriken i Falun. Alle de øvrige lokomotiver blev skrottet.

Lokomotiv 692 blev først opstillet ved fabrikken i Falun, men da virksomhe-



Ka692 – en fin, lille maskine i bedste form.

den ophørte der, blev lokomotivet overført til det private jernbanemuseum i Linköping. De andre køretøjer i museet var smalsporede, mens det normalsporede KA (nyt litra igen fra 1940'erne) 692 blev hentet til Gävle. Derfra blev det kørt til lokomotivmuseet i Grängesberg, hvor en renovering blev påbegyndt. Efterhånden kom lokomotivet atter til Gävle og blev i 2012 sendt til Ängelholm, hvor en gruppe interesserede frivillige under ledelse af lokomotivfører Martin Öhlin nu afsluttede renoveringen. Blandt andet blev bremsesystemet, gasbelysningen og store dele af smøresystemet genopbygget. Desuden blev lokomotivet malet op, således at det i efteråret 2013 så ud, som da det var nyt i

1901.

Efter et par korte prøvekørsler (hvor blandt andet kedlen blev prøvet og godkendt) var det så tid for den højtidelige genindvielse. Den skulle foregå med et særtog Ängelholm-Förslov (langt oppe på Hallandsåsen) og retur om aftenen den 6. december. Nu viste det sig hverken værre eller bedre, at lige denne aften var der kraftigt stormvejr i Skåne, og al togtrafik blev indstillet i hele det sydlige Sverige. Det eneste tog, der kørte denne aften, var Ka 692 med et par vogne for indbudte gæster. Det kørte nogle ture frem og tilbage på Järnvägsskolans bane-gård i Ängelholm. Man kom aldrig til Förslov. Gæsterne

fik suppe og tærte, og alle var tilfredse.

Lokomotivet skal nu føres tilbage til Gävle og kommer der til at køre korte persontog mellem Gävle Central og museet. Der kommer et andet lokomotiv til Ängelholm, W 1229, som skal renoveres af de frivillige. W-lokomotivet er et lille lokaltogslokomotiv, som nærmest kan sammenlignes med DSB's P-maskiner, men det er mere moderne og forsynet med overheder. Lokomotivet er i det store og hele renoveret, men der tilbagestår en del arbejde. Om et år eller to kan vi nok få det at se dampe igen. Vi håber på bedre vejr på den indvielses-tur! ■



Ka 692 under opholdet i Ängelholm.



Det er et særkende for svenske damplokomotiver med nummeret oppe på skorstenen.

Nogle sjældne fynboer



De to forhenværende tankvogne fra Svendborg Tagpapfabrik ved fabrikken i Svendborg, cirka 1973. Foto Flemming Weber.

Fra Flemming Weber har Spor og baner modtaget et interessant billede fra Svendborg. Det er fra de private sidespor bag svineslagteriet, hvor sporet gik lige igennem og delte sig til tre blinde spor.

Sporet med de to tankvogne tilhørte Svendborg Tagpapfabrik (bygningerne i baggrunden). Det til højre delte sig i to længere ude og blev brugt af Hans Knudsen (olieforsyning), et frugtlager og FAF. Siden blev det hele revet ned og Kellogg's store fabrik blev opført på grunden, men det er en helt anden historie. Flotte billeder af området, set fra luften, findes i Lars Viinholt-Nielsens nye bog om Svendborg-Nyborg banen.

En sørgmodig beretning

Tankvognene er forrest ZE 502 677 og bagved ZE 502 678. Fabrikken havde tre vidt forskellige vogne, som stammede fra SFJ-tiden. ZE 502 676 var bygget af Talbot i 1916 og fik betegnelsen SFJ ZE 502 221, men det er ikke lykkedes at finde billeder af den. ZE 502 677 stammede fra 1904 og var bygget af P. Herbrand/Köln. Den havde oprindeligt betegnelsen SFJ ZE 509 222, mens ZE 502 678 var fra Wawara (uden byggeår) og hed

oprindeligt SFJ ZE 509 223.

I "Maskin- og beholderprotokol 1954-61" står følgende om jernbanecisternevogn 26 29 (ZE 502 677) ud for datoen 18/6-57: "Efter at vognen var blevet mønjet og malet med aluminiumsmaling, skulle den trykprøves. Den fyldtes med vand, men kun til halvdelen. Her viste sig nemlig en utæthed ved to nagler. Det ene skot i vognen var faldet ned. Under rejsningen og fastgøringen må naglerne være blevet beskadiget.

Samtidig med, at skottet blev rejst, skar smedemester Kristoffersen et hul i det, for at tjæren ikke skal slå så hårdt imod det. Vognen fyldtes atter halvt med vand, da der ikke vistes nogen utætheder, blev den på smedemester Kristoffersens ordre tømt. Den blev således ikke trykprøvet.

Vognen har været i Kø-

benhavn efter vandgastjære. Den var ikke smuk ved hjemkomsten. Dels havde værket spildt vandgastjære ned ad siderne, dels var der utætheder ved to-tre nagler.

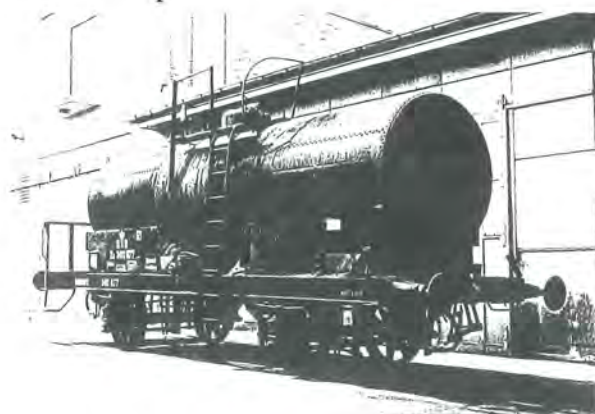
Vognen tømmes for ny reparation. Smedemester Kristoffersen prøvede at stramme boltene. Da et boltehoved sprang af, blev forsøget opgivet, og der blev i stedet foretaget en svejsning." Så langt, så godt.

ZE 502 677 havde følgende data: Tara 9,5 tons, rumfang 15 m³, last 15.000 kg, akselafstand 4,0 m, trykluft, to slingreskot, dampspiral, alm. håndbremse. Indvendig diameter 171 cm, udvendigt sidemål 6,7 m, revideret 12/8-53 Ng. På den dårlige fotokopi af vognen kan kun skimtes en del af påskrif-

terne, nemlig bogstaverne "SV.....T.P.F" og i næste linje "& CEMENTVAREFABRIK", hvilket selvfølgelig giver "Svendborg Tagpapfabrik og Cementwarefabrik". Nedenunder skulle der stå "Martin Jensen Tlf. 66" og "ELASTU TJÆRE". Vognen havde hjemsted Svendborg. Den lille skitse er min håndtegning af originalbilledet – jeg havde ikke adgang til kopimaskine på det pågældende arkiv for mange, mange år siden. Bemærk i øvrigt egerhjul og kurvpuflere på det ældre billede – hjulene er senere blevet skiftet til skivehjul.

Alle tre vogne fik i 1966 computerlitrering, men de blev ophugget i 1979.

fs



24 juni 1957

*Teknisk del af overmannede tankvogne
Fabrikat: Tagpapfabrik A/S, Hørmum,
P. Herbrand & Co. - 1904 -
Boeln - Chrenfeldt.
Tara vægt 9.500 kilo*

ZE 502 677 formodentlig på Østre Havnevej i Svendborg, den 21. juni 1957 – desværre på en dårlig fotokopi. Arkiv Spor og baner.



Min primitive skitse af originalbilledet af ZE 502 677.

Møllerier

Efter omtalen af Com-bix-stubmøllen i nr. 13 kan vi se på en af de få andre, danske vindmøller på markedet. Det er Heljans klassiske, hollandske vindmølle, der vel efterhånden er 50 år. Årene er ikke gået sporløst hen over den. Da den blev introduceret, kunne man tilkøbe en langsomtgående elektromotor således, at vingerne drejede rundt med passende hastighed. Motoren var ret pålidelig – f.eks. var det højst sandsynligt den samme motor, som sad i møllen på Københavnerbanen på Danmarks Jernbanemuseum, da anlægget blev renoveret i 1998. Vingerne drejede dog med uregelmæssig hastighed, men hvad kunne man også

forvente af en motor, som på det tidspunkt måtte være over 30 år gammel?

Heljan har for en del år siden genudsendt møllen, men hvor var det trist at gen-se den – og samle byggesættet. Muligheden for at lave roterende vinger var væk, for øjensynligt havde Heljan måttet lave nye forme til hatten – og her havde man valgt den nemme løsning og undlade muligheden for en roterende aksel/drev. Vingerne skulle limes fast på hatten – endda uden at de kom fri af den omkringløbende balustrade. Det var trist og kønsløst renoveringsarbejde med formene – noget, der desværre har kendetegnet flere af Heljans ældre byggesæt, når de kom i 'renoveret

udgave'. Så kig efter en af de ældre Heljan-modeller på brugtogsmarkeder, hvis du vil have en dansk mølle med roterende vinger på dit anlæg.

Mange har kritiseret Heljans model for at være for lille og lav. Kig på de medfølgende billeder af Solvang-møllen – den er heller ikke ret høj, og alligevel er det en 'rigtig, dansk' mølle. Om det er Heljan, der har ladet sig inspirere af den amerikanske mølle, eller om det er omvendt – at møllen i USA er bygget efter et Heljan-byggesæt – lader sig vel kun vanskeligt efterprøve i dag, men pudsigt er det. Den amerikanske mølle er næsten jævaldrende med Heljans byggesæt – den stammer fra 1963 – så de to bygningsværker har mangeligt kunnet inspirere hinanden. Heljans mølle synes til gengæld at have længere rødder, for en annonce i "Modelbane Nyt", oktober 1957, viser umiskendeligt Heljan-møllen – men her som nyhed fra "Model & Hobby".



B-201 VINDMØLLE
Tager sig ualmindeligt godt ud i ethvert anlæg.
85 x 85 x 140. Kr. 9,25.
B-201-E
Samme model med 10-17 volt vekselstrømsmotor. Kr. 17,65.

Heljans vindmølle fra et datidigt katalog – bemærk prisen og det stemningsfulde modelmiljø. Arkiv spor og baner.



Ligner det ikke bare Heljan-møllen på en prik. Ældre postkort.

Industrinyt MODEL & HOBBY

her atter tilsendt os forskelligt materiale til modeljernbaner, og vi vil begynde med illustrationerne. Til højre ser vi en model af en typisk dansk vindmølle, som nu fås i byggesæt. Nederst til venstre på siden finder vi et tankanlæg, også i en realistisk udførelse med tank af messing og naturligvis urejer det sig om et sættesæt, som man ikke behøver at være ekspert ordinært fingernem for at få noget pænt ud af. Der er nye vinduer og dere i plastik i flere farver (se annoncen smøtstedet i bladet). Kvalitet et nyt sortiment i træer – meget livagtige.



Typisk dansk vindmølle – et byggesæt til modeljernbane.

▲ Annoncen i Modelbane Nyt 1957 med nyheden om vindmøllen. Arkiv Spor og baner.

Møllen i Solvang. Bemærk påskriften til venstre 'Smør-gaasbord' – det er dansk-svensk sprogforbistring, når det er værst, men sikkert ligegyldigt i USA. Foto City-Datta Solvang.



Uheldige helte

Af Flemming Søeborg

Det kunne ikke undgås, at der skete en del uheld med My-lokomotiverne i årenes løb. Her er en lille kavalkade over nogle af de uheld, der vist nok ikke medførte alvorlig personskade, men som hver for sig dog var alvorlige nok – omend uheldet med My 1117 virker en smule komisk. I virkeligheden har det ikke været komisk, men i stedet irriterende, dels fordi det har givet forsinkelser for togene, dels fordi My 1117 har skullet ekstraordinært på værksted bagefter. Man har vel ikke kunnet bakke og køre videre, som om intet var hændt, og selve sporskiftet har nok også taget skade af den tvedelte køretur.

Mere alvorligt var det den 5. februar 1966, hvor My 1123 væltede på banegården i Helsingør. Årsagen var, at lokomotivføreren fejlbedømte afstanden til stopbommen på banegården. My-lokomotivet trak et godstog på 500 meter, der skulle overføres med færgerne, men ved uheldet væltede

lokomotivet, togførervognen lige bagved blev splintret, og flere af godsvognene væltede og blokerede for trafikken på stationen. Lokomotivføreren og togføreren fik begge mindre chok, men kunne hurtigt udskrives fra sygehuset. Det blev bagefter af DSB's teknikere fastslået, at der ikke have været fejl ved lokomotivet. Uheldet skyldtes udelukkende, at lokomotivføreren fejlbedømte bremseafstanden. Lokomotivet var senere samme år – den 11. juni – involveret i en alvorligere ulykke, da det med Alpen-Express kørte op i et holdende godstog ved Klarskov på Sjælland. Her blev flere person- og godsvogne knust.

De nærmere omstændigheder ved My 1120's afsporing nord for Rungsted Kyst i 1976 er ikke kendt, men her gik maskinen 'på gulvet', og en del af sporet blev ødelagt. Noget kunne tyde på et defekt sporskifte – i hvert fald var det HELT defekt efter afsporingen. Her blev begge spor på Kystbanen blokeret af lokomotivet. ■



My 1117 er kommet i tvivl om det rette spor ved CVK. Arkiv Tommy Jørgensen.



My 1120 afsporet nord for Rungsted Kyst i foråret 1976. Foto Vagn Holstein.



My 1120 fik gravet sig godt ned i ballasten ved afsporingen. Foto Vagn Holstein.



Her er det gået galt for My 1123 i Helsingør den 6. februar 1966. Foto Vagn Holstein.



Også et sporskifte blev ødelagt ved afsporingen ved Rungsted i foråret 1976. Foto Vagn Holstein.

Otmm52 – første generation af de nye styrtgodsvogne

Tekst og fotos
Flemming Søeborg

Styrtgodsvognen Otmm52 er en toakslet vogn til grus, sand, sten osv. med to åbne siloer. Vogntypen er beregnet til sidetømning ad fire slidsker, der betjenes fra håndtag på bremseplatformen. Vogne af denne art er stadig særdeles meget anvendt, men nu mest som intern vogn til sporvedligeholdelse. Otmm52-vognene er dog forlængst udrangerede og afløst af nyere typer (FD, senere FCC/FCCs).

Interessant model

Som nævnt er det første gang, at denne vogn laves som H0-model, og det er Exact-train sluppet rigtig godt fra. Det første, der springer i øjnene, er, at vognkassen er behageligt mat i farven (brun/sort). Dernæst kan man kun blive begejstret over de meget fine påtryk (med flerfarvede tryk) samt over de fine detaljer, der dels er udført i tynd metaltråd, dels i spinkle, men fleksible plaststøbninger.

Alle vognens påskrifter står skarpt og kan læses –



Der er masser af fine detaljer på vognen.



Exact-trains nye model af Otmm52.

hvis man har en lup ved hånden! Revisionsdatoen er 5/6-59, altså rendyrket epoke III. På gavlene er der lejdere, i vognhjørnerne trin, og platformenes brædestruktur er tydeligt markeret med beigebrun farve, som var det ægte træ. En flot detalje, som de færreste modeller ellers har. Vognen er RIV-mærket, så den kan udmærket have været her i landet.

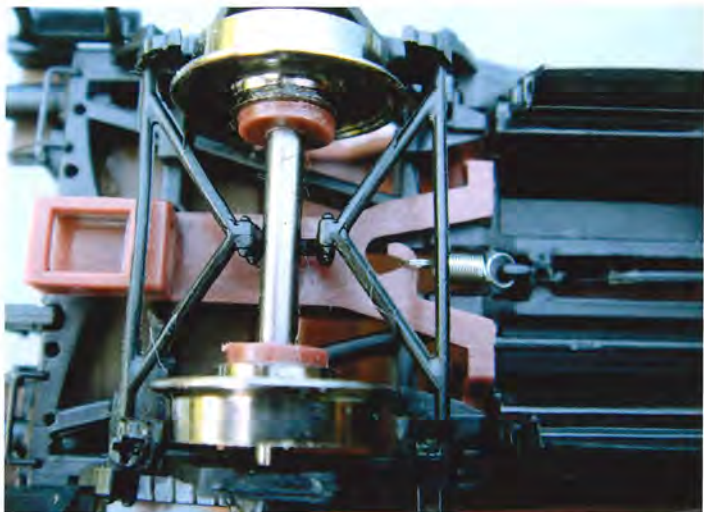
Der er vedlagt en pose med en del småting, man selv kan montere. Det viste sig desværre at være temmelig drilagtigt, og da to bremse-slang og en attrapkobling var forsvundet fra pincetten, holdt jeg op med at forsøge med at fæstne smådelene – det virker som om, at huller og tappe ikke passer helt

sammen. Her skal ubetinget bruges lidt lim for at få småtingene til at blive sidende. Bortset fra det er det en flot og vellykket model af Otmm52, som er udsendt i bremset og hånd-

bremset version.

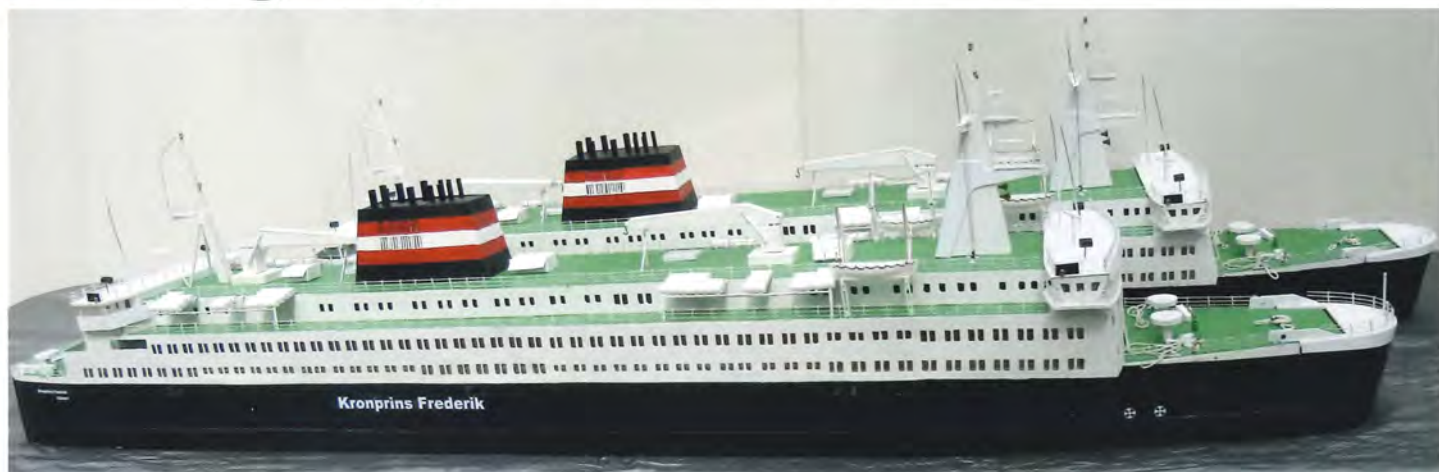
Exact-train art. nr. EX20051.

Pris ca. kr. 330,-.



Også undervognen er rig på detaljer.

Færger på samleband



For nogle år siden bragte Spor og baner en reportage fra Bjarne Abels skibsværft og modellen af 'Morsø'. Bjarne har gennem mange år bygget papir- og kartonmodeller af færger og småskibe. Virksomheden har grebet om sig, så han er fortsat med byggeriet – og som det ses af billederne, er det ikke længere de små færger som 'Morsø' og andre typer, der har hans interesse – det er også Storebæltsfærger, der har forladt beddingen hos ham. De to senest færger har byggenumrene 68 og 69.

Bjarne fortæller, at han også har bygget færger fra Vognmandsruten/Difko Storebælt, bornholmerfærgen M/S Hammerodde, bilfærgen Najaden og mange andre. "Kronprins Frederik" byggede han to stykker af på samme tid, da den ene på forhånd var bestilt af en privatmand. Færgen skal dog stå i en klub.

Ud over fæргеbyggeriet, som er Bjarne's speciale, har han også bygget syv modeller af rederiet Nørresundbys skibe. Det er fragtskibe, der sejler op langs Norgeskysten. De har den finesse, at

de har sideporte for lastning/losning af palleret god. Påskrifterne – navne, hjemstedshavn m.v. er alle fremstillet af Skilteskoven ved Jørgen Røn.

Bjarne erkender også, at modellerne tager plads op i hjemmet – f.eks. står bornholmerfærgen på en klaverbænk – så forhåbentlig kan de med tiden finde plads på klubanlægget i Høje Taastrup, hvor han er aktivt medlem. På et senere tidspunkt vil "Spor og baner" besøge klubben, der har gang i store nyanlæg.

fs

▲ Et par modeller af 'Kronprins Frederik' er klar til sejlads.



▲ Færgen er i havn om få minutter – mange af os husker stadig højtalermeddelelserne på Storebælt.



Det var et prægtigt syn at se de tre store Storebæltsfærger i drift – nu har enkelte muligheden for at se dem i model.

My Darling 60 år



Vejret viste sig fra den allerbedste side, da Danmarks Jernbanemuseum havde indbudt til fejring af 'la grande dame', My 1101, første weekend i september. Fødselaren var nylakeret og strålede, som da lokomotivet var nyt, ungt og uprøvet, og 1101 blev beundret i alle leder og kanter – og kørte selvfølgelig en række ture med de klassiske, rødbrune vogne.

Også fra Tyskland var kommet nære slægtninge – det var lokomotiver fra Altmark (My 1149 og 1155), men også de hjemlige fami-

liemedlemmer var tilstede (så som lillesøster Mx 1001, Mx 42 og storebrødrene Mz1401 og 1456). ME 1524 var lige som My 1101 nylakeret, mens andre var ret slidte at se på (My 1122). Dagen igennem holdt de mange lokomotiver i tomgang og – må man håbe – forpestede ikke luften mere, end godt var! Mange kiggede inden for i førerrummen – det er jo ikke hver dag, at man har mulighed for det, med mindre man er lokomotivfører af profession.

Af andre indslag i det vellykkede arrangement kan

Var det ikke for køretråden og det perfekte farvebillede, kunne man godt føle sig sat 60 år tilbage i tiden. Ved Tommerup, 6. september 2014. Foto Asger Christiansen.

man nævne de udstillede dollargrin – amerikanerbiler – fra samme epoke. Det var særdeles elegante køretøjer, som de stolte ejere meget gerne fortalte om. Alene på Fyn er der omkring 1.500 af disse landevejens konger – eller præsidenter, nu vi taler om amerikanske vogne.

Fra tid til anden præsenterede Steffen Dresler udvalgte lokomotiver på drejeskiven, på andre tidspunkter

var der foredrag, og aftenen sluttede med opera og fotografering i mørket (hvilket jeg desværre ikke havde mulighed for at overvære). På museet var man begejstrede over besøgstallet, og hvis My 1101 har en sjæl eller bevidsthed, må det have frydet den modne dame at se de mange, glade mennesker, der fylkedes om hende.

fs



Fødselsdagsfesten bød også på gensyn med de populære, røde Intercityvogne, der savnes af mange. Foto Spor og baner.



Anker Roneklint er manden bag havebane-My'en, som kørte mange ture på minibanen.



Cadillac Coupé de Ville – vel nok det ultimative dollargrin, som var samtidig med MY-lokomotiverne.



Enkelte GM-modeller var udstillet, bl.a. en fungerende MY i skala 1-450 med transfers fra Skilteskoven.



La grande dame tager sig en svingom på drejeskiven.



Enkel, smuk og formfuldendt – og uden frontnumre som 'nyfødt' i 1954. Foto Asger Christiansen.

MY 1101 blev behørigt beundret dagen lang. ▶



Interessant rangerlokomotiv



Af Flemming Søeborg

Rangerlokomotiver med blindaksler var tidligere meget almindelige. Der var f.eks. MH- og Ardeltyperne samt enkelte andre ved DSB- og privatbanerne. De var direkte inspireret af de tyske forbilleder – V 20, V 36, V 60, V 65 m.fl. Fælles for disse typer var, at blindakslen var placeret nogenlunde i midten af lokomotivet med kobbelstænger

til akslerne såvel foran som bag blindakslen.

Der var dog også en anden type, nemlig den, hvor blindakslen var bagest. Det sås bl.a. på de britiske Fowler-traktorer FFJ M 1214 og 1215* fra 1952. De så lidt mere gammeldags ud, men fungerede godt nok. Der er vist ingen af dem bevaret til vore dage, mens 'de konventionelle' – altså med blindakslen i midten – er pænt repræsenterede.

Det lille togsæt er særdeles farvestrålende.

Speciel maskine

De små traktorer med blindakslen bagest har hidtil været upåagtede, men nu har Liliput forbarmet sig over dem og sendt en model på markedet. Den kommer i et sæt med tre tankvogne fra Shell, Aral og Esso – tankvognene kan man kassere, det er de 50 år gamle standardvogne, som Liliput

stadig lever højt på. Der er dog kommet kortkobling på dem, så man kan med fordel skifte undervognene på de gamle Liliput/DSB-tankvogne fra 1960'erne ud med de nye (meget ofte er puffere og koblinger faldet af de gamle modeller). Der er dog ikke fjedrende puffere længere på tankvognene.

Lokomotivet er til gen-



Hans Gerner Christiansen tog et par billeder af Fowler-traktoren ved FFJ M 1215 ved sit besøg i Nørresundby først i 1960'erne. Som det måske kan fornemmes, er der visse ligheder, men også store forskelle på model og forbillede.



Ved en omdannelse af Liliput-modellen til noget FFJ-lignende skal pufferskiverne males med større typer, 'skørtet' males sort, kobbelstangen rød og overdelen mørkerød. Modellen er vedlagt sorte håndbøjler.

gæld ret interessant. Førerhuset bærer præg af at være flikket sammen på en lokal banes værksted – lige som det skete for noget materiel herhjemme. Modellen er dog helt nutidig, idet den har NEM-stik til ottebenet dekoder, to gule diodelygter for/bag, kortkobling og pæne detaljer uden at være prangende. Modellen er litteret V 14.03 og tilhører raffinaderiet i Ingolstadt. Der er vedlagt en hel del reservedele til udskiftning.

Ligheder og forskelle

Modellen kan kun med meget god vilje illudere en Fowler-maskine – længden er 83 mm, hvor Fowler-traktorerne var 69 mm (i H0). Akselafstandene er også meget forskellige på de to maskiner (28 mod 19,2 mm). Motorhjælmen ligner Fowler-traktorens med en blød runding forrest, og førerhuset har samme firkantede præg over

sig som den britiske maskine, men mange detaljer så som vindues- og jalousiplacering er forskellige. Kan man leve med det, får man til gengæld et meget specielt stykke rangertrækraft.

Modellen kører noget ujævnt, og trækraften er behersket, da den ikke har hæfteringe. Mit eksemplar kørte ti centimeter, førend hjulene blokerede. Det viste sig, at den trækkende aksel (med tandhjul) på en eller anden måde var kommet ud af justering i forhold til blind- og kobbelakslen, og det krævede en del arbejde at få modellen til at køre igen. Den klarer ikke strømløse hjertestykker i lav hastighed, heller ikke digitalt. Chassiset er af trykstøbt metal (101 gram). Motoren er fempolet med minimalt svinghjul. På billederne er det frie gennemkig spærret af dekoderen, som fylder det ellers ret store førerhus.



Den lille traktor med et kæmpestort førerhus.

Prisen er meget acceptabel, men problemet er, at nyt materiel fra Liliput er meget svært at få fat i herhjemme. Lokomotivet har revisionsdato i 1965, mens vognene er fra 1967-68. Yderligere fotografier af Fowler-traktorerne kan findes i Arnold Andersens to bøger om FFJ ('Sæbybanen' og 'Fjerritslev-banen'). ■

* FFJ M 1215 kom 1969 til LJ som M 13, men blev udrangeret i 1978; samme år kom M 1214 fra HP til LJ som ny nr. 13. Begge maskiner blev ophugget i 1986.

Liliput art. nr. L230119. Startsat med tre vogne. Pris ca. kr. 950,-.

DSB's nye logo – den sursøde pastil

Først troede jeg, at der var tale om en forsinket aprilssnar, da DSB meddelte, at virksomheden nu skifter det vingeskudte vingehjul ud med bogstaverne 'DSB', indpasset i S-togenes velkendte, sekskantede symbol, men den er god nok – fremover skal der blot stå 'DSB' overalt på skilte, materiel og andre steder, hvor ejerskabet skal fremtræde.

På en måde er det en logisk følge af, at DSB bliver mere og mere 'ligegyldig' og intetsigende som sådan – om virksomheden sælger tandpasta, pølser i brød eller togbilletter kan efterhånden være ét fedt, for hovedsagen er at skabe omsætning – 'produktet' (rejsen) kommer

i anden række.

Det er også lidt underligt, at DSB – som jo betyder "Danske Statsbaner" – ikke har benyttet denne historiske mulighed til også at skifte til et mere passende og korrekt navn, nemlig til f.eks. "Danske Statstog" (DST) – det er jo ikke mange kilometer bane, som DSB i dag ejer. Et navneskifte, der tydeligt indeholder kerneområdet 'tog', ville også over for omverdenen (kunder, presse, medier, politikere) indikere, at skinnebrud, signalfejl, sneproblemer, nedfaldne blade, bropåsejlinger m.v. ikke var DSB's ansvar, men hørte under Banedanmarks ressort. I stedet må DSB atter lange tider fremover lægge øre til

passagerernes vrede over udefrakommende driftsforstyrrelser.

Om selve logoet er vel kun at sige, at det ligner en sursød pastil, som vel skal få de skuffede passagerer til at holde ventetiden på aflyste eller

forsinkede tog lidt mere ud. Om det lykkes, vil kun tiden vise. For modeltogsproducenter giver det til gengæld nye muligheder for varianter – og det er jo altid velkomment!

fs



DSB's nye logo – ikke ret opfindsomt. Foto DSB.

Spilopmageren Fætter BR...



Det er normalt lige til, når modeljernbanefirmaer skal lave en ny model eller om-maling af en bestående. Man har eller får lavet en række billeder af det pågældende stykke materiel, kontakter ejeren for at få tilladelsen til modelgengivelsen og får som regel tilladelsen. I tilgift får man ofte yderligere oplysninger, f.eks. farvekoder, størrelsen på og omfanget af påskrifter, og i nogle tilfælde endda også farveprøver, da mange farver ikke er standardfarver, men kulører net-op udviklet til det konkrete forbillede.

Er der tale om historisk materiel, der forlængst er ophugget, må man ofte søge at rekonstruere udseendet og de tekniske påskrifter ud fra, hvad der var gængs norm på det tidspunkt, hvor lokomotivet eller vognen var i daglig brug. Hvis der er tale om eksisterende materiel, er sagen for det meste lige til – man kan bare tage til den banegård, det depot eller evt. museum hvor toget normalt hører til. Her kan man så – efter behørig tilladelse – i reglen få lov til at gå rundt og fotograferer det fra

alle leder og kanter, vurdere farver osv. Det skulle være så nemt.

Ikke altid nemt

Der er det bare ikke altid. I det konkrete tilfælde handler det om 'Fætter BR' alias det tyske ICE-TD BR 605, der siden 2007 har været indsat som EC-tog mellem København/Århus og Hamborg/Berlin. Mange kender dette hvide tog med den røde stribe, der suser gennem landskabet. Det har tidligere været udsendt i model fra bl.a. Roco.

I foråret blev et af togsættene omlakeret i IC4-lignende design – tilsyneladende en proces, der kom bag på alt og alle. Der dukkede billeder op på Internettet, men bortset fra disse billeder syntes ingen at vide besked om ommalingen. Nogle, der så det i drift, opfattede det som et IC4 og troede, at disse tog omsider var blevet driftssikre og stuerene. I DSB var det så som så med informationerne, og nogle rygter gik på, at det var DB AG, der på egen hånd i værkstedet i Ammersdorf havde dekoreret togsættet i Tyskland som

▲ Hele toget fra Roco-prospektet. Foto Roco.

en gave til DSB.

Roco meddelte få dage efter, at de ville lave BR 605 i det nye design – men hvordan skulle de få informationer om togsættet? DSB kunne ikke hjælpe, og det var jo ikke nok at tage til Fredericia eller Ringsted og så håbe på, at netop det nymalede togsæt kom dér forbi. Når hele dokumentationen skal være i orden, er det vigtigt at

have tid, således at toget kan blive gennemfotograferet, og der kan tages notater – og så længe holder togene trods alt ikke på stationerne.

Så lykkedes det

Det virkede som en håbløs opgave – de få kontaktpersoner i DSB, som kunne have hjulpet, glimrede ved deres fravær/manglende svar, så der var ikke rigtigt



Normalt ville man kassere sådan et billede, men til dokumentation af påskrifter og placering er det brugbart. BR 605 206-1 i Berlin 2014. Foto Andreas Altmann, Roco.



Fronten af BR 605 – bemærk de små, næsten utydelige pikto-grammer på fronten. Foto Andreas Altmann, Roco.



Den nye model får ingen interiørbelysning, for – som det ses – kan man ikke umiddelbart kigge ind til herlighederne. Foto Andreas Altmann, Roco.

noget at stille op. Til gengæld lykkedes det Roco selv at få 'hul igennem' og få taget tilstrækkeligt mange billeder af togsættet i Århus og Berlin (og få de øvrige data), således at Roco sidst i august kunne sende tegnings- og filmmaterialet til kontrol.

Hvor man for år tilbage var tilfreds med en 'passende lighed' med forbilledet, skal det i dag være 100 % tro mod oplægget – og det gælder naturligvis også påskrifter og øvrig dekoration. På den kommende model af BR



Tegningsoplæg af motorvogn. Tegning Roco.

605 vil der være 40-45 tryk-omgange på HVER vogn i togsættet, der består af fire dele – altså op mod 200 påtryk! Nøgternt set forekommer det forrykt, men hvis der er et grønt punkt på forbilledet, skal der også være

en grøn prik samme sted på modellen.

Modellen af BR 605 udkommer i uge 45, og toget vil efter det oplyste bestå af vognene 605 006-5, 605 206-1, 605 506-4 og 605 106-3. Det vil fremstå som tog 380

Berlin-Aarhus. Rent teknisk adskiller det sig ikke fra de hidtidige versioner. Den nye model udsendes i såvel DC-, DCC- som AC-udgave.

fs

Renoveret smalsporslokomotiv



▲ Rocos model er velproportioneret.

Tekst og fotos
Flemming Søeborg

Roco har gennem mange år haft et lille, treakslet smalsporlokomotiv (H0e) i programmet. Det er nu blevet renoveret med bedre drev og fempolet motor, men er ellers sig selv lig. Udga-ven, vi har afprøvet, er det grøn-sortte lokomotiv, der kommer med udskiftelige skorstene (fire styk i alt) samt et lille ætseark med skilte til seks forskellige baneforvaltninger i Central-

og Østeuropa. Da lokomotivet har været i sortimentet i mange år, er der ikke større grund til at gå i dybden med det. Man kan dog konstatere, at det kører fortrinligt inden for de rammer, det har.

Der er strømoftag på alle tre aksler, hvilket også må være minimum på et så lille lokomotiv. Drivkraften overføres via kardan og tandhjul til midterakslen og herfra videre gennem kobbelstængerne. Der er frit gennemkig gennem førerhuset, og der er rigelig plads

til at placere en lokomotivfører. For og bag er der hvide attraplygter, og de væsentligste detaljer er faststøbt på kedlen og førerhuset, bl.a. er der en skovl på bagvæggen. I og for sig mangler der ikke noget, men der vil altid være rum til yderligere raffinementer.

Gangtøjet er et nummer for sig, da det synes at være komplet – og for størstedelen udført i bruneret metal med fint profilerede driv- og kobbelstænger. Vægten på modellen er 44 gram. Lokomotivet er ikke udstyret med NEM-stik til dekoder, men en dreven modelbygger vil nok kunne finde ud af at montere dekoder selv. Det er simplificerede A-koblinger for og bag, og tilsyneladende har Roco forberedt koblingerne til en form for Bosna-kobling – faste koblingsstykker, der skulle kunne stikkes ind under koblingsbøjlerne (ikke medleveret).

Roco art. nr. 33242 H0e smalsporlokomotiv. Pris ca. kr. 750,-.



Modellens indre er kompakt med motor og drev på mindste plads.



Der er vedlagt ætseark med fint påtrykte skilte.



Fint gangtøj på den lille maskine.

Heljans nye autobil...

...kør' i timen otte mil – i hvert fald hvis man benytter sig af muligheden og indbygger Faller Car System, som modellen er forberedt til. Forakslen er drejbar, bagakslen er lejet med plads til tandhjul, og begge aksler har fine, profilerede gummidæk med slidbaner. Vendediametren er cirka 22 cm. Preiser-figurene – hvis man vil befolke rutebilen – må dog have benene sat af, da der kun lige er plads til sæder og ryglæn. Indretningen er i rød plast. Her kan man selv detaljere yderligere med gråt gulv og sølvfarvede kanter på ryglæn samt sort rat, instrumentbræt m.v. I øvrigt havde rutebilchaufførerne brun uniform med brune rede messingknapper – også længe før '1972-designet' tvang alle DSB-ansatte til at gå i brunt.

Flot model

Overdelen støbt i klar polykarbonat, lige som Ms-lyntoget var i sin tid. Overdelen er bagefter lakeret i højglans, mørkerød farve (RAL 3003 rubinrød), som nok er korrekt. Jeg husker farven som lidt lysere, men det kan skyldes, at rutebilerne blev bleget af vind og vejr. I hvert fald stråler rutebilen som en nyslået tokrone – og det er helt i orden, for rutebilerne blev altid holdt flot vedlige. Det grå mavebælte er indrammet af fine, sølvfarvede lister, lige som diverse pyn-telister også er præget med sølvtryk. Påskrifterne, ja selv vægtrasteret og nummerpladen er gengivet med nøjagtige påtryk – og så er de gule refleksmærker på siderne (desværre) også medtaget. Desværre, fordi det så placerer modellen i epo-



Den styrbare foraksel giver mere realistiske optrin på modelvejene. Her går det vist ud over buskadset...



Undervognen er forberedt til Faller Car System.



De to chauffører i de brune uniformer er klar til at køre ud på landevejen.

ke IV mere end i epoke III, men det er der på den anden side nok nogle, der gerne vil have (eller ser stort på!).

Nummerpladerne på vogn nr. 783 er fra før reformen i 1967, og de er korrekte i skrift som i indhold (EK 79.506, Skælskør købstad). Dog er der lidt for stor afstand mellem bogstav- og nummergrupperne på nummerpladen, lige som punktummet mangler, men mon ikke man kan leve med det? Ellers har Skilteskoven et bredt sortiment af nummerplader i helt korrekt udseende. Nr. 783 stemmer dog ikke helt overens med

forbilledet. Modellen har én fordør, mens den virkelige nr. 783 havde midterdør til-lige. Her skulle Heljan have valgt f.eks. nr. 786, der kun havde én fordør – og som netop også kørte på Skælskør-ruten. De øvrige rutebiler, der er udsendt – nr. 785, 790, 846, 849, 853 og 855 – stemmer dog overens med forbillederne, hvad dørantallet angår.

På taget er der to klare trækruder, sidespejlene er monteret på forhånd, og det samme gælder den fine lille detalje bagest – bagagebæreren, der kan klappes ned, således at man kan anbringe



Opbygningen af undervognen er ret pudsigt, men ganske indlysende.



Stolte præsenterer to af Statsbanernes chauffører de nye, buttede rutebiler for pressen i 1961.

cykler og barnevogne dér. Baglygtearrangementet er fra serien af vogne fra 1961, hvor der blev monteret ekstra, vandrette stoplys oppe i mavebæltet for at øge trafik-sikkerheden. Bemærk også hastighedstavlen (60 km/t) på forbilledet. Med tiden blev hastigheden øget til 70 km/t. Denne tavle mangler dog på modellen, men også her kan Skilteskoven være behjælpelig.

Ingen er fuldkommen

Flere af vognene som f.eks. vogn 785 havde tre små pyn-telister bag forlygterne – det har modellen af nr. 785 ikke.



Allerede i 1961 var trafik-sikkerheden i højsædet på DSB's rutebiler, bl.a. med disse højt-siddende baglygter, som også genfindes på Heljan-modellen. Arkiv Spor og baner.



Fine detaljer, men nummer-pladen er ikke helt korrekt.

Den mest iøjnefaldende forskel er vel, at vingehjulet – som på Statsbanernes rutebiler var belagt med ægte bladguld – på modellerne blot er safrangule (samme nuance som påskrifterne) og mangler struktur i vingerne. Det er så afgjort en manko, og til prisen kunne man godt have forventet, at denne markante detalje var pinligt korrekt. Nu må man – hvis man tør – selv i gang med en guldpenn og male vingehjulet op – en lidt prækær proces. Forhåbentlig vil en producent lave passende, ætsede vingehjul og krone, så man kan forfine modellen yderligere.

Bortset fra denne lille mangel er modellen en ubetinget berigelse på ethvert epoke III/IV-anlæg – og såmænd



Vingehjulet på vogn nr. 109 – her anes guldfarven. Den lyse plet er genskin i lakken. Foto Spor og baner.



Vingehjulet på modellen – det er lidt livløst i det.



Et af forbillederne for Heljan-modellen – DSB 785 Volvo B65508, bygget af AaK 1960. Slagelse, sommer 1970. Foto Jens Birch.

også på nyere, da Danmarks Jernbanemuseum har bevarer en hel del lignende rutebiler. Heljan har sendt modeller med destinationer fra forskellige dele af landet på markedet på samme tid, så der skulle være mulighed for, at (næsten) alle ønsker kan blive opfyldt – der er vogne med destinationer til Valby, Skælskør, Sønderborg, Vejle, Herning, Viborg og Århus. Pudsigt nok mangler der en fynsk model – og Fyn var tilmed en af de landsdele, hvor DSB havde det tætteste rutebilnet, herunder rute 577 Faaborg-Nakkebøl-le Sanatorium-Pejrup, der til sidst kun blev befaret to dage om ugen! Den var heller ikke særlig benyttet, forståeligt nok, men det var da hyggeligt at køre med den de få gange, jeg gjorde det.

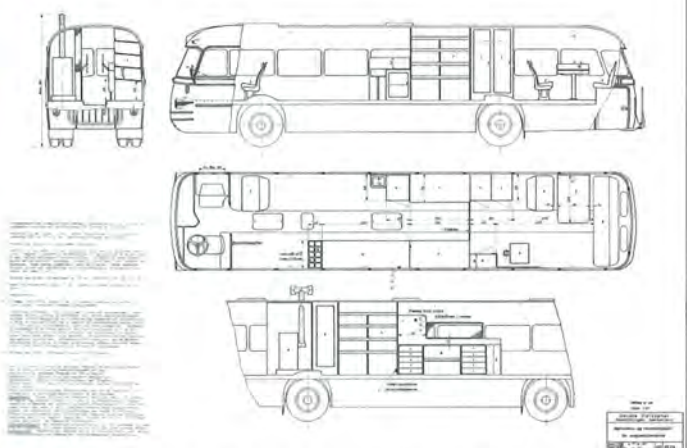
I øvrigt blev enkelte rutebiler efter endt tjeneste over-

ført til 'specialvognsparken', bygget om til rullende værksteder og fik malet overdel-grå – en idé til en variant fra Heljan? ■

Heljan art. nr.
3000/3001/3002 Enkelt rute-bil. Vejl. pris kr. 399,-.
Heljan art. nr. 3010/3011
Tovognssæt.
Vejl. pris kr. 699,-.



Så kører vi af sted med barnevognen bagpå.



Indretning i DSB Værkstedsbus for Svejsekolonnen 1971. Arkiv H. Orłowicz.

BR 110 – en elegantier i blåt



Af Flemming Søeborg

I 1950 besluttede et udvalg under DB, at der skulle anskaffes fire typer af ellokomotiver, som skulle basere sig på mange fælleselementer. Det drejede sig om eksprestoglokomotivet E 10, en mindre godstogsmaskine E 40, et kraftigere universallokomotiv E 41 og et kraftigt godstogslokomotiv E 50.

E 10 blev bygget i flere serier og omfattede cirka 380 eksemplarer. Maskinerne fik et moderne, afrundet udseende med meget harmoniske former, og vognkassen blev lakeret i den elegante, koboltblå farve, som også 1. klasses vognene fik. Lokomotiverne blev bygget af flere forskellige fabrikker, og de enkelte serier blev ændret

undervejs. Sidste serie – fra nr. 288 – fik en lidt ændret front med 'strygefalter' midtpå og ændrede sidejalousier.

Som noget nyt fik lokomotivføreren bekvem arbejdsplads med stol, og i løbet af 1960'erne blev maskinerne lidt efter lidt moderniseret, bl.a. med indbygning af dobbelte frontlanterner (med slutlys) og demontering af tagrende. I 1968 blev E 10 omtilretet til BR 110, men efterhånden fortrængte de større, stærkere og hurtigere E 03/BR 103 dem fra eksprestogstjenesten til mere ydmyge funktioner. I 1993 blev knapt en snes BR 110 ombygget til BR 139, da DB manglede godstogslokomotiver med elektrisk bremse. I dag er de allerfle-

ste udrangerede og kører mest i regionaltrafik.

Blåt til lyst

Overdelen er halvmalt blå, påtrykkene klart hvide, og på taget sidder de to røde pantografer. Modellen repræsenterer den af udgaverne, hvor tagrenden er erstattet af små render over dørene, mens lanterneerne endnu er enkelte. Sidegit-

rene er af 'Schweiger'-typen. Samtlige håndbøjler er separat monterede. I forruderne er de påfaldende varmelegemer tydelige, og i det ene førerrum troner den glade elektrofører. Såvel tag som bogier er fint detaljerede med overholdelse af alle mål.

Lokomotivet kører som det skal – det er en gennemprøvet konstruktion,



BR 110 145-0 på Essen Hbf. Foto Benedictus, Wikipedia.



BR 110 228-4 i Prien, Bayern 1999, desværre her med dobbeltlygter og nyt DB AG-emblem. Foto Flemming Søeborg.



Fine tagdetaljer er en selvfølge i dag.

som ikke volder problemer (centermotor, to svinghjul, kardantræk). Motoren trækker på alle aksler, der også er strømførende (også den med hæfteringe). Vægten er 406 gram. Lysskiftet hvidt/rødt fungerer efter hensigten – dog virker de tre hvide frontlanterner mere grønligthvide end godt er. Overdelen fjernes nemt, ved at man hiver ud i siderne. Modellen er forberedt til PluX22-dekoder.

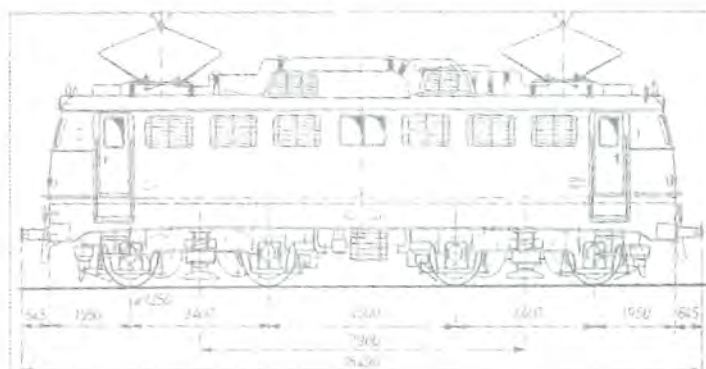
Der er vedlagt diverse løs-

dele, men man skal være meget opmærksom, når man løfter maskinen ud af æsken, for tre af de fire spinkle, ætsede vinduesviskere var faldet af på min maskine (de lå i æsken). Den ser godt ud med en stribe blå/grønne UIC-Y-vogne efter sig, men blev naturligvis også brugt til de store, internationale tog. ■

Roco art. nr. 73570 DB BR 110 168-2. Pris ca. kr. 1.500,-



Førerpladsen på BR 110 243-3 Foto K. Jähne, Wikipedia.



Tegning af BR 110 med hovedmålene. Arkiv Spor og baner.

Nye DVD'er med gamle jernbanefilm

De to første af en lang række DVD'er med gamle, fynske smalfilm fra alle øens jernbaner er nu udkommet. Den gennemgående fortæller er Lars Viinholt-Nielsen. De to første film omhandler Ringe-Nyborg Banen (RNB) og Odense-Middelfart-Bogense (OMB). Filmene er en dejlig blanding af gamle filmoptagelser, LVN's kyndige kommentarer og sammenligninger af 'før-og-nu'-billeder. I RNB-filmen kommer vi således på lidt jernbanearkæologi med LVN på jagt efter en nedlagt kvægfold, og det er spændende at høre om de lokale forhold for hver station. Lidt irriterende er baggrundsmusikken, der

heldigvis ikke er konstant.

Det er Jimmi Bisgaard, der står bag serien af DVD'er, der i alt vil omfatte 12 stykker med alle de fynske jernbaner samt Langelandsbanen. Filmene kan købes i abonnement og vil komme løbende gennem det næste halvandet år.

Prisen er 139,- kr/stk, og tegner man abonnement, vil filmene blive sendt til éns adresse. Send navn og adresse til fyn@detgamle-fyn.dk eller køb de film, du ønsker hos en forhandler. De kommende film bliver om RFB, Strib-Nyborg, SNB, NFJ, SFJ, ONFJ, OKMJ, Assensbanen, LB, SFB, så der vil blive nok at se på.

fs



Ludmilla fra Lugansk larmer lystigt...



Tekst og fotos
Flemming Søeborg

I nr. 15 blev Pikos nye model af det østtyske lokomotiv BR 130, 'Ludmilla' kort omtalt. Nu er der kommet yderligere et par varianter, BR 130 005-2 (med digitallyd) og BR 231 059-7 (ex. BR 131). Da flere 'Ludmilla'er i sommerens løb – dog af serien BR 132 (232) – kørte her på Marskbanen mellem Tønder og Esbjerg, er der anledning til at se nærmere på forbilledet og de nye modeller.

Typen stammer fra de russiske TE 109, der blev bygget på lokomotivfabrikken i Lugansk i Ukraine i det daværende Sovjetunionen. Byen blev på et tidspunkt omdøbt til Vorosjilovgrad, men hedder atter Lugansk og har været i søgelyset pga. krigshandlinger denne sommer. I følge de interne produktionsplaner i Comecon-landene* skulle DDR ikke bygge store diesellokomotiver, men aftage dem fra fabrikken i Lugansk. Så langt, så godt. DR (Øst) ønskede lokomotiver med elvarme, men det kunne fabrikken ikke levere – der var ingen erfaring med elvarme, og personvognene i Sovjetunionen blev opvarmet med kakkelovne. DR måtte modtage lokomotiverne, som de blev bygget, dvs. uden elvarme. Tilmed var de alt for

tunge, men det stod heller ikke til at ændre.

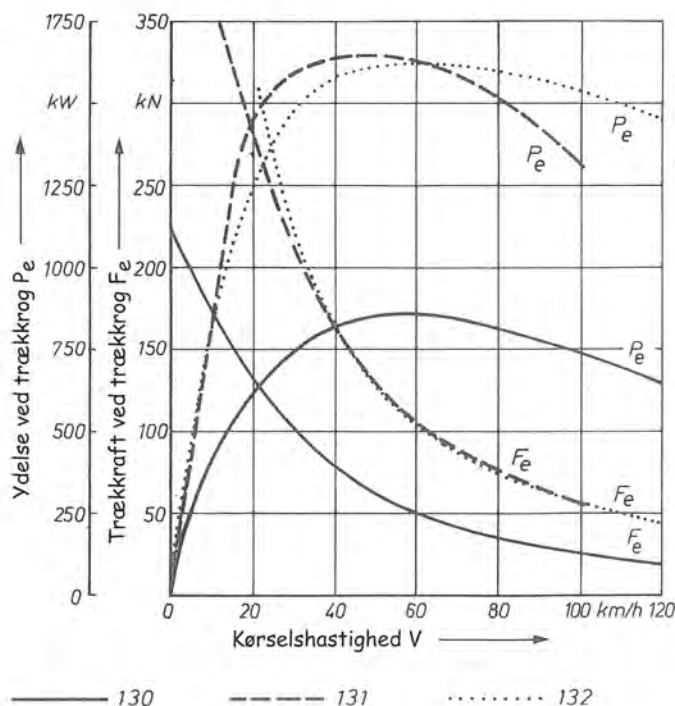
Lokomotiverne blev leveret fra 1970 i flere serier, men da DR stadig ikke kunne få elvarme i lokomotiverne, blev 76 af dem gearret om til langsommere godstogsmaskiner og fik litra BR 131. Først i 1973 kunne fabrikken i Lugansk levere lokomotiver med elvarme, og disse fik betegnelsen BR 132 (BR 232). De var 20 cm længere end BR 130, de havde et vindue mere i maskinrummet samt mindre, blændingsfri front- og sideruder. De fik en max.-hastighed på 120 km/t, men de var stadig for tunge til sidebanerne på grund af det høje akseltryk (over 20 t). Trods det var det et udmærket universallokomotiv, der blev bygget i over 700 eksemplarer til DR.

Den enes død,...

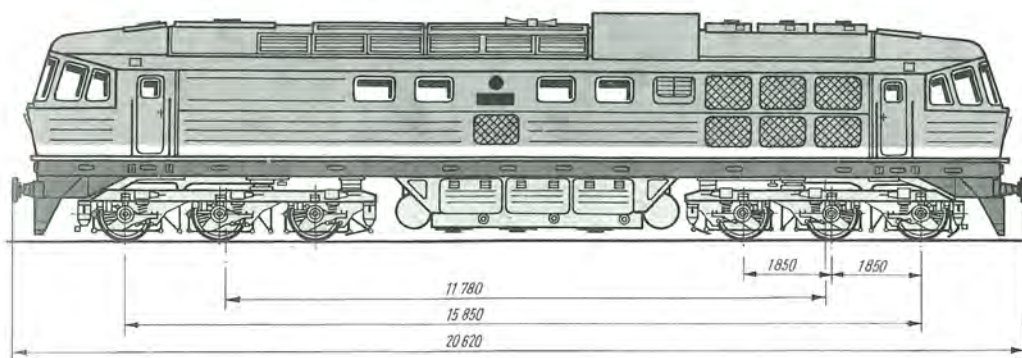
De første serier, BR 130 og 131 (230 hhv. 231) blev udrangeret efter den tyske Genforening i 1989. BR 231 blev udrangeret, fordi man ikke havde brug for lokomotiver uden elvarme. BR 232 (og de ombyggede serier 233, 234 og 241) har derimod overlevet og kan ses over hele Tyskland samt i nabolandene – som f.eks. nu også i Danmark. Nogle af dem er renoverede med nye motorer og vil nok kunne opleves nogle år endnu for-



Et par nye varianter af 'Ludmilla' fra PIKO på vej.



▲ Trækrafts-diagram for BR 130, 131 og 132.



Tegning af prototypen af BR 130 med de store sidevinduer. Arkiv Spor og baner.



132 075 mellem Riesa og Döbeln cirka 1985. Foto DR.

an godstog. De har gjort det godt – fra at være et symbol på sovjetisk ineffektivitet kom de til at dominere driften på de ikke-elektrificerede strækninger i DDR, og mange af dem kom senere til at overtage kørslen fra f.eks. BR 218 hos den tidligere ærkefjende i det vestlige Tyskland efter Genforeningen – så 'Ludmilla' og hendes søstre var alligevel ikke så tossede endda!

Russer-drønet

BR 231 059-7 er i udseendet som et epoke V-lokomotiv fra tiden kort efter 1989, dvs. stadig i den gamle, mørkerøde farve, men med det nye DB AG-logo i rødt. BR 130-005-2 er i en mere postkasserød, halvmat farve,

men da forbilledet er fra en af forserierne, er frontvinduerne markant større – og så har lokomotivet, ud over den formidable lyd, en ekstra finesse, idet sideskiltene er belyst, lige som på amerikanske lokomotiver. Tillige har maskinen et markant frontskørt, nærmest som en sneplov, men har samtidig færre håndbøjler på fronten. Ingen af de to maskiner er udstyret med elektrisk bremseudrustning (opbygning på taget).

Lydversionen er overvældende. Maskinen larmer værre end et tærskværk, der er alle mulige lys- og lyseffekter – mindst 20 digitale funktioner er proppet ind i maskinen med et lydniveau, så det nærmest er uudhol-



BR 231 i den klassiske, bordeauxrøde farve, men med moderne DB AG-logo.



Fronterne er vidt forskellige på de to udgaver af BR 130 og 231.



Også siderne er ret forskellige på de to nye udgaver af 'Ludmilla'.

deligt at høre på. Ved tryk på F22 sænkes lydniveauet dog (som ved tunnelkørsel). Begge maskiner har utroligt blød og smidig kørsel, fabelagtig trækraft, lysskift og er meget flot detaljerede, især på fronter og bogier. Med sådanne modeller er det en ubetinget fornøjelse at have med modeltog at gøre. ■

* Comecon-landene: USSR, DDR, Polen, Tjekkoslovakiet, Ungarn, Rumænien, Bulgarien, Cuba, Mongolske Folkerepublik. Andre lande så som Albanien, Jugoslavien, Vietnam, Kina, Laos og Nordkorea havde varierende tilknytning til Comecon, der stod for det økonomiske samarbejde i Østblokken fra 1949-91.

Piko art. nr. 59742 BR 231 059-7 DB AG V. Vejl. pris kr. 800,-.

Piko art. nr. 59748 BR 130 005-2 DR IV med digitallyd. Vejl. pris kr. 1.500,-.



Nummerskiltet er belyst på BR 130 005-2 – en fin detalje.

En fragtterminal i model

Tekst og fotos Rolf Brems

Når man bygger en model-jernbane, er det vigtigt, at den har et formål, at togene kan fragte gods eller passagerer fra A til B som i virkeligheden.

På min sidste udbygning af den svenske del af mit N-anlæg var jeg nået til Kiruna, som er endestationen for passagertrafikken. Malmtogene fortsætter en tand længere til minen. På banegården havde jeg lavet en afgrening med to spor, hvor planen var en stor læsseplads med en kulissebaggrund med lidt bygninger og containere. Men efter et besøg i Jönköping, hvor jeg



Udskæring af sidevægge med porte.



Her kan man fornemme strukturen med 'betonplader'.



Det hele males lysegråt som beton.

kom forbi nogle kombi- og fragtterminaler syd for byen med bl.a. DHL-, IKEA-, DSV- og Elgiganten-trailere samtidig med, at Fleischmann udsendte en række trailerbærevogne, var det oplagt at lave en fragtterminal.

På bagsiden, om man da kan kalde det sådan, blev terminalerne betjent af jernbanen, og på forsiden var der en uendelig række af læsseramper til lastbiler.

På Google Earth kunne jeg senere se, at en af bygningerne i Jönköping havde en længde på små 600 m, altså 3,75 m i størrelse N! Det er hele rummets længde, så endnu en gang måtte jeg ind på kompromiets smalle sti.

Let byggeri

For at gøre det let valgte jeg at bruge styrplade fra Plastcard med 6,3 mm kvadrater, oprindelig beregnet som fortov, men yderst velegnet som betonelementer. Det nemme består i, at man har noget at skære efter, samt at opmåling begrænser sig til optælling af kvadrater. Pladsen tillod, at bygningen kunne blive 45 x 13 cm med 13 porte og en lille admini-



Byg en fragtterminal – det er ikke så svært.

strationsbygning. Bagsiden, som blev lavet i pap, blev uden detaljer.

Efter udskæring af to pladelængder i seks terns højde blev portene udskåret. Da jeg valgte kvadratstørrelsen på plastcard-pladen, havde jeg taget bestik af en lastbils bredde i størrelse N. Det passede meget godt med tre tern.

Under portåbningerne limede jeg en strimmel i ét terns højde. Strimlen skulle tjene som forstærkning til både læsserampen og som sammensvejsning af de to længder. Læsserampen var en anden ét terns strimmel, nu med bagsiden vendt opad.

En anden strimmel blev brugt som forstærkning og understøtning af tag. Den blev limet 2 mm under over-

kanten.

Som udbygning for at beskytte lasten mod vejrliget valgte jeg igen den lette løsning med at illudere betonelementer indvendigt i porten med kraftig karton i sort. Andre farver kan også gøre det.

Da administrationsbygningens tre facader var skåret til på længde, og vinduerne var udskåret, blev det hele limet sammen. Derefter fik det en let grå bemaling (to gange) med et par dråber mørkeblåt iblandet. Læsserampen fik en mørkere nuance.

Facade og gavle blev limet til en bund af 2 mm pap. Tilskårne raketpinde blev brugt som hjørneforstærkning og tagunderstøtning.

Taget var 1 mm pap, som blev malet i gråsorte nuancer. Forinden havde jeg boret huller til udsugning lavet af støberester fra plastbyggesæt.

Genbrug af emballage

Udfordringen mht. limning af pap og plastcard er at finde en lim, der limer lige godt på begge dele. Hvid, uden-dørs trælim er anvendeligt på plastcard, omend det ikke er det optimale (her kan R/C Modellers Craft Glue anbefales, red. anm.)

Portene til terminalen blev lavet af plastplade i bølgeform. De blev malet blå og



En lille administrationstilbygning.



Fragtterminalen nærmer sig færdiggørelse.

blev anbragt i forskellige stillinger.

Almindeligt bølgepap findes i mange emballager, men er for det meste lige stort nok til str. N. Man kan være heldig at finde finere former for bølgepap i nogle emballager, ellers kan det købes i velassorterede boghandlere. Butikkerne tilknyttet arkitektskolerne i Århus og København er også leveringsdygtige i det meste inden for modelbygning.

Dørene med det lille vindue og dørhåndtag blev lavet på en computer og printet på lidt kraftigt, blankt papir. Med almindelig farvet karton og en tuschpen kommer man også langt, hvis ikke man er ferm til det med computeren.

Langs med kanten på læsserampen malede jeg gule sikkerhedsstriber med skæret af en hobbykniv. En trappe af sammenlignede papstykker blev sat under døren til administrationsbygningen.

Da bygningen på anlægget står lige under øjenhøjde, havde jeg i den forreste del limet gulv indvendigt i byg-

ningen i samme højde som læsserampen. Der kunne jeg så skabe lidt liv ved at placere lidt gods og nogle mennesker bag de åbne porte.

Ovenlysvinduerne stammer fra nogle gennemsigtige plastikemballager, som jeg skar op diagonalt og lukkede med papstykker i hver ende. Sprosserne blev malet på med en special tusch, som binder på slige ting.

Til sidst fandt jeg et firmalogo fra Internettet, som kunne understøtte nogle af navnene på trailerne, der opererer i området, nemlig det norske "Nor-Cargo". Nummeringen af portene må vente til senere, ligesom en 2 cm forøgelse af anlægsdybden på modulet for at trailerne kunne være der må komme senere.

Omgivelser og baggrund

Som sagt var det en udbygning til Kiruna Banegård, bygget som et lille modul med en baggrundsplade. Selvom baggrunden var himmelblå, skulle himlen lige friskes op. Den fik lidt mørkeblåt foroven og et mix af lysere nuancer ned mod

bunden. Den fjerne baggrund skulle signalere lidt tundra med lav og sparsom bevoksning og fik endda lidt sne.

Klipperne blev malet i flere nuancer af skifer og koksgråt med lidt brunt her og der, derefter lidt grønne nuancer og til slut nogle grantræer. Birketræer er jeg ikke så god til at male.

Bygningerne er for mit vedkommende nogle gengangere fra Modellgrafik. De blev nedskaleret og fik hakket et par underetager væk og blev beklædt med papirstrips for at dække de oprindelige farver. Den ene blev så til Green Cargos laplandske hovedkontor. Den lave gule bygning fik også fjernet nogle etager. Den fik lidt tagudhæng for at give lidt dybde.

Den opmærksomme læser har måske allerede genkendt bygningen til venstre. Det er Dansk Total Entreprise i Glostrup. For at skjule logoet søgte jeg igen på Internettet under logos, og vupti,



Figurer og lidt gods skaber illusionen om liv og travlhed på terminalen.

et af de første var et velegnet i rødt, der kunne dække det danske islæt.

Containerne i baggrunden er fra Frihavnen. Det er mere eller mindre de samme containere, der er byttet lidt rundt på - og forstørret og formindsket.

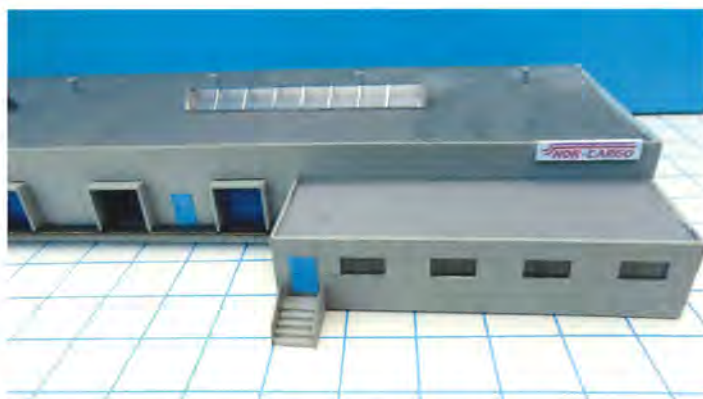
Nu kan transporterne begynde. Det første spor bag terminalen er til de lukkede godsvogne, der kommer med stykgods. Det bageste spor fører så over til container- og kombiterminalområdet. Et Hectorrail-lokomotiv er allerede ved at trække en stamme med Maersk-containere ud.



Så er der åbnet på terminalen, og Hectorrail er i færd med rangeringen.



Der skal ikke meget til for at lave en moderne fragtterminal i N.



Enkel og funktionel stil - med firmalogo på toppen.

E 41 – Skrubtudsen eller Champagneproppen



På en regnfuld dag slæber E 41 et lokalgodstog af sted.

Af Flemming Søeborg

E 41 var det mindste af 1950'ernes mange nykonstruktioner af ellokomotiver i Tyskland. Det fik kælenavnet 'Knallfrosch', hvilket betyder 'skrubtudse'. Det skyldes dels den grønne farve, dels den karakteristiske, smældende lyd fra kredsløbet, når maskinen startes. Skrubtudser kan jo også være knaldende fyrværkeri. Et mere lystigt tilnavn var 'Sektorkork' (champagneprop). Knaldene skyldes, at strømfordeleren udvikler et magnetfelt ved omskiftningen. Herved kan der fremkomme meget høje spændingsspidser, der frembringer store lysbuer og følgende smæld. Spændingen falder endvidere samtidig hurtigt og forårsager rykvis kørsel. I alt blev leveret 451

maskiner fra 1956 og frem. Maskinerne blev brugt til lettere kørsel, især i nærtrafikken. De sidste blev udrangeret i 2006.

Pikos model

Piko vælder sig i succes i disse år med den ene fremragende nyhed efter den anden – f.eks. V 200, BR 245, BR 130 'Ludmilla' og nu E 41. Der er faktisk ikke ret meget at sige om det – det kører perfekt, vejer godt til, der er ingen som helst løsdele, der skal eftermonteres, og udseende og detaljering er acceptabel til prisen. Den mørkegrønne, halvmatte farve (RAL 6020) er korrekt, taget er sølvfarvet, som det var oprindeligt, pantograferne røde og meget spinkle, og den øvrige tagudrustning er veldetaljeret. Håndbøjler på



En godt afbleget E 41 006 ved jernbanemuseet i Dieringhausen 2006. Foto Borsi112 – Wikipedia.



▲ Lidt grove bogiesider på E 41.



◀ Meget små fjedre holder slæbestykket vandret.



▲ Skarpt og præcist påtryk.

front og ved døre er fritstående, der er antydede varmekuffer i frontruderne, men pufferplanker mangler bremseledninger m.v.. Bogiesiderne virker umiddelbart også lidt grove, men man kan jo heller ikke få alt for (næsten) ingen penge!

Hjulskiverne er meget store (14,3 mm Ø), hvilket dog er korrekt, da de i virkeligheden er 1.250 mm Ø. Modellen er forberedt til PluX22-stik. I digital drift kan front- og bag-

lanterner tændes og slukkes manuelt, lige som lyset i førerrummene kan tændes og slukkes – en fin detalje. Dimensionerne stemmer i øvrigt, bortset fra at Skrubtudsen virker en smule for 'højbenet' (pufferhøjde midt ca. 14 mm – den skal være 12 mm) Modellen udsendes også i AC-udgave (art. nr. 51511).

Piko Expert art. nr. 51510 E 41 074. Pris ca. kr. 900,-.



De to nye slægtninge BR 110 og E 41 side om side.

Katten på skinner

Tekst og fotos
Flemming Søeborg

Man forstår godt tilnavnet 'katten' til Vectron-lokomotivet, for der er tydelige 'knurhår' under frontruden – præcis som på en kat. Vectron-klassen er en helt ny lokomotivkonstruktion fra Siemens. Det findes i såvel elektrisk som i dieseldrevet udgave (tysk BR 191-193 hhv. BR 247) og bruges til såvel gods- som til passagertog. I el-udgaven kan det leveres til flere strømsystemer med ydelse fra 5.200-6.400 kW med hastighed op til 200 km/t. Railpool-lokomotivet ejes af Lokomotiv-Leasing Unternehmen München.

Modellen

Der er slet ingen løsdele, der skal monteres – alt er på plads, men modellen ikke spartansk på nogen måde – snarere tværtimod. Helhedsindtrykket er godt, det er en Vectron, man har foran sig, og især fronterne med knurhårene virker meget tiltalende. Nogle detaljer er faststøbt som f.eks. vinduesviskerne. Håndbøjlerne på fronten er separat monterede. Detaljerne på taget er flotte med tynde ledninger, isolatorer i flere farver og fine strømaftagere. Ristene på taget er separat monterede dele.

Påtrykkene på sider og fronter er suveræne og i flere farver i overensstemmelse med forbilledet. Et kig ind i fører-

rummene afslører meget store rum med god plads til såvel fører, medpassager samt til et helt selskab af medrejsende. En skam, at Piko har sparet lokomotivføreren væk her – et forvarsel om tider, der vil komme med det nye signal-system ERMTS? På fronten er skrifttrækkene "Siemens" og "Vectron" graveret lige over pufferne – en meget flot detalje.

Modellen har træk på alle fire aksler, hvoraf to hjul er udstyret med hæfteringe. Vectron-maskinen har centermotor med to svinghjul og kardanled. Det hele er dækket af printpladen med lysdioder og øvrig elektronik med plads til højttaler. Der er 11-benet stikprop (til PluX 22-dekoder). Topfarten i analog udgave er rigeligt høj – nærmest som en racerbils med et stort udløb. En tysk måletest viste en max.-hastighed på 310 km/t – eller ca. 86 cm/sek. Hastigheden kan naturligvis reguleres bedre i digitaldrift. De tre hvide frontlanterner veksler med to røde slutlys ved retningsskift. Koblingerne sidder i NEM-skakter. Modellen har nr. 91 80 6193 801-8 D Rpool – så fik vi vist det hele med. Facit er: En moderne model med gode egenskaber og fine detaljer til en gunstig pris, dog med vildt overdrevet fart. ■

Piko art. nr. 59970 Siemens Vectron Railpool. Pris ca. kr. 1.000,-.



Siemens Vectron 193 922. Foto Wikipedia.



'Katten' i nærbillede - bemærk firmanavnet over pufferne.



◀ Railpool-maskinen i al sin magt og vælde.



Vectron-modellen har fine tagdetaljer.

Nattoget i spor N

Tekst og fotos Rolf Brems

Hvis man med Fleischmanns to nye sovevognssæt havde tænkt sig at fortsætte, hvor DSB slap, når kørslen med "H.C. Andersen"-nattoget (HCA) indstilles den 1. november, risikerer man at blive en kende skuffet. De to sæt består hver af tre vogne. Det ene sæt består af to sovevogne og en bistrovogn, det andet sæt indeholder en rejsegodsvogn istedet for en bistrovogn.

Fleischmann skriver selv, at epoke V-vognene bruges i løb til bl.a. Danmark, og tænker fabrikanten på det daglige HCA-løb, som via Padborg kører til København og retur til Prag/Basel/Amsterdam, skyder Fleischmann lidt med spredet hagle.

Uden at ville lægge hovedet på blokken mener jeg ikke, at de nye vogne har kørt i HCA eller "hoteltoget", som nattoget kaldes i daglig tale. Løbet er en del af "City Night Line"-konceptet (CNL) og bliver i Danmark trukket af en EA-maskine.

Vognene i sættet

Bistrovognen litra WRmbz er indrettet med både spiseborde og barområde. Det en gammel Interregionvogn, som også har befaret de danske skinner i "Nordpi-

len". Bistrovognen forsvandt fra HCA-toget i maj 2014.

Sovevognen med det høje rillede tag, litra WLABsm, er en 1. og 2. klasses vogn af typen T2S med henholdsvis 17 og 34 senge og har ikke kørt i HCA – og i øvrigt heller ikke i denne bemaling i Danmark. Vognen har kørt i "Trans Euro Night" (TEN) og fandtes også i den dyblå bemaling hos DSB (i str. N udgivet af ROCO for en snes år siden).

Sovevognen litra WLABmh er en gammel svend fra 1950'erne, bygget til Deutsche Speise- und Schlafwagen Gesellschaft (DSG), og har heller ikke kørt i HCA. DSB har dog lejet nogle blåmalede vogne, som har kørt i "Ferieekspresen" i 1990'erne. Vognen er både indrettet til single- og dobbeltkupeer på 1 kl. og har 33 senge på turistklassen.

Alle vogne er modeller af 26,5 m vogne og har, så vidt

jeg kan se, alle påskrifter på både chassis og undervogn. Selv på dørene er der kommet diverse beskitninger, og i vanlig stil står påskrifterne knivskarpt og så småt, at jeg ikke kan læse dem! Vognene er yderst letløbende med deres metalhjul og kobler let. En mere korrekt vognafstand kan opnås med kortkoblinger. Der er interiør i alle vogne, ligesom de er forberedt til interiørløys.

Forskellen på de to sæt er



Nattoget slanger sig igennem et forstadsområde.



Nattoget ankommer til Ringsted den 4. september 2010. Foto Flemming Søeborg.



Det nye sæt med tre vogne.



WLABmh-vognen har kørt herhjemme, men i blå bemaling.

som sagt rejsegodsvognen litra Dms, en vogn som i ICE-farver (hvid og rød) har kørt i "Skiløberen", men altså heller ikke i hoteltoget.

I min optik havde det været mere oplagt at lave det ene sæt med to liggevogne, da de fandtes i et større antal end sovevognene, også i hoteltoget, eller nogle toetages sovevogne, men det kan jo være, at Fleischmann med tiden sender sådan nogle sæt på gaden.

Alt i alt, et flot og velkørende sæt som efter min mening sagtens kunne bruges på et dansk anlæg, og ligger man ikke under for noget litereringstyranni, vil vognene da også kunne bruges i HCA eller "hoteltoget", for de ligner vognene dér til forveksling. ■

Fleischmann art. nr. 781402 og 781406 vejl. pris kr. 975,- pr. sæt.



Afgang med nattoget om få minutter. København.H. 7. april 2009. Foto Flemming Søborg.

Nye numre fra Skilteskoven

Jørgen Røn har atter været en tur bag skærmen og har sendt nye sæt med H0-num-

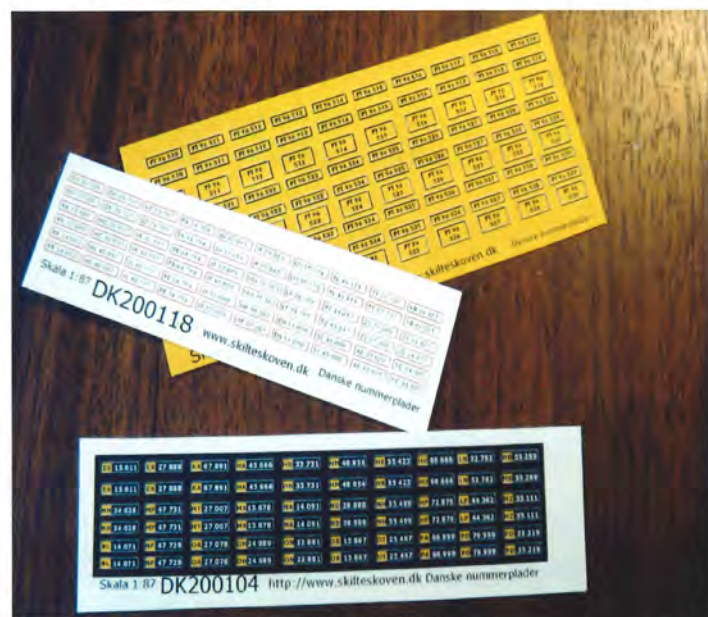
merplader på markedet. De nye sæt udmærker sig ved at være trykt på selvkla-

bende, meget tyndt vinyl og ved at være udskåret på forhånd. Man skal derfor blot bukke bærepapiret lidt bagud, hvorefter hjørnet på en nummerplade løsner sig, og man kan så med en spids pincet anbringe nummerpladen der, hvor den skal sidde.

Der er udsendt tre nye sæt: Det ene er med de navnkundige gul/sort/hvide papegøjeplader (med to bogstaver, 1958-67). Disse plader dækker stort set hele landet (København, Sjælland, Lolland, Fyn, Sønderjylland og Vendsyssel i epoke III).

De to andre sæt indeholder hvide hhv. gule EU-plader (uden det blå felt), altså epoke IV-VI. Man kan jo stadig få nummerplader uden det blå felt. Der er til 30 køretøjer på hvert sæt – og de gule plader indeholder såvel rektangulære som kvadratiske plader. Der er nu slet ingen undskyldning for ikke at have nummerplader på sine køretøjer. Sættene forhandles direkte via hjemmesiden www.skilteskoven.dk. ■

Art. nr. DK200114
Papegøjeplader
Art. nr. 200113
Gule EU-plader
Art. nr. 2001148
Hvide EU-plader
Vejl. pris kr. 30,- pr. ark.



◀ De tre nye sæt i H0.

Nye varianter af Hios-v-vognene

Tekst og fotos af
Flemming Søeborg

A.C.M.E. har sendt to nye tovgognssæt af de pudsige Hios-v-vogne på markedet. Der er tale om nogle påtryks- og bemalingsvarianter – hver især ret specielle.

Det ene sæt indeholder to ret neutrale vogne – ser det ud til. Den ene er 'uden dikkedarer', med sort 'DSB'-logo (42 86 230 7 024-3), mens den anden ser ligesådan ud – indtil man vender den og ser, at den ene skydelåge er sølvfarvet. Det er en fin idé, som forhandlerinitiativet har fundet på, men desværre er det endnu ikke lykkedes at finde fotobelæg for denne variant (42 86 230 7 007-8). Den afvigende farve skulle skyldes et driftsuheld, og vognen blev efter sigende aldrig malet



om igen.

Det andet sæt indeholder ligeledes en neutral vogn med sort 'DSB' (42 86 230 7 010-2), mens den anden er en ægte ølvogn – nemlig den vogn, der var dekoreret med den tørstige Tuborg-mand (42 86 230 7 019-3). Der er to plakater på hver side, og det er en særdeles flot vogn – måske den flotteste epoke IV-godsvogn overhovedet.

▲ Sættet med den renoverede vogn.

A.C.M.E. har leveret en model med udadledigt påtryk, og vognen lever op i de ellers ret anonyme epoke IV-godsvogne. Alle fire vogne er litra Hios-v med revisionsdatoer 1978-79.

A.C.M.E. 45092 To Hios-v-vogne, den ene med Tuborg-reklame. Vejl. pris kr. 618,-.

A.C.M.E. 90073 To Hios-v-vogne, den ene med skadesbemaling. Vejl. pris kr. 618,-.



Tuborgvognen er et kunstværk i sig selv.



Tuborg-udgaven af Hios-v-ølvognen i Hedehusene 1982. Foto Holger B.D. Sørensen, Hedehusene.



En stamme af nyfremstillede Hios-v-vogne, endnu umalede og uden litrering. Hedehusene 1982. Foto Holger B.D. Sørensen.



Nærbillede af den reparationsmalede vognside.

Kens nye vogne



Tekst og fotos
Flemming Søeborg

Lige inden, at "Spor og baner" skulle trykkes, ankom Hobbykædens seneste nyheder, en stribe private godsvogne fra Shell og D.D.S.F. De tre tankvogne kan købes samlet (med rabat), mens gærvognen sælges solo. Tankvognene er baseret på Brawas flotte og berømmede model, som tidligere er lavet med andre numre. De nye Shell-vogne har numrene ZE 503 811 og ZE 503 812.

De afviger en smule fra hinanden mht. påtrykkene, idet den ene har den markante påskrift 'med ICA'. ICA var et benzinadditiv, som Shell markedsførte gennem mange år. Om det egentlig havde nogen effekt, er måske mere tvivlsomt, men reklamens magt er underfuld. Firmanavnet varierer også i typografien. Også påskriftstavlerne og vangerne har lidt forskellige og korrekte påskrifter. Vognene er meget flotte med skarpe påtryk.

Flotte vogne, men -

De to andre vogne er dels en tankvogn, dels en lukket godsvogn (gærvogn) fra D.D.S.F. Også disse har været på markedet før - tankvognen (ZE 503 610) kom sidste år. Den nye, ZE 503 611, er helt korrekt inden for de rammer, som en modelomsætning nu byder. Vognen kom efter en ombygning i 1954 til D.D.S.F., men stammede oprindeligt fra Tyskland (bygget 1940). I 1945 blev den som mange andre tyske godsvogne beslaglagt af den danske stat.

Gærvognen, ZB 99 703, er derimod en art kompromis. Den baserer sig på en klassisk Märklin-model af en tysk godsvognstype og er en del for lang, lige som mange af detaljerne er forkerte til den danske vogn. Akselafstanden passer dog. Vognen er fra epoke II (revisionsdato 1929!). Det er udmærket, da der kun er meget få epoke II-modeller på markedet. Påskrifterne er anbragt spredt ud over vognkassen, som det dengang var praksis. Vognen

har kridtpåskrift "Odense - Aalborg".

Vognen har ovale, rød/hvide emaljeskilte med malteserkorset på sider og den ene gavlf, men da skiltene blot er trykt på, er de heller ikke helt korrekte. De forgyldte bogstaver D.D.S.F. og den røde indramning hele vognkassen rundt blev først anbragt i 1946. Bremseset blev fjernet samme år, så vognen passer lige ind i den spæde epoke III. Tilsammen med tankvognen udgør de to vogne et helt lille 'firmatog', selvom de altså ikke har kørt sammen i det udseende. En stor ros til Ken Rosa fra Hobbykæden for disse nye modeller. ■

Hobbykæden

Art. nr. 48869 SHELL ZE502 611. Pris kr. 318,-.

Art. nr. SHELL 48867 ZE 502612. Pris kr. 318,-.

Art. nr. 48868 D.D.S.F. tankvogn ZE503 611. Pris kr. 318,-.

Art. nr. HK 48867-69 Sæt med de tre tankvogne kr. 825,-.

Art. nr. 4890.132 D.D.S.F. gærvogn ZE 99703. Pris kr. 428,-.

▲ Det lille, nye godstog fra Hobbykæden.



Gavlen på D.D.S.F.-vognen - flot arbejde.



Også gærvognen har flotte påtryk på gavlen.



Shell-vognen med ICA liver i den grad op blandt vognene.



Påskrifter på SHELL-vognen - intet at komme efter.



Fra Odense til Aalborg - der er noget i gære...

Meget begrænset oplag!

DSB BL / Bf

Leveringsklar i oktober 2014



6000 BL 1321 (brun) 1959, Epoke I



KUN 575,-



6001 BL 1322 (brun) 1959, Epoke I



KUN 575,-



6002 BL 1331 (brun) 1964, Epoke II



KUN 575,-



6003 Bf 323 (rød) 1980, Epoke III



KUN 575,-



6004 Bf 329 (rød) 1980, Epoke III



KUN 575,-



DSB MO

Forventes leveringsklar december 2014



45201
DSB MO 597 DC digital

KUN 2.295,-



45211
DSB MO 581 DC digital

KUN 2.295,-



45221
DSB MO 585 DC digital

KUN 2.295,-

45202
DSB MO 597 AC digital

KUN 2.295,-

45212
DSB MO 581 AC digital

KUN 2.295,-

45222
DSB MO 585 AC digital

KUN 2.295,-