

SPØR OG BANER

Modeljernbanebladet

Nr. 18 • Oktober • Årgang 2014

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



Vardebanerne i
regn og sol



E03 i N fra
Fleischmann



Bf-vognen
fra Heljan



Ny Hbis fra
McK-Dekas

BK 11.12.2014 - 11.02.2015
DKK 110,- SEK 145,- NOK 130,-
ISSN 2245-4039



9 772245 403007 00018

BK returuge 07



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

märklin NYHED

DSB Køf med 2 DSB Falkenberg tankvogne, forventet levering efterår 2015. Sættet produceres eksklusivt og derfor i et lille antal, så reserver dit eksemplar nu.....Pris kr. **2.198,-**



Nye bøger

De blå tog kr. 495,-
Der kommer tog, På sporet af 2014,
Hedens dronning om jernbanerne i Grindsted,
Ny DVD GM jubilæum-2



Roco

DSB ICE-td 605 007 "Århus" med lyd, DSB har lejet vognsættene af DB og kører Kbh.-Hamborg og Århus-Hamborg. Foreløbig er 1 sæt lavet i det nye DSB design. Sættet er produceret i et begrænset antal, så tøv ikke – bestil nu!



F2010/Hobbytrade

DSB dobbeltdækker vogne i ny bemaling: 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.



Hios-v 2-vognsæt nu med FDB Distribution.



McK NYHED

De første 4 nr. Hbis vogne med stålsider er i butikken nu.



Felderbanen ønsker alle en rigtig glædelig jul og et godt nytår!

Nu med indkøbskurv

Se åbningstider i december på www.felderbanen.dk/opslagstavlen

Aldrig 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.

Banetilbehør.dk



B-models MY 1158 (Contec) og MY 1159 (DSB)
Detaljerede modeller med LokSound dekoder og røggenerator.

Priser fra 1195 kr.

Forudbestil dem i vores webshop

Banetilbehør - stort udvalg af tilbehør til modeljernbanen
v/ Johnni Christensen Tlf. 26562613

Ønsk dig denne bog i julegave!

Tidligere ansatte fortæller i anledning af Lollandsbanens 140 års jubilæum – af Anders Madsen.
117 sider, 140 billeder (flere af særklasse) og to tegninger.
Format 210 x 260 mm, blød indbinding.

275,-



Købes i DJK eller direkte hos forlaget skinne bøger, se hjemmeside: j-bog.dk/ vi samarbejder med

skinne bøger – forlaget med de banebrydende bøger

Gode tider – trods alt

Spor og baner kan nu se tilbage på tre år med en spændende udvikling. Bladet har nu nettotilvækst, og det har været en fornøjelse at deltage på diverse messer og udstillinger og her møde bladets læsere og mærke opbakningen til bladet. Tiden har dog været ret knap for mig det meste af året, så jeg har ikke kunnet deltage i alle de arrangementer, jeg ellers gerne havde været med til. Til gengæld er der så kommet endnu en jernbanebog ud af det, og det er vel heller ikke så ringe?

Efter mange klager fra læsere, der har modtaget ødelagte blade, som har været igennem Post Danmarks makuleringsmaskiner, er jeg nu gået over til foliering af bladene. Det er noget dyrere, men forhåbentlig vil det betyde færre klager over ødelagte blade. Endvidere har Post Danmark vist sig så afvisende mht. erstatninger, at jeg har skiftet distributør. Det bliver fra næste år Bladkompagniet, der kommer til at stå for omdelingen af blade, og jeg håber, at det vil falde ud til alles tilfredshed. Spor og baner har betalt formidable summer i porto til Post Danmark, men servicen er blevet stedse ringere, og selv forsvarligt emballerede breve og andre forsendelser når ofte frem til modtageren i en tilstand, som om der undervejs er blevet spillet forbold med dem. Det er en trist udvikling, der er sket for såvel Post Danmark som for DSB, der forhen hørte til samfundets bærende piller – virksomheder, man som borger var stolt af. Den tid er forbi.

Andet nyt

En stor del af året har der været ret stille på nyhedsfronten, men efter sommerferien gik der hul på bylden – og nyhederne begyndte at

strømme ud på markedet: Vogne fra A.C.M.E., Heljan og Dekas så dagens lys, og i nær fremtid kommer den ældre Mo fra Heljan og en ny MY fra Märklin/Trix – samt Ckm-cafévognen fra A.C.M.E. Endnu mere opsigtsvækkende er den nye serie Hbiser og 'gummivognene' fra Dekas – de vil repræsentere et helt nyt syn på modeller, som med ét overhaler alle andre konkurrenter. Også på klubbasis er der positive toner, idet der til stadighed optages nye klubber i DMJU, senest Bahnfan, der kører moderne, tysk modeltog (pudsigt nok med en hjemmeside på engelsk, www.bahnfan.net). En anden stor nyhed er, at butikkerne Togcenter og Tåstrup Togkælder fusionerer. Til gengæld er 'Hos Dorthea' i Give nu lukket og varelageret overtaget af Hobbykæden..

Prisen pr. nummer af bladet stiger fra og med nr. 19 til kr. 115,-. Abonnementsprisen for 2015 stiger blot med kr. 10,- til 610,- (DK), ligesom udlandsabonnementerne stiger tilsvarende. Det skyldes øgede omkostninger ved produktionen. Med den beskedne stigning på abonnementsprisen vil det stadig være langt gunstigere at abonnere end at købe enkelthæfter.

Gennem mange år har Københavnerbanen på Danmarks Jernbanemuseum været blandt det faste inventar, men i vinterens løb bliver den demonteret og sat i depot. Det skyldes museets store ombygningsarbejde, hvor legeområdet på balkonen bliver omdannet. Det historiske anlæg bliver ikke skrottet, men det vil foreløbig være gemt væk, indtil der atter bliver mulighed for at udstille det. Nogle af museets seneste nyanskaffelser – herunder et par særdeles



Bladets redaktør og assistenten forud for en ny opgave, her på Danmarks Jernbanemuseum. Foto Suzanne Henriksen.

sjældne, danske bliktoget – vil blive udstillet, og forhåbentlig kan planerne om et nyt udstillingsområde også blive realiseret i nær fremtid.

Det er lige straks jul, og ingen jul ville være perfekt uden en julefortælling. I dette nummer kommer den ret ukendte historie om RNSJ – den forlængst glemte jernbane mellem Nykøbing Sj. og Rørvig. Der er selvfølgelig et hav af andre beretninger, artikler, anmeldelser og præsentationer af modeller, så der forhåbent-

lig er noget for enhver. Det er bestemt ikke blevet mere kedeligt at dyrke modeljernbanehobbyen i de seneste par år, tværtimod, og som forbrugere/kunder er der nok at vælge imellem på markedet. Kunsten består i at vælge rigtigt.

Med disse ord vil jeg ønske alle læsere, forhandlere og annoncører en rigtig god jul og på gensyn næste år!

Med venlig hilsen
Flemming Søborg

RETTELSE

Forsidebilledet i nr 17 var taget af Asger Christiansen og ikke af Spor og baner som anført. Endvidere holdt DSB-rutebilen nr. 658 på side 31 på torvet i Sorø og ikke i Slagelse. Tak til Jens Birch for denne rettelse.

Med venlig hilsen
Flemming Søborg

SPOR OG BANER

Modeljernbanebladet

Nr. 18, 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 610,-.

EU: Seks numre af Spor og baner DKK 710,-.

Uden for EU: Seks numre af Spor og baner DKK 810,-.

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:

Vogn 22 i Port de Sóller, Mallorca. Foto Spor og baner.

Små forsidebilleder:

Vardebanerne. Foto HGC.

E03 i N. Foto Rolf Brems.

BL/Bf-vogne fra Heljan. Foto Spor og baner.

Hbis-vognen. Foto Spor og baner.

Indholdsfortegnelse

Leder	3
FREMO i efteråret	6
Vardebanerne i regn og sol.....	12
Bogen om de Blå Tog.....	16
Dengang DSB blev moderne.....	18
Mod nye mål.....	20
Tag sporvognen til stranden	22
Anmeldelse af "Der kommer tog"	26
BR 01-dampfestival i Neuenmarkt-Wirsberg	28
Arbejdslivet ved Lollandsbanen.....	30
Vogn 171 i saltskuret	32
Ny film om "Den lille Hovedbane"	33
Ny modeljernbaneforretning i Odense	33
RNSJ – Rørvig-Nykøbing Sj. Jernbane	34
Der var engang.....	39
Heljans vindmølle forbedret	40
Sidste nat tog til Danmark	41
Hbis – en ny tids standard	42
Cafévogn fra A.C.M.E.....	44
Ny, gammel Mo fra Heljan.....	45
Spor I-messe i Rolf-hallen.....	46
"Gummivogne" i model!	47
En meget speciel sporvogn	48
Nybyggeri på Skjoldenæsholm.....	50
E03 004 – superlokomotivet i spor N.....	52
TEE Merkur i H0	54
Den ægte, tyske Krokodille	55
Kakaduen på skinner igen – i H0	56
Brødbil i H0.....	57
Bogen om Aabenraa Automobilselskab	58



Witzel Hobby



MODELHUSE OG BYGGEMATERIALER

Limprodukter og diorama-materialer

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



Besøg vores online shop:
www.witzelhobby.dk

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

**Velkommen
hos**

Kystbanen

märklin



Åbningstider omkring jul og nytår:

Uge 51: Mandag-fredag kl. 12.00 -18.00
Lørdag kl. 10.00 -14.00
Søndag kl. 12.00 -16.00
Uge 52: Mandag-tirsdag kl. 12.00 -18.00
Lukket 24.-26.
Lørdag den 27. kl. 10.00 -14.00
Søndag den 28. kl. 12.00 -16.00
Uge 1: Mandag-tirsdag kl. 12.00 -18.00
Lukket den 31. december og
1. januar

*Vi ønsker alle vore
kunder en rigtig god jul
og et godt nytår*



**Alle 2014-nyhederne
er lagervarer**



**Kæmpesortiment
i både Z, H0 og 1**



Kystbanen

- fordi vi har det!

Ordrupvej 101 · 2920 Charlottenlund · Tel/fax 39 61 20 31 · E-mail post@kystbanen.dk · www.kystbanen.dk
Tirsdag-fredag kl. 12.00-18.00 · Lørdag kl. 10.00-14.00 · Mandag lukket

FREMO i efteråret



Tekst og fotos Rolf Brems

Da jeg en stille efterårsaften nærmede mig en sportshal i Kolding og fandt en bagdør, som stod på klem, var der – skulle det vise sig senere – en symbolik i det. Jeg var blevet inviteret til et FREMO-træf, et træf, der denne gang løb fra torsdag til søndag.

– Velkommen, lyder det smilende fra min kontaktperson, Kristjan Pigsborg Kristjansen. Trods de relativt mange deltagere ser han hurtigt et fremmed ansigt. – Ja, det er jo en lukket fest, og normalt er der ikke adgang for andre, men vi har valgt at åbne en dør på klem for at vise, hvad vi går og roder med.

Jeg får et gæstekort på brystet, så de andre deltagere

kan se, at jeg er her i lovligt ærinde. – Ikke at det er dybt hemmeligt, men fordi vi holder på, at kun FREMO-medlemmer har adgang, fortæller Kristjan.

Deltagere fra flere lande

FREMO-træffet består af to anlæg på hver ca. 400 m², et amerikansk og et tysk-skandinavisk. Temaerne kan ændre sig fra gang til gang. Det første jeg bemærker, da jeg går rundt inde i hallen, er den rolige aktivitet og lavmælte summen af stemmer. I baggrunden høres lyden af klikkende hjul hen over skinnesamlingerne. Man fornemmer ikke, at der køres efter en køreplan, og at de fleste deltagere har en bundet opgave.

– Træffet her, fortæller

Et kig over en del af det samlede Fremo-træf.

Kristjan, er arrangeret af Foreningen For Moderne Modeltog, også kaldet FFMM, for vi er jo bare en samling af private modeljernbaneentusiaster, der mødes og udøver hobbyen på en måske mere krævede facon. Vi samles cirka to gange om året og deler en fælles hobby. En vigtig del af træffet er selvfølgelig også den sociale del. Hertil kommer der så fællesspisning tre gange om dagen.

Deltagerne, som kommer fra Sverige, Norge og Tyskland ud over fra Danmark, har alle høje forventninger til træffet, både fordi de fleste ofte har en bekostelig og lang rejse bag sig, men også fordi der er lagt et krævende forberedelsesarbejde forud.

Deltagerne medbringer selv deres moduler. For nogle er det måske første gang, at modulet skal afprøves i praksis, og det kan godt føles som en lille ledvogterek-



Her er vognkortet på en Res-godsvogn med dens karakteristika samt den for opgaven tilhørende Omløbseddél, der fortæller om lasten, udgangspunkt og slutdestination.



Bagsiden af en Fremo-håndkontroller.



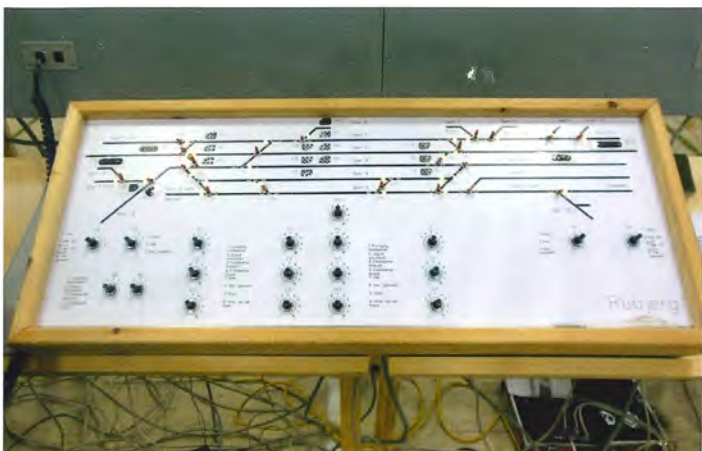
En standard håndkontroller fra Fremo, nem og overskuelig at betjene.



En bedaget My, hvor navnet Railcare ikke synes at gælde for vedligeholdelsen....!



Svensk idyl langs med banen.



Sportavlen ved Rubjerg, et utroligt flot stykke arbejde.



Et Norsk El 16 runder en kurve.

samen, fortæller Kristjan.

I nogle uger inden træffet, ja faktisk siden sidste træf, hvor man besluttede, at det skulle afvikles som et epoke V-VI-tema, har deltagerne arbejdet med sporplaner, køreplaner, opgaveplaner og såkaldte omløbskort, som er det kort, der følger godsvognen. Det giver en anelig mængde kommunikation deltagerne imellem.

Omfattende forarbejde

Køreplanen laves i et program udviklet af FREMO-medlemmer. Der afholdes løbende kurser i FFMM for at lære medlemmerne om betjeningen af programmet.

Hele træffet er således bundet op på deltagerne og deres tilmeldte moduler, det være sig stations-, industrieller strækningsmodul. Ud

fra disse faktorer bliver der så lagt en sporplan. For at få det til at passe må man nogle gange konstruere et modul til lejligheden, typisk en kurve og sommetider under den anbefalede to meters radius.

Med sporforløbet kan man sammensætte en køreplan. Denne opgave er et kæmpe puslespil, som let tager op til 14 dage omregnet til en normal arbejdsdag. Der bliver lavet målrettede køreplaner til deltagerne og deres materiel, og alle er en integreret del af puslespillet. Derfor vil det være en katastrofe, hvis en deltager vælter med sin trailer på vej til træffet, tilføjer Kristjan med et smil.

Den tysk-skandinaviske del, som består af cirka 120 meter hovedstrækning og 18 såkaldte driftssteder, tager det 11 timer at opstille.



Hver kontroller betjener et lokomotiv, derfor ser det lidt voldsomt ud. Læg mærke til Fremo-træffets køreplansur på skærmen

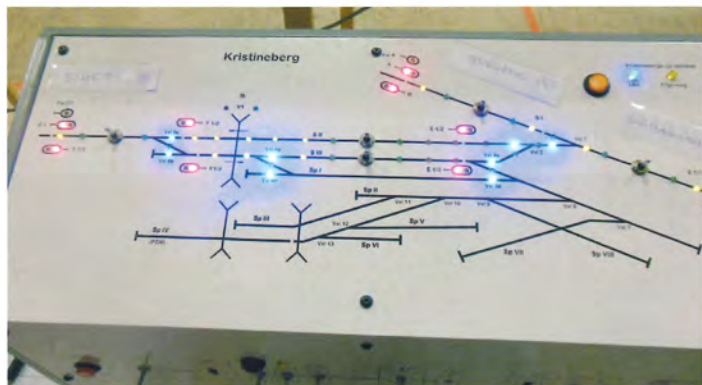
- Udfordringen, fortæller Kristjan, er absolut den digitale del. På selve modulerne er der afregning ved kasse 1, hvis togene afsporer, men fejl og driftsforstyrrelser i



Lange strækninger og bløde kurver, det er vel essensen ved at køre med modeljernbanen.



Dobbeltsporet strækning med højdeforskel, det kender man bl.a. fra Fyn.



Sportavlen for betjening af Kristineberg.



Lastbilerne venter på næste læs af tømmer ved Three Oakes Sawmill.



En flot og pladsbesparende opstillingsbanegård.



Dispatcheren på hårdt arbejde.

◀ Et flot læsaneanlæg på den amerikanske del.



den digitale del kan drille – og det gjorde det. Vi baksede med det i et par timer, før vi fandt fejlen i et ældre Loco-net kabel og en vogn med AC-hjul. – Vi mangler et system, der hurtigere kan lokalisere, hvor der er fejl på anlægget, og hvori de består, fortæller Kristjan lettere opgivende.

Køreplanen afvikles efter tid i forholdet 1:5, som bliver vist for deltagerne på en PC-skærm. Uret kan man i øvrigt finde på nettet i flere tidsforhold.

Togafvikling på amerikansk

Alt er større i USA, og det gjaldt også den amerikanske del af FREMO-træffet. Sporforløbet er 170 meter hovedstrækning med en snes driftssteder, nogle med eksotiske navne som Smugglers Summit og Dry Corner. Forklaringerne undlader jeg her.

Niels Jørgen Hansen viser mig rundt. – Selvom jeg har

mit eget anlæg derhjemme, kan det ikke måle sig med at køre tog til sådan et træf. Her kan man rigtig komme ud og prøve lokomotivernes trækkevner af og lufte de lange togstammer, for de fleste en umulighed derhjemme. Han fortsætter: – Selv har jeg været bidt af amerikanske tog og jernbaner siden 1970'erne og har flere gange været på jernbanerelaterede rejser derovre. Det er størrelsen og variationen af godstrafikken, der tiltaler mig.

Modsat den skandinaviske tyske del, hvor kommunikationen driftsstederne imellem foregår pr. telefon, hører man her en masse radiosnak på engelsk fra de udøverende deltagere. Alle lokoførerne har en walkie-talkie, hvor de er i kontakt med en såkaldt dispatcher. Det er faktisk ham, som er hele omdrejningspunktet for køreplanen. Dispatcheren sidder ved en pult i midten af anlægget og afgiver klarmeldinger for

Ved indkørslen til Smugglers Summit læsses der kul. Bemærk telefonmasterne.

strækningsspor og krydsninger. Han har rigeligt at se til, faktisk er det to drenge, Lasse og Victor Louis, som har haft tjenesten med hjælp fra en voksen. De gør det fantastisk, også på det amerikanske sprog, som bruges til kommunikationen.

Ligesom på den europæiske del er der forskellige former for moduler. Nogle er uhyre flot dekoreret, andre er næsten rå moduler, men også på den amerikanske del er materiellet for størsteparten flot patineret.

Da man kører med materiel fra hele USA, har man til brug for omløbskortene opdelt strækningen i farvekoder, som fremgår på vognkortene, dvs. at en vogn med et gult kort skal til det solrige Californien. Er det sort, er destinationen Chicago. – Hver af de fem farver repræsenterer altså cirka

ti stater, hvilket selvfølgelig er dybt urealistisk, men ellers skulle vi lægge os fast på et lille, defineret område, og så ville der af gode grunde ikke komme mange deltagere, fortæller Niels. – I dag er der i USA trods alt en del store kontinentale operatører, bl.a. UP, BNSF og CSX, tilføjer han.

Også her i den amerikanske lejr observerer jeg den afslappede måde, iblandet lidt godmodigt drilleri, som man får afviklet trafikken på. Her har deltagerne i øvrigt et kæmpe ur projektet op i hallens loft – meget smart!

Som i virkeligheden

Tilbage i Europa bekræfter Kristjan, at alle til et FREMO-træf er kommet for at hygge sig men også, at stilen er lagt. Man ved, hvad man går ind til, man har så at sige

giftet sig ind i en familie med en klar struktur, der ikke lokalt kan ændres. - Her bliver der ikke diskuteret hvilken type koblinger (det er Fleischmanns A-koblinger), der skal bruges. Man kører som i virkeligheden, hvor al kørsel har et formål. - Der er en plan for alt, intet er tilfældigt, ja skriv bare, griner Kristjan, at vi er nørder, for det er vi, når vi i den grad prøver at tilstræbe virkeligheden.

- Selvfølgelig må vi gå på kompromis. Vi kan af

gode grunde ikke have ligeså mange spor som på en stor godsbanegård, men de stationer vi har, enkle eller komplicerede, skal fungere som ved de store baner. Udtræksspor må f.eks. ikke være et hovedspor, driftstederne skal være opdelt i sikre og ikke sikre områder, signaler m.m. skal være forbilledligt opstillede, fortæller Kristjan.

Det, man som modeljernbanemand ofte savner, er at se lange togstammer sno sig igennem bløde kurver,

stationer og vognriste, der har den fornødne længde og ikke mindst lange strækninger. Det får man alt sammen opfyldt ved et sådant træf. - Enkelte lokomotiver kommer til kort og kan ikke klare mosten, fortæller Kristjan, i bund og grund er de måske ikke bygget til at trække 20 vogne rundt i en kurve tre dage i træk, smiler han.

Netop lange træk og en stor mangfoldighed af modeltog er der mange af. Det sidste lange træk går dog hjem til Fyn. Jeg takker for en god og oplevelsesrig aften, positivt overrasket over den flid og det engagement, som deltagerne fra nær og fjern har lagt i modulerne, både her og hjemme i stuerne. På vej hjem i bilen funderer jeg over, om jeg egentlig på seks måneder sammenlagt når at køre tre dage på mit anlæg i kælderen? Næppe...

FAKTABOKS

FREMO (Freundschaft Europäische Modelleisenbahner) er en organisation, der samler modulbyggere i Europa under én hat. Den blev stiftet i Tyskland i 1981 og tæller i dag 1.500 medlemmer, heraf de 100 fra Danmark.

FREMO udvikler tekniske normer for forsynings og styresystemer. Modulbredden er 0,5 m, skinnenhøjden over gulv er 130 cm.

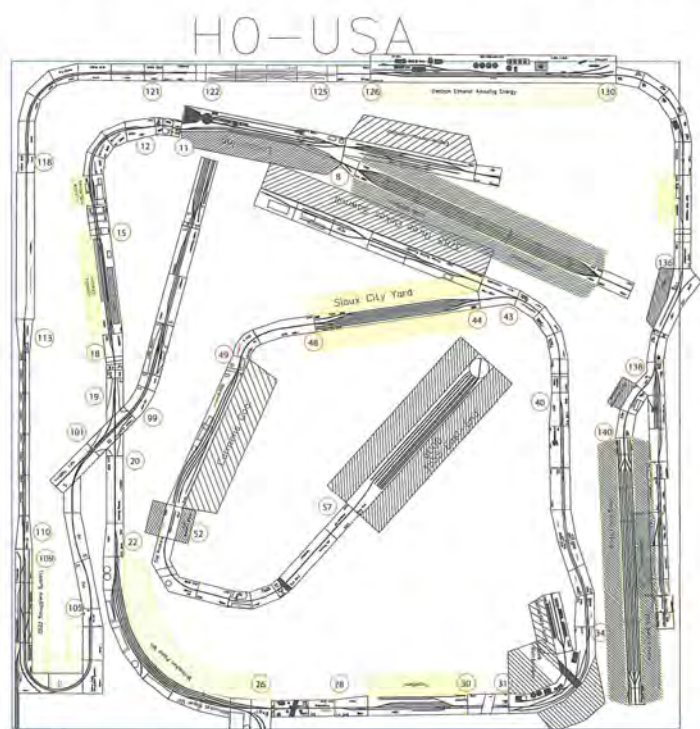
I FREMO er man mange til at løfte opgaverne, derfor kommer nogen med materiel, andre med moduler, telefoncentral, ur og DCC anlæg. Det elektriske system for kørestrøm er digitalt og baseret på LocoNet fra Digitrax. Skinnerne er code 83.

Til at styre lokomotiverne bruges en speciel håndkontrol, en såkaldt FREDi, der er kodet, så den kun passer til et bestemt lokomotiv. Dette gør, at man ikke uforvarende kommer til at køre med et lokomotiv i den anden ende af anlægget. FREDi'en får man udlevet ved den station, hvor man møder op.

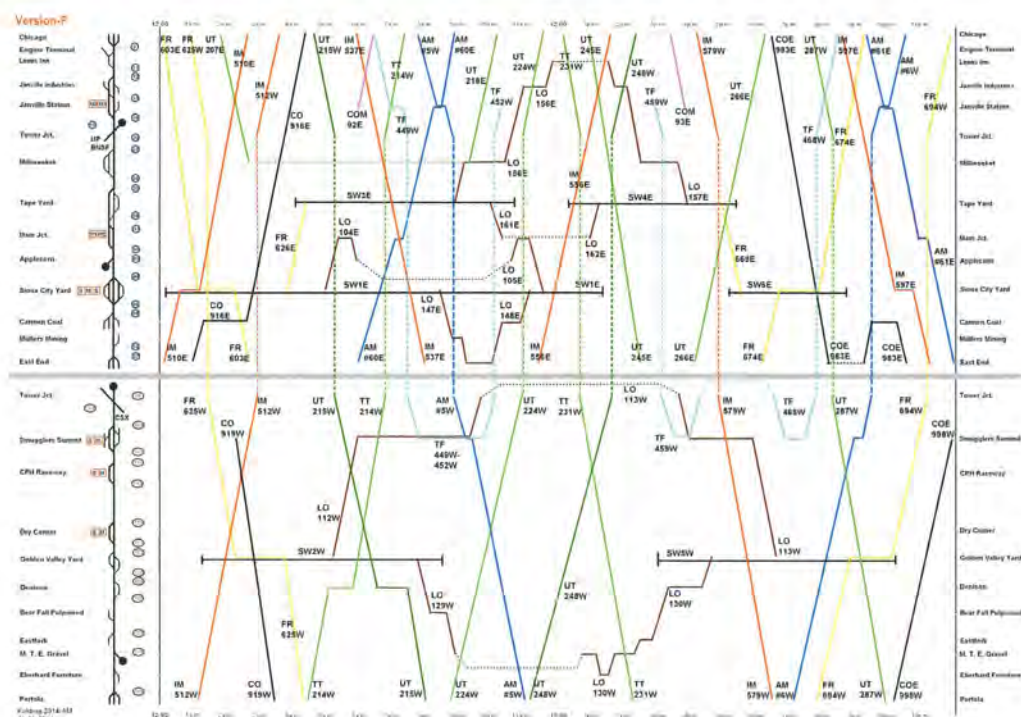
For at sikre gode køreegenskaber lægges der ekstra vægt i vognene efter en særlig formel. En fireakslet vogn på 30 cm skal veje ca. 170 gram. Det gør, at den ligger godt i sporet og ikke afsporer, hvis der køres med togstammer på to til tre meter.

De FREMO-folk, der går meget op i udseende af vogne og lokomotiver, vælger at sætte RP25-hjul på, da flangen er mindre og optisk mere korrekt, ellers bruges hjul af NEM-standard.

Modellerne bliver pateret med sort smuds, rust og bremsestøv for at få dem mere autentiske. Ingen vogne eller lokomotiver har af hensyn til køreplanen det samme nummer.



Grafisk køreplan for den amerikanske strækning, et program udarbejdet af Fremo. Læg mærke til den grafiske sporplan ved hvert driftssted yderst til venstre, et nyttigt redskab for dispatcheren eller toglederen.



Kraftig NOHAB

Märklin nyhed!
Nu hos din hobbyforhandler!



© Jakob Kyndby Holm. DSB MY 1138, Aarhus 1973.

- **Komplet nyudvikling.**
- **Overdel og chassis af metal.**
- **Digital-dekoder mfx.**
- **Omfattende lydfunktioner.**
- **Talrige, digitale lysfunktioner.**
- **Belysning med varmhvide og røde lysdioder.**

39670 H0 NOHAB Diesellokomotiv

Forbillede: Diesellokomotiv litra MY 1100 fra Danske Statsbaner (DSB). NOHAB-allroundmaskine i vinrød bemaling fra epoke III.

Model: Med digital-dekoder mfx og omfattende, digitale lydfunktioner. Reguleret, højtydende drev med centermotor. Drev på fire aksler gennem kardan. Hæfteringe. Ved konventionel drift automatisk lysskift med hvidt triangellys foran og to røde slutlanterner, kan tændes og slukkes digitalt. Frontlys på for- og bagende kan separat tændes og slukkes ved digital drift. Førerrumsbelysning i for- og bagende kan separat tændes og slukkes digitalt. Belysning med vedligeholdelsesfrie, varmhvide og røde lysdioder (LED). Påsatte håndbøjler af metal. Førerrum og maskinrum med reliefagtig indretning.

Længde over puffere 21,7 cm.

Digitale funktioner	Control Unit	Mobile Station	Mobile Station 2	Central Station
Frontlys	x	x	x	x
Dieselmotor- og kørestøj	x	x	x	x
Signalhorn/Tyfon	x	x	x	x
Direkte styring	x	x	x	x
Sluk for bremselyde		x	x	x
Sluk for slutlanterner		x	x	x
Flejte		x	x	x
Sluk for frontlys		x	x	x
Rangerpilt			x	x
Rangerkørsel			x	x
Førerrumsbelysning			x	x



Det passende vognsæt finder du under artikelnummer 42788 in Märklins H0-sortiment.



Samling

Skinnesystem

Digital

Teknik

Nyheder

www.maerklin.com

Vardebanerne i regn og sol



Tekst og fotos
Hans Gerner Christiansen

Den 18. juni 1963 befandt jeg mig på Grindsted bane-gård, hvorfra jeg ville lade mig befordre til Varde med det daglige godstog. Det var måske for meget at kalde det et godstog, for det bestod af en motorvogn og en pakvogn med skydedør i hver side. Først senere kom der endnu en vogn på, men fra Grindsted var toget absolut minimum.

Vejret var temmelig dårligt, for det regnede hele tiden, mere eller mindre, men

jeg håbede, at det ville blive tørvejr, da billederne så ville blive meget bedre, og fotografen ville ikke blive gennemblødt.

Banen, som jeg ville benytte, var VaGJ (Varde-Grindsted Jernbane) og jeg havde købt en enkeltbillet til kr. 5,00. Godstoget holdt i spor 2, da spor 1 var optaget af en skinnebus, som skulle køre før godstoget. Da skinnebussen var kørt, vågnede motorvognen op, og det lille tog blev rangeret hen i spor 1. Motorvognen hed MC 651 og var bygget i 1928 til DSB af Triangel i Odense.

▲ Første billede i Grindsted var i regnvejr. En skinnebus fra en af Vardebanerne afventer afgang mod Varde.

Den var født med benzinmotor og hed MF 638, men da DSB udstyrede den med dieselmotor, kom den til at hedde MC 651. Da VaGJ købte motorvognen i 1956, bibeholdt man litreringen og ændrede blot ejendoms-mærkerne.

Der blev læsset en masse stykgods ind i pakvognen, der hed Q 109, og den var tilsyneladende fast stykgodsvogn. Den var udstyret med rullelejer og var meget velholdt.

Da afgang fra Grindsted nærmede sig, gik jeg ind i motorvognen og satte mig. Første stop var i Eg, og her blev der læsset stykgods ved hjælp af en pallevogn, der kørte på en plade, som blev lagt mellem pakhusets rampe og stykgodsvognen. Jeg holdt øje med pladen, for så længe den lå på plads, kunne jeg roligt fotografere. Når den blev fjernet, var det bare med at komme ind i motorvognen i en fart. I Mølby blev der også udvekslet styk-



I spor 2 holdt det beskedne godstog og ventede på at kunne rangere over til perronen.



Det lille tog bestod af en enkelt vogn til stykgods.



Første station var Eg, hvor man kørte stykgods ud og ind ved hjælp af en palleløfter og en plade.



I Ansager skulle der rangeres, og man startede med at flytte en kødvogn.



Også i Eg vovede jeg at tage et farvebillede ud ad strækningen, hvor det stadig regnede.



I Nordenskov skulle vi krydse med en skinnebus og måtte ud på sidesporet. Det var en lille åben godsvogn, der var kommet bagpå i Ansager.

gods og ligeledes i Ansager. Sidstnævnte var den største station på banen, og her blev rangeret med diverse vogne, og det endte med, at der blev koblet en åben godsvogn på toget. Nu lignede det da mere et godstog.

I Nordenskov skulle vi krydse med en skinnebus fra Varde, så godstoget måtte rangere ind i vigesporet. Til min undren var jeg ikke længere alene i toget, for der steg rejsende på toget flere steder. Da vi nærmede os Varde, var motorvognen godt fyldt. De lokale rejsende forstod at udnytte privatbanen.

Jeg tog ingen billeder på de sidste to stationer, og det kan skyldes, at det regnede så meget, at det nærmest var spild af film. Da vi kom til Varde, løb alle over på perron 1, hvor der var per-

rontag, så man kunne stå i tørvejr. Motorvognen rullede ud til remisen, hvor den kunne komme i læ. Jeg stod og overvejede, hvad jeg nu skulle, og heldigvis stilnede regnen noget af. Jeg ville hen på Varde Vest, som var privatbanens lokale station, og hvor der tit var noget at se på.

Efter at være gået gennem det meste af byen ankom jeg til Vestbanegården, hvor jeg opdagede, at alle VNJ's (Varde-Nr. Nebel Jernbane) personvogne stod på stationen. De stod normalt i et langt skur i Nr. Nebel, hvor man ikke kunne fotografere dem. Trods det mørke vejr tog jeg billeder af alle fem vogne.

Der var tre normale, store personvogne med åbne endeperroner, C 25, C 26 og C 27, af den almindelige jyske type. De to mindre vogne



På Varde Vest holdt denne lille fine personvogn VNJ C 19. Til højre for den ses noget af den anden, som hed C 20.



Godstog fra Nr. Nebel ruller ind på Varde Vest. Toget består af seks vogne, hvoraf den ene er en pakvogn.



Godstoget skal rangere på Varde Vest. Det regner stadig, så det er om at have regntøj på.



Jeg fandt et godt sted lige i udkanten af Varde. Det var igen VaGJ Mc 651, der leverede trækraften. Denne gang var der to godsvogne på krogen, hvoraf den ene var en Carlsberg ølvogn.



På vej tilbage mødte jeg MC-en, der var ved at få dieselolie ved værkstedet.



Jeg gik til Varde Vest og afventede godstogets komme. Først skulle en skinnebus afgå fra Varde Vest mod DSB-banegården.

med lukkede endeperroner stammede fra den nedlagte bane til Tarm. De var bygget i Odense af Triangel i 1932 og beregnet som bivogne til motorvogne. De hed C 19 og C 20, og jeg ærgrede mig over det mørke vejr, for dem havde jeg ikke tidligere fotograferet.

Jeg havde ikke været længe på lokalstationen, før aktiviteten steg, og et fløjt forkyndte, at det daglige godstog var på vej. Det rullede snart ind og standsede som sædvanligt ved stationsbygningen. Der var stadig ikke meget lys, men jeg vovede at tage et farvebillede.

Jeg gik tilbage til DSB-stationen og købte en returbillet til Nr. Nebel, for jeg havde regnet ud, at jeg lige kunne nå det, inden jeg skulle hjem med lyntoget "Vesterhavet", og så var jeg da i tørvejr så længe.

Jeg havde sådan set haft en fin tur, men vejret havde drillet mig. Jeg besluttede at gøre turen om snarest muligt.

Den 29. juli forsøgte jeg at besøge Vardebanerne igen og håbede på bedre vejr, og jeg blev ikke skuffet. Jeg benyttede igen "Vesterhavet", denne gang fra Odense til Varde. Da jeg ankom til Varde, var vejret stadig meget fint med blå himmel og små, dekorative skyer.

Jeg gik straks ud langs Grindstedbanen for at finde et godt sted, hvor jeg kunne tage et billede, når godstoget kom. Efter at have nydt det fine vejr i ventetiden kunne jeg se det lille tog nærme sig. Som man kan se, fik jeg et fint billede. Der var to godsvogne med, hvoraf den ene var en ølvogn. Det var bedre end sidst.

På vej tilbage til Varde passerede jeg værkstederne, og i det samme kom motorvognen hen og skulle vendes. Det var den samme som sidst, Mc 651, men det gjorde ikke noget. Efter at motorvognen var blevet vendt og forsynet med brændstof,

kørte den ind i remisen.

Jeg gik nu tværs gennem byen til Varde Vest, for nu nærmede tiden sig for ankomsten af VNJ's godstog. Da jeg ankom til Varde Vest, var en skinnebus fra Nr. Nebel lige kommet, og efter en kort ventetid kørte den videre hen til DSB-banegården.

Kort efter rullede godstoget ind på stationen. Det var ikke særlig stort og bestod kun af to af VNJ's Q-vogne, en DSB HJ og til sidst en lidt ejendommelig pakvogn E 41. Lokomotivet var et af de "firkantede" med hjulstilling 1'Bo 1' bygget af Frichs i 1932. I 1978 kom nr. 11, som lokomotivet hed, til Kolding Lokomotivklub (KLK). Man begyndte at rangere, og det viste sig, at der skulle en tom ølvogn med hen på DSB-banegården. Så snart godstoget havde forladt privatbanestationen, gik jeg hurtigt den sædvanlige tur gennem byen til DSB-banegården. Jeg var så heldig, at godstoget stadig holdt ved perron 2 uden at være skilt ad, så jeg fik et fint billede. Solen stod meget bedre på DSB-banegården i modsætning til Varde Vest, hvor den var lige imod.

Overfor godstoget holdt Mc 651, der skulle til Grindsted solo. Desværre holdt det i modlys, men jeg fik da et billede, da den lille motorvogn rullede af sted.

Jeg tog med et persontog fra Varde til Esbjerg og derefter med et iltog tværs over det sydlige Jylland. Det var stadig fint vejr, og jeg kunne glæde mig over en dejlig tur, hvor jeg havde fået mange fine billeder i forhold til den første tur, som var meget regnfuld. ■





Godstoget kører ind på Varde Vest fra Nr. Nebel. Det er stadigvæk af beskeden størrelse, tre godsvogne samt pakvognen – men det regner da ikke.



Lige så dårligt solen står på Varde Vest, lige så godt står den på DSB-banegården. På Varde Vest fik godstoget en Tuborg-vogn med.



Privatbaneidyl. Det fine lille velholdte diesellokomotiv nr. 11 i midten af billedet og til venstre en lille ølbil.



Mc 651 kom bakkende ude fra værkstedet, og jeg skyndte mig op på vejbroen for at få et billede, når Triangelvognen kørte af sted solo til Grindsted.

Nyheder fra hobby trade



Foto viser prøvemodell

Tidligere numre udsolgt. **NYHED** FC 4756 katalog nr. HT 52054 i begrænset oplag.

63008 Styrevogn med lys og indvendig belysning, 2 x B og 1 x Bk mellemvogne med indvendig belysning.
73008 Styrevogn med lys og indvendig belysning, 2 x B og 1 x Bk mellemvogne med indvendig belysning.



hobby trade

Se vognene hos din forhandler

F2010 ApS · Teknikervej 24 · 7000 Fredericia

www.f2010.dk

Bogen om de Blå Tog

Af Flemming Søeborg
Illustrationer fra bogen

For en hel del år siden udgav bane bøger John Poulsens bog om de blå sove- og spisevogne fra Det internationale Sovevognsselskab (CIWL). Bogen har siden været meget efterspurgt, men igennem mange år tolt udsolgt. Det er der om sider rådet bod på nu, hvor en ny og meget, meget større bog om disse sagnomspundne tog netop er udsendt.

Bogen er denne gang skrevet af et forfatterkollektiv, bestående af John Poulsen, Poul Thestrup og Steffen Dresler – altså tre meget kyndige jernbanehistorikere hver på deres felt. Det er der kommet en rigtigt spændende bog ud af.

Bogens første afsnit fortæller

ler på en fin og nærmest lyrisk måde om oprindelsen til selskabet og dets historie i brede træk. Når de blå vogne opnåede næsten mytologisk berømmelse, skyldes det vel også, at det var uopnåeligt for de fleste at rejse med disse sove- og spisevogne. Det var ganske enkelt alt for dyrt for de fleste. Det ses af, at priserne for billetterne bogen igennem sammenholdes med en almindelig arbejders time- eller dagsløn. En fin detalje, der sætter tingene i rette perspektiv.

Et af de eksklusive træk ved CIWL-vognene var servicet og bestikket i restauranterne. Her var der tale om effekter, der var præget med firmaet initialerne 'CIWL' eller blot 'WL'. I afsnittet om dette nyttige og nødvendige



udstyr får vi mange, interessante og kuriøse oplysninger f.eks. om forskellene på bordopdækninger i forskellige, europæiske lande. Det nævnes, at nysølv – som blev brugt til bestikket – i dag er et ukendt materiale, men intet er mere forkert: Enhver modeljernbanebygger ved, at nysølv er det foretrukne materiale til skinner – men derfor kan det godt være, at nysølv 'ude i samfundet' er mere eller mindre gået bag af dansen.

Dage i samme tog

Alle forbindelser med CIWL-materiel herhjemme og til udlandet bliver minutøst

gennemgået med oprangingsplaner, benyttet materiel, køreplaner osv., men det, der gør bogen levende, er de mange beretninger om livet og arbejdet om bord i disse specielle vogne – f.eks. om hvordan restaurationspersonalet advarede personalet i modkørende tog om, at en inspektør fra selskabet var 'på banen'. En blåternet klud ud af vinduet var tegn på, at der kunne komme uventet kontrol ved næste banegård, og så var det bare om at have forholdene i orden. Personalet hæftede bl.a. for manglende bestik og askebægre, som ubetænksomme 'souvenirjægere' tog med sig ud af vognen, så det har ikke ubetinget været en dans på skinner at arbejde for CIWL. Også forholdene i DSBs buffetvogne litra CAR og Ms-lyntogene med de telefonboksstore (eller små) køkkener beskrives, og indretningen i såvel sovevognskupéer som i restaurantafdelingerne skildres i tekst og billeder.

Bogen behandler alle de inden- og udenlandske forbindelser, der har været med sove- og spisevogne gennem årene fra CIWLs spæde start med en enkelt sovevogn i 1872/73 til efterkrigstiden, hvor CIWL nåede klimaks med talrige forbindelser



Tre versioner af det klassiske CIWL-skrifttræk.



Opdækningen i restaurantvognene var meget vigtig – her nyder de rejsende måltidet undervejs i VR 2840 eller 2841 i udlandsløb fra Danmark 1948.



Konduktør

Chef de brigade

Et par eksempler på CIWL-personalets uniformer i 1964 – til venstre konduktør, til højre brigadefører.



COMPARTIMENT "SINGLE"
pour un seul voyageur



POUR VOS DÉPLACEMENTS
VOYAGEZ EN WAGONS-LITS
QUI VOUS OFFRENT

4 FORMULES



COMPARTIMENT "TOURISTE"
pour trois voyageurs

LE MATÉRIEL DE LA
Cie INTERNATIONALE DES WAGONS-LITS

Bogen har mange spændende illustrationer, der fortæller om vognenes indretning som disse tre fra LX- og Y/YT-sovevognene.

til udlandet og relativt nyt materiel. Blandt de mange forbindelser var sovevognsruten Stockholm-København-Rom, som i 1949 var den længste, vesteuropæiske forbindelse med ét tog/samme vogn. Andre, specielle forbindelser behandles også, selvom de falder uden for selve CIWL-regiet. Således omtales den russiske sovevogn, der flere gange om ugen kørte mellem Moskva og København, mens også DSB's liggevogne behandles. Svagføretog, som vi omtalte i nr. 17, får ligeledes en udførlig omtale i bogen. De festlige, mørkeblå sove- og liggevogne med måne og stjerner fra sidst i 1980'erne beskrives indgående, men den faste forbindelse over Storebælt tog livet af disse nattog i 1997.

Der er omfattende gennemgang af vognenes konstruktion, tekniske udstyr, bogietyper samt naturligvis en meget omfattende fortegnelse over alle CIWL-vogne, der har kørt i Danmark – og det er mange! De to vogne,

som Danmarks Jernbanemuseum har erhvervet – VR 4247 og VL 3929 – bliver indgående omtalt med billeder fra istandsættelsen af dem – i skrivende stund er sovevognen dog endnu ikke færdigmonteret, men når den er det, vil de to vogne

gengive det typiske rejsemiljø fra 1950'erne – CIWL's storhedstid i Danmark.

At bogen er ypperligt forsynet med illustrationer – fotos, reklamer, køreplansudsnit osv. – er vel en selvfølge, og tilmed er der materielrids af hver vognstype fra CIWL, der har kørt i Danmark (H0-størrelse). Mange modelbyggere vil nok især fokusere på tegningerne af de indlejede, britiske sovevogne i 1980'erne. Her er også fyldige lister over hvilke vogne, der har været her, således at den ihærdige modeljernbanemand kan gå på jagt efter egnede modeller. Ud over de velkendte CIWL-vogne kørte der også vogne fra andre selskaber, f.eks. Mitropa- og DSG-vogne, tjekkiske, belgiske og franske vogne, men her kan man finde mere udførlige oplysninger i de forskellige bøger, som bane bøger også har udgivet (om Gedser-, Rødby-, Øresunds- og Jyllandsforbindelserne til og fra udlandet).

Bogen er 'uhyggeligt aktuell', idet DSB og DB AG fra november i år standsede kørsel med nattoget sydpå – ret uforståeligt for de mange, der benyttede det.

På den anden side har de to baneselskaber gjort, hvad de kunne for at gøre nattogsforbindelserne uattraktive – i 2010 forsvandt således muligheden for at køre direkte med nattog fra Danmark til en af Tysklands største byer, München. I stedet blev man henvist til at skifte tog ved nattetide i Fulda, og hvor attraktivt var det lige? Samtidig er konkurrencen fra lavprisfly og sovebusser voldsom, og flere og flere steder kører der nu kun togsæt, der ikke kan medtage sovevogne. Tiderne med nattog her i landet er forbi, men bogen bringer på fornemste vis fortiden til live igen, og der er ingen tvivl om, at dette er bogen om de blå tog – og deres forgængere og efterfølgere. Mit råd er: Anskaf bogen, inden det er for sent!

John Poulsen, Poul Thestrup & Steffen Dresler: *De blå tog. Det internationale Sovevognsselskab i Danmark. bane bøger 2014. 240 sider, 500 illustrationer, indbundet. Pris kr. 498,-.*

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



små tog, stor hobby!

Dengang DSB blev moderne



Vognsiden af en designrød vogn af 1. serie. Foto Vagn Holstein.

Af Vagn Holstein

BL-vognen fulgte få år efter AL-vognen, og disse to vogne markerede DSB's endelige overgang til det tysk inspirerede UIC-design. AL blev bestilt i 1956 og leveret i 1958, BL-vognen blev sat i ordre i 1958. Ti vogne leveret i 1959 plus endnu ti i 1964.

Datidens blad "Modelbane Nyt" bragte i juli 1958 en fin tegning og omtale af bestillingen – sjældent, at model-

jernbanetegninger bringes, før selve vognen er bygget!

Af hensyn til overførsel med færgerne blev både AL og BL bygget i samme længde som AC, AV og CC og i øvrigt samtidigt med, at disse vogne stadig rullede ud fra Scandia. Begge vogne var karakteristiske ved deres af lange vinduer, som dog ikke er ens.

BL blev den første danske personvogn, som anvendte den tysk udviklede Minden Deutz-bogie, som hurtigt

kom til at dominere alt personvognsmateriel.

Navngivningen BL peger også mod UIC harmoniseringen: I udlandet havde det i lang tid været standard, at en vogn med første litteringsbogstav B var en 2. klasses vogn (her i landet fællesklasse), hvorimod C var forbeholdt 3. klasse. Danske personvogne med hovedlitra B var sjældne i 1950'erne. Den sidste Bp-tagryttersvogn forsvandt i 1953.

Indretningen af den nye vogn svarede også til AL-vognens: To storrum med stole med regulerbare ryglæn, dengang kaldet flystole. Dog blev de vendbare stole fra AL sparet væk, i stedet vendte stolene i den ene side af vognen den ene vej og modsat i den anden side af vognen, hvilket gav samme fordeling af pladser som de tidligere sidegangsvogne AC, AV og CC.

H0-modellerne gennemgået

Heljans model følger fuldstændigt deres traditionelle måde at bygge personvogne på, og det er umiddelbart en flot vogn. Det er især flot, at de leveres med tre forskellige gavle: Første serie med firedobbelt foldedør i gavlen, styreledninger og "drejedøre" på siden, anden serie med dobbeltdør i gavlen og foldedøre med mindre vinduer på siderne. Heljan har klaret at lave sidedørsvarianterne ved, at døren er en løsdel, som er påsat før lakeringen. Den tredje variant er vogne ombygget i forbindelse med ommaling til designrød med skydedør og slutlys i gavlen samt stik for elvarme. Hvis det skulle have været helt perfekt, så burde anden serie vognene fra 1964 (nr. 1331 til 1340) have et toiletvindue med højtsiddende sprosse. Per-



Den senere museumsvogn BL 1324 i Fredericia 1962. Bemærk den næsten antikke slutlanterne, som var obligatorisk på alle tog. Foto AK-OMJK. Arkiv HGC.



Godt bedaget og slidt BL-vogn i Hillerød den 19. maj 1995. Foto Flemming Søborg.



Interiør af BL-vogn. Scandia fabriksfoto. Arkiv Spor og baner.



Tre forskellige gavle på samme vogntype. Foto Vagn Holstein.



Påtrykkene på en af de vindrøde vogne med pladsnumre. Foto Vagn Holstein.

fektionisterne må på jagt efter en donormodel til disse.

Påskrifterne er i særklasse flotte! Der er pladsnumre på første serie BL'erne, bl.a. fordi de kørte i lyntoget Sønderjyden.

Desværre er de karakteristiske vinduesrammer blevet for kraftige, og midtersprossen er kommet til at sidde en anelse for højt. Det er lidt mærkeligt, idet Heljan tidligere har lavet

lignende, flotte vinduer på deres A- og B-vogne.

Mere overraskende er det, at vognen står for lavt: Pufferhøjden og tagkantens højde er over én millimeter for lave. Det kan klares med to skiver under bogierne, men det burde have været i orden. Skiver under bogierne vil også løfte vognkassen så meget, at de ellers meget fine færgeskroge går fri af den bogiemonterede dynamo.

Den sidste anke er, at vognene "krummer ryg". Forhåbentlig bliver det ikke værre med tiden, for det er kun lige akkurat til at leve med, som det er nu.

Løbeegenskaberne er fine. Minden Deutz-bogierne stammer fra Heljans A-, B- og andre vogne i den familie. Hjulene er for blanke, men profilet er i orden for toskinnekørere.

Koblingskulisserne hænger for langt nede, men det



Det går nok at runde kruverne, selv med kortkoblinger som her med Roco/Märklin-typer. Foto Vagn Holstein.

er ikke overraskende, når vognkassen står over én millimeter for lavt – de førnævnte skiver under bogierne løser problemet.

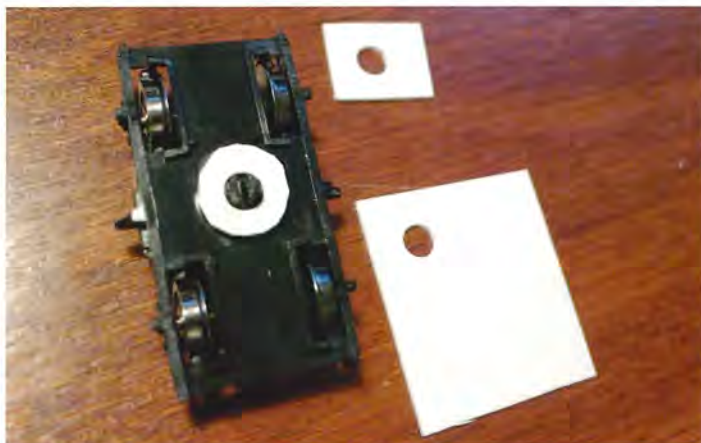
Jeg har testet Märklins, Fleischmanns og Rocos kortkoblinger, og alle fungerer fint, så længe det ikke er en S-kurve 36 cm R – kun Rocos kobling overlever her. Gummivulsterne er pæne og så beskedne i tykkelsen, at de netop ikke kolliderer i den ovenstående test af kortkoblinger.

Trinene ser fine ud, men er ekstremt sarte. De nederste trin burde have været lavet i metal. Her er der forskel på modellerne, idet de designrøde vogne har tre trin i modsætning til de vinrøde, som kun har to. Man må ikke alene håbe, at Heljan vil levere reservetrin – det er et "must", for trinene holder ikke længe på trods af nok så forsigtig håndtering, især ikke på de designrøde vogne, som ikke engang tåler at blive lagt ned på et bord.

Undervognen forholdsvis enkel, men i store træk korrekt. Der er monteret en ekstra "kasse" under de designrøde vogne. Jeg vil tro, at det har noget med el-varmen at gøre.

Vognens indretning er en pæn plaststøbning, men som sædvanlig umalet. Her er der gode muligheder for at forbedre modellerne, især fordi de store vinduer

tillader bedre indsyn end ellers. Det er korrekt med fire mattede vinduer: Der er to toiletter anbragt diagonalt, og overfor hvert toilet er der indrettet plads til stor bagage. Taget er let at fjerne ved at trykke lidt sammen på det, medens man lister en negl ind mellem tag og vognside for at trække lidt



Fremstilling af skiver af 1 mm plast til forhøjelsen. Foto Vagn Holstein.



Her er BL-vognen koblet med en B-vogn – der er for stor højdeforskel mellem de to vogne. Foto Vagn Holstein.



Nydelig indretning med f.eks. frakkeknager, men noget fersk, og især sæderne kunne trænge til en gang farve. Foto Spor og baner.



Påtryk på en designrød BF-vogn med fine angivelser. Foto Vagn Holstein.



ud i vognsiden. Desværre er vinduerne limet fast, hvilket betyder, at man ikke kan skille vognen helt ad.

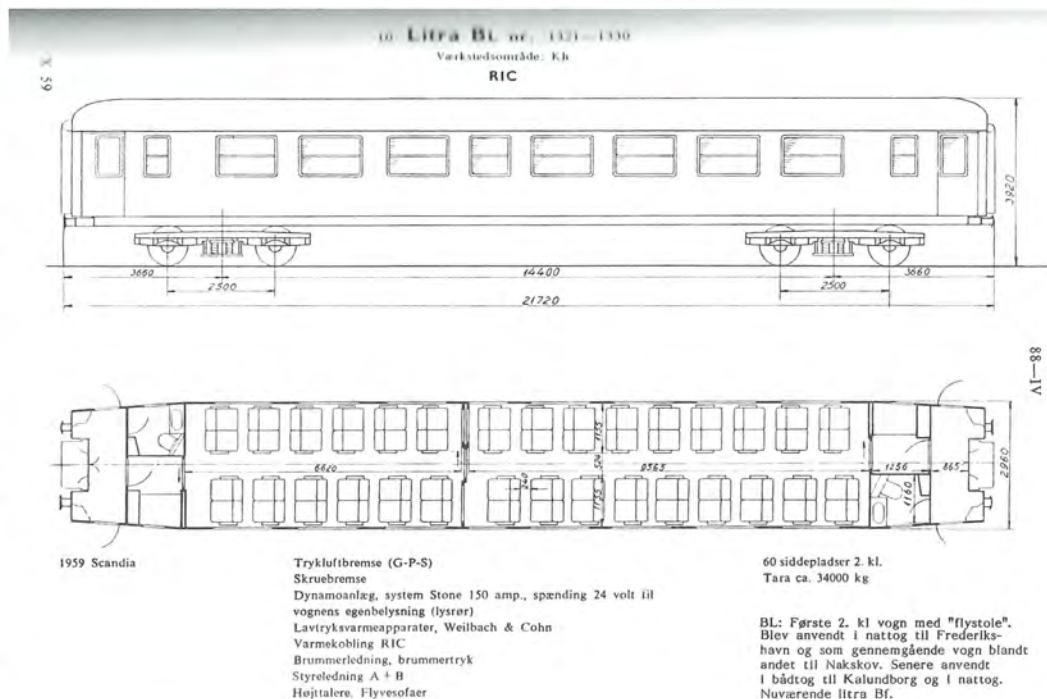
Totalt set er det nogle flotte vogne med mange fine, periodeafhængige detaljer, men der sker hele tiden forbedringer rundt omkring i branchen, så selvom vi i lang tid har anset Heljans personvogne som meget flotte og førende på det danske marked, så er der ting i gære hos Dekas/McK, som potentielt bliver en alvorlig udfordring for Heljan (se artikel andetsteds i bladet). ■

Tegning af BL-vogn. Fra DSB Driftsmateriel I, Reprint bane bøger 1988. ►

Serie 1-vogn i hel figur. Foto Vagn Holstein.



BL 1326 som nybygget vogn. Scandia fabriksfoto. Arkiv Spor og baner.



Mod nye mål



DSB-rutebil med nyt endemål. Foto Skilteskoven.

Det varede ikke længe, før end Jørgen Røn, Skilteskoven, var klar med flere destinationer til Heljans rutebiler end dem, som allerede findes på modellerne. Således manglede der flere lokaliteter på Sjælland, f.eks. Fakse Ladeplads, Vordingborg og Ringsted, men de er nu færdige. Skiltene er trykt på selvklebende, tynd vinyl og er meget nemme at montere.

Jørgen Røn er ikke afvisende for at lave yderligere skilte til vest- og sønderjyske endestationer, lige som der komplet manglede fynske endemål på Heljans ru-

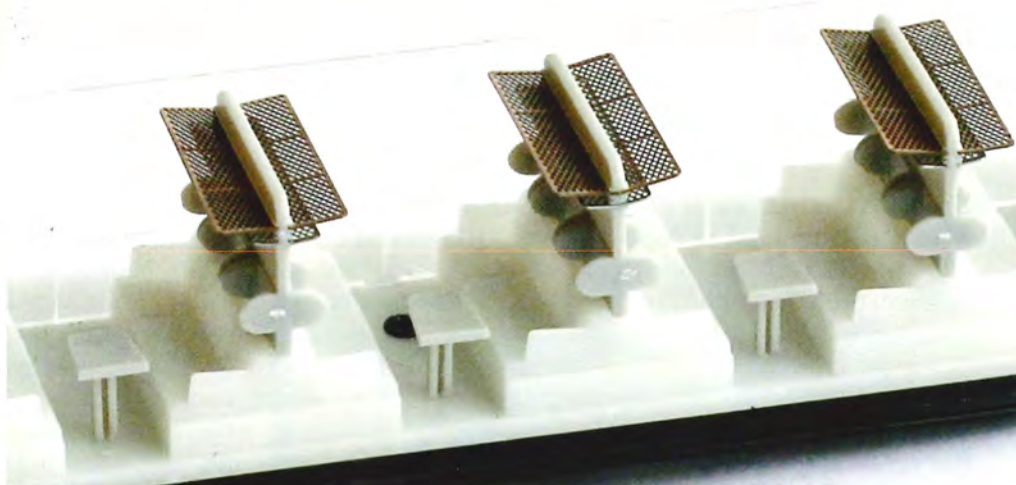
tebiler. Det er fine detaljer i overbevisende kvalitet.

fs



Til Vordingborg – med rutebilen. Foto Skilteskoven.

Nye vogne på vej



DSB Ag, ABg, Bg, Bgc, BDg

Følg med på www.mck-h0.dk



DekaS

Nye godsvogne fra

**Exact-train
Classic HO 1:87**

Opplen (Gmhs 30)

Opplen kommer i DR, DRG og DB udgave, med og uden bremsehus, og bla som Europ mærket vogn.

Vognen har kørt talrigt i Danmark

Vognene forventes på markedet i 2 kv. 2015

Hent en gratis produktfolder for din Dekas / Exact train forhandler



**Exact-train
Classic HO 1:87**



**Exact-train
Classic HO 1:87**



**Exact-train
Classic HO 1:87**

DekaS

www.dekas.dk
info@dekas.dk

Der tages forbehold for fejl, ændringer og udsolgte varer.

Tag sporvognen til stranden...



Tekst og fotos
Flemming Søeborg

De fleste, der har været på Mallorca, kender nok til den lille sporvej mellem Sóller og havnebyen Port de Sóller,

der drives af Ferrocarriles de Sóller (FdS). Den korte sporvejsstrækning på ca. 4 kilometer blev åbnet den 11. oktober 1913, da det viste sig, at den året før anlagte jernbane mellem Palma og

Et firevognstog passerer Hotel Generoso på promenaden i Port de Sóller.

Sóller lige netop ikke opfyldte betingelserne for en bevilling, da den havde en strækninglængde på under 30 kilometer – derfor måtte man anlægge denne sporvej for at opfylde betingelserne. Terrænforholdene tillod ikke forlængelse af jernbanen, der også krævede større radier.

Jernbanen var dampdrevet, mens sporvejen lige fra begyndelsen var elektrisk (600 V). Begge systemer er smalsporede (914 mm, svarende til tre engelske fod (én yard).

De elektriske sporvogne blev en succes, da turen fra Sóller til havnen nu foregik hurtigt, og sporvognene befordrede ikke kun civile passagerer, men også mange søfolk til og fra havnen – der lå en ubåds-base for enden af sporet. Således blev der også transporteret miner, torpedoer og sprængstoffer med sporvejen. Sporvognene blev også benyttet til post og småpakker samt til fisk, der skulle ind til markedet i Sóller.



Vogn 4 fra Bilbao krydser hovedvejen lige uden for Sóller. Denne vogn var malet orange også på siderne, Postkort i Leif Bangs samling.



Parti fra havnen med sporet i forgrunden. Præcis her ender sporvejen i dag, men førhen fortsatte sporet cirka 400 meter videre mod flådebasen. Foto Ferrocarril de Sóller.



Ved endestationen i Port de Sóller skal der ofte løbes om. Her ser man de to af de typer, der er i drift – en original bivogn og en ny motorvogn fra Lissabon.



Inde på værkstedet er opbygningen af en helt ny vognkasse i gammel stil i gang - alle dele fremstilles af håndværkerne selv.



En af håndværkerne høvler et stykke træ til nybygningen på værkstedet.

En levende museumssporvej

Spor og baner fik invitation til at bese sporvejens (og jernbanens) værksteder og driftscentral indefra. Det var banens driftsleder, Miguel Garcia, der tog imod os på den smukke banegård i Sóller. Bygningen er fra 1606 og var et led i byens befæstning. Fra stationsbestyrerens lille rum på peronen styres såvel toggang som sporvognskørsel på de to strækninger. På tre-fire store skærme kan trafikken ses med live-kameraer, og på andre skærme viser symboler, hvor der er kørende enheder på strækningerne. Jeg spurgte Miguel om, hvor mange sporvogne der var i drift normalt, hvortil han svarede: - Alle! Med alle mente han alle - der er seks vogntog, og det er lige, hvad strækningen kan bære. Det er specielt eftermiddagsafgangene, der er totalt fyldte, og da strækningen er enkeltsporet med tre vigespor undervejs, kræver det minutiøs planlægning for at få puslespillet til at gå op.

Således mødes alle vogntog på krydsningsstationen lige uden for Port de Sóller, hvor sporet fra havnen først besættes af tre vogntog. Fra Sóller kører første vogntog igennem uden stop, og de to næste følger, evt. med

holdt for at afsætte passagerer. Herefter kører vognene i deres respektive retninger, og de hele foregår gnidningsløst og præcist. I øvrigt kører der på sigt, bortset fra en uoverskuelig strækning i Sóller, der er reguleret med lyssignaler.

Ved endestationerne kræver det også omløb, rangering og gennemtænkte manøvrer, når vogne skal overtages af en anden motorvogn, men af- og tilkobling foregår lynhurtigt, selvom det sker manuelt. Jeg spurgte Miguel, om de kendte til stressede situationer - trods alt transporterer sporvognene mange tusinde mennesker i tæt trafik med biler kørende i alle retninger rundt om sporvognene og fodgængere, der trasker lige ud foran vognene.

- Stress?, sagde han med et smil, - det ord kender jeg ikke!

Moderne vedligeholdelse med gamle remedier

Et kig ind i værkstederne viser, at forholdene ikke har ændret sig meget i de mere end 100 år, hvor sporvejen og jernbanen har været i brug. Sporvognen vedligeholdes på jernbanens værksted, men da de to systemer anvender hver sit strømsystem (sporvognen 600 V, jernbanen 1200 V)



Foran remisen er der et virvar af sporskryds og sporskifter - og sådan har der set ud i mange år. Foto Suzanne Henriksen.



Sporarbejde med en af de få godsvogne ved remisen i Sóller i marts 1983. Til højre ses vogn 33 fra Palma de Mallorca. Sporet fortsætter bagved mod Palma. Foto Leif Bang.

er det ikke lige til at køre mellem de to systemer. Inde på værkstedet er der kun få, moderne hjælpemidler (f.eks. galgekran og løftebukke), ellers klarer man sig, som man altid har gjort, med meget manuelt arbejde. Drejeskiven, der ligger foran remisen, er så lille, at kun sporvognene kan vendes på

den - de store motorvogne fra jernbanen kan ikke vendes, og de kan også kun benytte ét eller to af sporene ind til værkstedet. Her må man så løfte vognene og trække bogierne ud, således at de kan blive renoveret på et af de andre spor. Selve arealet foran remisen er da også gennemsyret af kryd-



Lange Lissabon-vogne (nr. 807 og 334) i Sóller 28. august 1997. Vognene blev aldrig ombygget og sat i drift. Foto Leif Bang.



Der er otte sporskifter på strækningen, og flere af dem er ret gamle som dette hjertestykke fra 1945. Foto spor og baner.



Miguel Garcia, Lluís Rullan og artiklens forfatter ved den ombyggede vogn 22 i remisen i Sóller. Foto Suzanne Henriksen.



I en af remiserne holder 'es cotxet', Vognen - Renault MT med skinnehjul. Vi kigger på den, men desværre var der ikke mulighed for en tur i ekvipagen. Foto Suzanne Henriksen.

sende spor i en mangfoldighed, jeg ellers kun har set på gamle fotografier.

– Hvor mange ansatte er der?

– Vi er 106 ansatte, og de fleste bliver her hele livet, ler Miguel.

– Hvad med unge – er der nogle lærlinge?

– Ja, det er der, og de er meget glade for at være her. Vi har jo meget stor ungdomsarbejdsløshed i Spanien, så det er lykken at få et job – og her kan de lære en masse praktiske ting.

Vi går ind i tømrerværkstedet, hvor et par medarbejdere arbejder på en vogn, der bliver fuldstændigt renoveret.

– Vi bygger selv hele vognkassen op på gammel manér med tømmer og træbeklædning, så det er et meget omfattende arbejde. Vognene bliver meget slidt, da de jo kører næsten året rundt bortset fra et par uger om vinteren, så der er meget vedligeholdelse. Det værste var dog i 1999, hvor banen anskaffede fem brugte motorvogne (bl.a. nr. 716, 718, 725 og 729) fra Lissabon. Idéen var måske god nok, men ledelsen troede, man bare kunne sejle vognene hertil og indsætte dem i driften.

– De kunne ikke bruges, som de var, men de måtte tilbage til fastlandet for at blive renoverede i Zarago-

za, bl.a. skulle de omspores fra 900 til 914 mm, og det var så bekosteligt, at det nær havde ruineret sporvejen. Heldigvis overlevede den, og fire af de portugisiske sporvogne bruges nu hver dag. Ryglænene kan vendes, så man altid kører fremad. Vi har modificeret vognene, så de ligner de originale Sóller-sporvogne med trælistor på siderne (nr. 20-21-23-24). Med tiden skal de også have knækkede endeplatforme. Kun en enkelt vogn (nr. 22) er indtil videre ombygget således. Den gamle vognkasse står nu på jernbanens skinneplads midt på øen. På et tidspunkt i 1990'erne blev de originale lyrebøjler på alle motorvognene erstattet med pantografer, så der er sket en vis modernisering med vognene, der også har fået tryklufthremser.

– Er der andre, specielle vogne?

– Ja, vi har også nogle bi-vogne (2, 4, 5, 6) fra de nedlagte sporveje i Palma de Mallorca, men de viste sig at være alt for tunge og lange, så de måtte forkortes – og i øvrigt måtte vi have en motorvogn i hver ende til at trække dem. For mange år siden anskaffede sporvejen også en vogn fra Bilbao (nr. 4), men den er sendt tilbage til hjembyen, hvor den er renoveret som vogn U 52.

– Kører I udelukkende med passagerer?



Vogntoget 21-2-4-20 passerer Hotel Generoso ved havnen. Det er en nydelse at sidde på fortovscaféen, hvor sporvognen passerer et par meter fra bordene. Foto Spor og baner.

– Ja, og det er ikke kun turister. Mange lokale, især pensionister, bruger sporvognen ind til byen, og der er en del pendlere, der tager toget videre fra Sóller til Palma – i toget kan de jo arbejde med pc.

Flere oldtimere

Vi går ind i en anden remise, og her holder en virkelig raritet – en tårnvogn, som vistnok er af mærket Hispano-Suiza, et forlængst glemt, spansk bilmærke (navneskiltet er væk).

– Er den stadig i brug?

– Ja, det er den. Når ledningerne skal efterses efter sæsonen, kører to mand ud i den og hæver platformen med håndkraft. Det er enkelt og fungerer udmærket.

– Jeg lagde også mærke til en anden, ældre vogn – hvad er det for én?

– Det er banemesterens inspektionsdræse. Det er en ombygget Renault MT fra 1920'erne, og den bruges også stadig. Der er plads til fire mand i den, men den benyttes kun i arbejdsmæssig henseende. Den lyder kælenavnet "es cotxel" ("Vognen")

– Den ville ellers være oplagt til bryllupper og lignende arrangementer, hvis man kunne leje den.

– Virkelig? Miguel synes ikke at have været opmærksom på denne mulighed før, men måske vil man frem-

over kunne leje en tur i denne herlige veteran-skinnebil.

– Hvilke andre arbejder laver I?

– Vi er ved at forny underbygningen (sveller, ballast) i den længste af tunnellerne på jernbanen. Vi skifter træsvellerne ud med betonunderlag, men det er en meget langstrakt proces, for der er kun to mand om arbejdet, og de kan jo kun arbejde om natten, hvor der ikke kører tog. Vi må nok også forny nogle af sporene på sporvejen her i Sóller, for de er ved at være meget slidte. [11, 12]

Det kan man godt forstå, og navnlig ved op- og indkørslen til remisen er det problematisk, for her er der en kraftig stigning, der giver anledning til hjulspin, når de små motorvogne skal trække bivognene op for at lave omløb. Flere af hjertestykkerne er også gamle – i Sóller ligger nogle, der er fra 1945, og i Port de Sóller er de to fra 1950 og 1954. Kørslen på rilleskinner er i byområderne rolig, stille og meget jævn, men lige så snart, at sporvognene er ude på fri bane, rasler, rumler og gynger de meget. Om det skyldes, at de her kører på vignoleskinner på almindelige sveller i ballast, vides ikke, men det er meget påfaldende. Køretrådsmasterne, hvoraf der er cirka 150 i alt, stammer fra anlægget i 1913, så de må siges at være



▲ Cirka midtvejs på jernbanestrækningen ligger en skinneplads, hvor resterne af vogn 22 (ex Lissabon 725) holder. Foto Spor og baner.

Hertil og ikke længere. Oprindeligt fortsatte sporet 3-400 meter videre ud til flådestationen.



Bykort af Sóller med sporvognslinjens vigespor og jernbanen. Ved banegården ligger også remiserne med mange spor.

holdbare. På selve strækningen ligger der i alt otte sporskifter, heraf nogle med fjedrende tunger (til automatisk krydsning), og inde på remiseområdet ligger flere andre. I øvrigt skiftes de ikke med stang, men på jernbanevis med trækbukke. Her og der ser man udskiftede skinner og sveller langs sporet.

Vi går tilbage til kontoret, hvor vi tager afsked med Miguel, der atter skal passe toggangen. Stationen byder i øvrigt på en fortovscafé med



Port de Sóller med de nedlagte spor i punkteret strek.

udsigt til togene, og i stueetagen er der en permanent kunstudstilling med værker af Picasso og Miró – endda med gratis adgang! Det var en idé for det fantasifulde DSB, der på denne måde kunne live de nedlagte stationer op. I den lille kiosk og souvenirbutik kan man endda købe et byggesæt af Sóller-sporvognen nr. 2 – i ægte træ og metal (skala 1:24 fra firmaet OcCre).

Anmeldelse af "Der kommer tog"

Af Ole Gold

Ovenstående bog blev præsenteret ved et arrangement på Danmarks Jernbanemuseum den 3. oktober 2014. Forfatteren takkede dem, der havde medvirket ved bogens tilblivelse. Nogle vil måske mene, at jeg ikke den rette til at anmelde bogen, idet jeg i den er takket for min medvirken til dens tilblivelse. Min medvirken bestod blot i at formidle kontakt til et par fotoleverandører, så større "aktier" har jeg ikke i den.

Det er flot, når et kommercielt forlag giver sig i lag med at lave en jernbanebog, og vel også noget af en satsning. Skal den kunne sælges til andet end "togtusser", må den nødvendigvis have et andet indhold end de sædvanlige jernbanebøger.

Det har bogen også. Den behandler mange temaer fordelt på hvert sit kapitel. Egentlig er det lidt befriende ikke at have det hele i strengt kronologisk orden.

Bogen omhandler tidsperioden fra cirka 1948 til 1970, men har dog et summarisk tilbageblik til omkring 1892. Enkelte steder har der også sneget sig lidt ind uden for perioden.

Omslaget prydes af et MA-lyntog (dem, der senere blev til Sølvpilen) i Frederikshavn samt andre fotos fra bogen (der også optræder på for- og bagsats) – alle i sort/hvid.

Og det gør ikke noget, at det ikke er farvebilleder. Samspillet mellem titlen i mørk rød og billedet er flot og giver et godt indtryk.

Teksten i bogens kapitler er som hovedregel holdt i én spalte, mens billedtekster er holdt i flere spalter. Sidstnævnte er længere, end de "plejer" at være, men er til gengæld meget fyldestgørende. Forfatteren beskriver mange detaljer på billederne, som man ved første øjekast ikke lægger mærke til.

De fleste af billederne har – så vidt jeg kan se – ikke været vist i bøger før.

Det er en billedbog af klasse kombineret med faktuelle oplysninger. Jeg har ikke tjekket alle oplysninger, men mener dog at have et vist kendskab til dansk jernbanehistorie – og jeg er ikke stødt på nogle iøjnefaldende fejl. Men lidt kan/skal man jo finde. Der er et par detaljer hist og pist, og f.eks. mener jeg, at Amtsbanerne på Als blev forkortet ABA – i bogen står ApA. Betegnelsen ABpA er dog set anvendt. Tilsvarende er der brugt forkortelsen AFP formentlig betydende Aalborg Privatbaner – her burde nok have stået APB eller til nød NFP (for Nordjyllands Forenede Privatbaner, som APB hed indtil 1915). Billedet af Lollandsbanens diesellokomotiv angives at være M 13 – det var vist M 31, der skulle have stået.



Så skubber vi, alle mand. Kværkeby station, april 1957. Foto Holger B.D. Sørensen. Illustration fra bogen.

Der er med garanti læst korrektur på bogen forfra og bagfra, og lige meget hvor meget umage man gør sig, dukker der altid irriterende fejl op.

Som hærdet jernbaneentusiast er der ikke meget nyt at hente i bogen, men alle de oplysninger, man har tilegnet sig gennem et helt liv, får man repeteret på udmærket vis. En sådan bog vil specielt være en appetitvækker for nye jernbaneinteresserede. Hvis man ønsker at grave et spadestik dybere, kan man med nutidens adgang til litteratur og hjemmesider hente supplerende oplysninger mange steder.

For den ikke-hærdede, men lettere interesserede, vil bogen være en ønskedrøm. Hvis én har været så letsindig at sige, at han (eller hun....) er fascineret af tog – så er denne bog en oplagt gave.

I bogen er flere steder gengivet indlæg fra forskellige personer, der beskriver rejseoplevelser mv. Disse personer er f.eks. benævnt "Marie H.". Det er sjovt at læse, hvad de skriver. Jeg har ingen grund til at betvivle deres ord, men det havde givet større troværdighed, hvis vi kendte kendt personens identitet.

Billederne er stort set fint gengivet – måske skulle nogle af de største billeder have været gengivet lidt mindre, så de stod skarpere. Og jeg skal da love for, at der er nogle perler af billeder imellem. Specielt tænker jeg på Holger B.D. Sørensens billeder. Han har haft øje for at fange hverdagen, mens den var der. Det skal vi lige tænke over hver eneste dag – for i morgen er det ændret. Om ikke så mange år vil vi ærgre os over, at vi ikke tog nogle flere billeder af nutidens tog og stationer. Også selv om nogle fnyser, og siger at alt var bedre og mere interessant i gamle dage.

En lille kæphest vil jeg også ride her: Hvert foto er kredite-



ret en person, men det virker lidt forvirrende, at nogle er krediteret for fotos, de ikke selv har taget, alene af den grund, at de ikke var født på optagelsestidspunktet. Det vil være korrekt at skrive "Arkivfoto NN". En større konsekvens i formuleringen af disse tekster havde været ønskelig.

I bogen optræder både sort/hvid- og farvebilleder. Variationen mellem disse er fin, og Flemming Søeborg er ikke faldet for fristelsen til at bruge farvebilleder for enhver pris.

Bogen bærer præg af forfatterens kærlighed til jernbane (og det skulle den jo også gerne...), men forfalder ikke i større stil til, at "alt var bedre i gamle dage". Selv i kapitlet "Nedlægninger og skrotning", hvor der nok kunne være fældet en tåre, beskriver forfatteren nøgternt, hvad der skete uden syrlige kommentarer.

Bag i bogen er en liste med bøger, der anbefales til videre læsning. En sådan liste kan ikke være komplet, men kun at nævne 22 bøger/tidsskrifter synes at være i underkanten. Men tidens udbud af bøger og hjemmesider burde denne liste have været en hel del større.

Konklusion: En flot og læseværdig bog for alle kategorier af jernbaneinteresserede. Og en oplagt gave til én, der "kom til" at sige, at han/hun er fascineret af jernbanen. Vi kan jo håbe, at bogen vil give blod på tanden, så flere yngre begynder at interessere sig for emnet. ■

Der kommer tog,
Flemming Søeborg.
Gyldendal Fakta 2014.
Vejløende udsalgspris 350 kr.
268 sider, format 28 cm x 25 cm og hårdt omslag.

Johnny Juhl / Taastrup Togkælder.

Har valgt at gå på delvis pension fra d. 3 Jan. 2015 for at trappe ned på aktiviteterne mens han endnu er på toppen. Derfor lukker Taastrup Togkælder med udgangen af 2014.

lørdag d. 10 Jan. 2015 fra kl. 10:00-15:00

Åbent hus / Reception

for at byde Johnny Juhl velkommen bag disken i Togcenter's forretningslokaler, hvor han vil bidrage med alt sin viden, begejstring og kunden om modeltog. Johnny vil derefter være at finde bag disken et par dage om ugen. Derved vil ingen af hans gamle kunder komme til at savne ham og han har derved stadig mulighed for at gøre branchen usikker...

Togcenter Gentofte overtager i den forbindelse Taastrup Togkælders garanti forpligtelser samt udstedte gavekort, der således stadig vil være gyldige.

I håbet om at se nogle af de "gamle" kunder i Togcenter Gentofte ønsker Johnny alle god leg fremover.

Theis Berantzino / Togcenter



Danske nyheder i juletiden



Heljan DSB MO serie 500

Heljan kommer med DSB MO 581, 585 og 597 De to første med staferinger. Modelerne fås i DC og AC med indbygget dekode. Vejledende pris kr. 2.295,-

Jule pris 1999,-



Roco DSB ICE TD 605

DSB ICE TD 605 Lyntog. 63038 2-skinne DC Kr. 2239,- 63039 2-skinne Digital Sound Kr. 2799,- 69039 3-skinne AC Digital Sound Kr. 2799,-

Jule pris 2239,-



Brawa

48957 DSB Hbis Lukkert godsvogn med skydedøre. Epoke 4, udsmykket med saks.

319,-



Märklin 39670

DSB MY 1100 Ny konstruktion med træk på alle aksler, indbygget mfx Sound dekode, hvidt og rødt frontlys. Vejledende pris kr. 2.150,-

Jule pris 1799,-



Märklin

48414 Årets H0 julevogn fra Märklin

Jule pris 239,-



Märklin 37818

DSB Litra N Ny konstruktion med langsliggende motor i kedlen. Indbygget dekode med mfx og mange lyd funktioner. Vejledende pris kr. 2.995,-

Jule pris 2399,-

Nye danske modelbiler H0



NSM

NSM0005 Falck ambulance i orange signal farve.

Jule pris 139,-



NSM

NSM0006 Rutana/Vitana Brodbil. På bilens modsatte side er trykt RUTANA navnet. Bagenden af bilen er også prydet med tryk.

Jule pris 129,-



NSM

NSM0007 Gevalia Kvalitetskaffe - varevogn. VW T1b

Jule pris 139,-

www.modeltog.nu • www.togcenter.dk

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

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

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

BR 01-dampfestival i Neuenmarkt-Wirsberg



Af Torsten Olesen,
Modelbane Europa

I weekenden 20.-21. september var Deutsche Dampflokmuseum (DDM) vært for et flot og velbesøgt arrangement, hvor ikke mindre end seks af Tysklands største ekspreslokomotiver var fyret op og skiftedes til at trække to forskellige togstammer op ad den berømte, syv kilometer lange stigning "Schiefe Ebene" (Skråplanet) på op til 25 promille.

For en dampentusiast som mig lød det næsten for godt

til at være sandt, og da jeg sammen med Bodil havde tænkt at tilbringe september måned på telttur i Tyskland, ville det ikke kræve megen planlægning at være på pletten.

En lille forsmag

Dagen før var vi således på sightseeing i operabyen Bayreuth, som ligger ganske tæt ved. Da vi stiller cyklerne udenfor stationen for at købe lidt guf til til termokaffen, lyder der pludselig et velkendt fløjt, så jeg smider hvad jeg har i

▲ Udsigt fra vejbroen over stationen i Neuenmarkt med fire 01-lokomotiver.

hænderne og spurter om på perronen, heldigvis tidsnok til at få et par gode billeder af den "strampudsede" 01 202, der lige tilfældigvis gør et kort ophold her på vej fra Schweiz til morgendagens arrangement.

Et kæmpe arrangement

Lørdag kl. 10 stillede vi bilen i landsbyen Himmelkron og cyklede de sidste syv kilometer ad småveje,

hvorfra der var udsigt til de første damptog på vej op og ned ad strækningen. Så var stemningen slået an! Cyklerne gav os den fordel, at vi kunne parkere lige ved indgangen, men med tyskernes sans for at organisere var der selvfølgelig også tænkt på bilparkering længere væk med tilhørende shuttlebuser. Brandvæsen og flere politikorps var også til stede, og f.eks. var den lange vej-



01 202 med tog af schweiziske vogne under kort ophold i Bayreuth på vej til Neuenmarkt fredag den 9. september.



Østtysk rekonstrueret 01 509 med olietender og den lange kasse på kedelryggen.



Kunne de virkelig vende 01 150 på denne besynderlige 3/4 drejeskive – svaret var ja.



Så går det opad i pænt tempo. De to 01'ere har magt over tingene.

bro over jernbaneterrænet delvis afspærret, så museet kunne afkræve adgangsbillet på fortovene. Stort set alle vi så, var dog forsynet med halsbånd + kort, så der var trængsel på dette gode foto- og oversigtssted.

Billetten gav adgang til hele remiseområdet, hvor museet har til huse med sin samling af lokomotiver og en 40 meter lang modeljernbane, der selvfølgelig er en næsten tro kopi af Schiefe Ebene. Desuden kunne man køre ubegrænset med damptogene, der afgik hver halve time, eller tage med shuttlebus til et af de udvalgte fotostandpunkter på strækningen. Og hvis det ikke skulle være nok, kunne man om aftenen deltage i "Sannes Nat" med lokomotivparade, illuminering og fyrværkeri. Der var mulighed for at købe mad flere steder på området og nyde den til levende musik. Det hele for 30 Euro (50 for begge dage), en absolut rimelig pris, når jeg sammenligner med en temmelig "tam" tur fra Drei Annen Hohne til Bloksbjerg og retur til 35 Euro.

Så går det løs!

Alle otte driftsklare 01'er fra ind- og udland var inviteret, heraf kom altså seks i forskellige versioner, to- og trecylindrede, ombyggede vest- og østtyske udgaver,

der var tydeligt forskellige, samt kul- og oliefyrede.

Til kørslen var oprangeret to togstammer med hver otte vogne og hhv. en BR 64 og en BR 38 som skydelokomotiv. Forrest blev der trukket parvis af to sæt 01'er, mens et tredje sæt holdt pause, men her blev der rangeret flittigt rundt og lavet partnerbytte dagen igennem, så der var nok at kigge på.

Køreturene opad stigningen er en ren fryd i det gode vejr. Særtogene kører ind imellem de normale lokal tog, så for at holde køreplanen bliver der lagt godt ud lige fra start for at komme op i tempo, inden stigningen for alvor sætter ind. Fra vinduet i forreste vogn er man sikret en fantastisk lydkulisse samt en vindblæst frisure, tilsat godt med "peber". Efter syv kilometer er man nået op til Marktschorgast, hvor togene efter et kort ophold ruller tilbage i det andet spor.

Også for danskere

Det er sjældent at opleve et så stort opbud af opfyrede damplokomotiver og så endda de største af slagsen! Selv Bodil var imponeret. Alt i alt var det et fantastisk vellykket arrangement i det fine septembervejr, og mon ikke DDM kunne finde at afholde lignende arrange-



Udkørsel fra Neuenmarkt.

menter i fremtiden? Efter mit skøn var der flere tusinde deltagere, dog hørte jeg ingen danske stemmer. For danskere vil det selvfølgelig også kræve nogle overnatninger at deltage, men Franken og Fichtelgebirge befinder sig cirka, hvor "spidsen" af Tjekkiet rager ind i Tysk-

land, og dermed kun cirka én dagsrejse fra Danmark. Så ikke helt umuligt på en forlænget weekend. I øvrigt var der åbent hus hos Märklin i Göppingen (+200 kilometer) om fredagen, så en hel "pakketur" var også mulig. ■



Kulfyret 01 202 og oliefyret 01 509 har netop forladt perronen med tog mod Marktschorgast.

Arbejdslivet ved Lollandsbanen

Af Flemming Søeborg

Inden for de senere år er der kommet en del jernbanebøger med mere fokus på hverdage og arbejdslivet end den egentlige jernbanehistorie, og det er positivt. Den seneste bog om arbejdslivet ved jernbanerne er netop udkommet, og den behandler livet ved Lollandsbanen (LJ) fra alle personalegruppers side.

Anders Madsen, der er forfatter til bogen, skriver i forordet, at bogen er en slags "Sådan husker jeg..."-værk, hvor det er meningen, at jernbanefolkene gennem deres erindringer kommer ind på LJ's samlede virke. LJ havde førhen flere jernbaner og stationer på Lolland, og det betød, at mange familier var præget af jernbanens trafik.

Bogen former sig som et stafetløb, hvor navngivne ansatte fortæller om stort og småt ved deres arbejde på LJ. Det er en god fortælle-måde, specielt fordi mange fortæller åbenhjertigt om gode og knapt så gode oplevelser gennem deres arbejdsliv ved banen. Ikke alt var bedre førhen, men i vore dages jernbaner er der skåret ind til benet – ja, måske

mere end godt er – og det er gået ud over kundebetjeningen og servicen. Det fortæller flere ansatte om.

Et af de tilbagevendende temaer er "Vinterkrigen" 1978-79. Navnlig de sydlige dele af Danmark var hårdt ramt af kolossale mængder af sne, der to gange denne vinter lammede trafikken totalt – flere steder i op til en uge. Det var hårdt, og mange af fortællerne mindes denne periode – herunder de ret hårde oplevelser, det var at vælte med et lokomotiv med sneplov. Det er sådanne beretninger, som gør denne erindringsbog til noget særligt, for her bliver historierne fortalt af dem, der oplevede det på egen krop.

Et af kapitlerne omhandler Ryde-kolonnen (Ryde er en station på LJ), og her får man som læser et glimrende indblik i en kolonnearbejders hverdag – og ikke mindst de udfordringer, man stod over for som nybegynder i faget, herunder anvisningen på, hvordan man hurtigst kommer væk fra sporet med en skinnecykel, når et tog kommer én i møde. Det er også interessant at læse om, hvordan forskellige lokomotiver skal behandles – og at ikke alle lokomotivførere kører

på samme måde.

Lynetterne – Y-togene, som begyndte deres succesrige løbebane netop på LJ – får også deres ord med på vejen, og de berømmes især for, at de var meget driftsstabile, samt at man ofte kunne nøjes med at skifte et relæ eller lignende, og så kørte det igen! Sådant er det ikke med moderne tog, der kræver specialiseret personale og digre manualer.

Bogen slutter lidt vemodigt med at konstatere, at de tre grundlæggende principper på LJ, grundighed, kyndighed og myndighed, synes evigt tabt med vor tids nedbarberede og gennemrationaliserede jernbaner. De mange tjenestegrene, som førhen kendetegnede jernbanerne (f.eks. rejsebureau, rutebildrift, godsekspedition og dertil en kundeorienteret service) er nu væk for

altid. På arbejdspladsen er afstanden mellem de menige medarbejdere og ledelsen blevet større, efter at LJ blev sluttet sammen med OHJ, HTJ og Østbanen, og driften styres nu fra Holbæk. Dog, jernbanen har overlevet, og det er vel nok det væsentligste. Kort sagt, en god bog med mange fine samtaler og sjældne, udmærkede billeder.

Anders Madsen: Med jernbane gennem hverdag og arbejde – tidligere ansatte fortæller i anledning af Lollandsbanens 140 års jubilæum. 120 sider, hæftet, talrige billeder. skinne bøger 2014. Vejl. pris kr.

MED JERNBANE GENNEM HVERDAG OG ARBEJDE

- tidligere ansatte fortæller i anledning af Lollandsbanens 140 års jubilæum



Sporudveksling i Børsø med lokomotivet LJ M 8. Foto Tom Lauritsen.



Udskiftning af spor på Nakskov Havn i 1960'erne. Enten lægges der treskinnet spor, eller også fjernes smalsporet. Arkiv Erik Petersen.



JULETILBUD

hos www.nettog.dk

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



märklin 76515 Digital portalkran med 2 motorer

- Indbygget digitaldeko
- Kan styres 360 grader om sig selv
- Krog kan styres op/ned
- 2 stykker 5 polede miniature motorer
- Belyst kabine samt arbejdslampe kan aktiveres digitalt
- Elektromagnetisk skovl kan aktiveres digitalt
- Mål 10 x 10 cm. højde 27,0 cm. – Epoke III - VI
- Trådløst styrehåndtag som ekstra tilbehør (Kun 99,-)



Normalpris 2.459,-

NU KUN 1.399,-

märklin 37767 Diesellokomotiv BR 218 Deutschen Bundesbahn

- Mfx-dekoder
- Lydgenerator med driftlyd, horn, bremsepiben med mere
- 5-polet motor
- Træk på 4 aksler
- Diodebelysning hvid/rød skiftende med kørselsretningen
- Valgfri mørklægning af slutlys ved kørsel med vogne
- Længde over puffer 18,9 cm – Epoke IV



Normalpris 2.214,-

NU KUN 1.299,-

märklin 39670 Diesellokomotiv Litra MY 1100 DSB

- Gennemarbejdet nykonstruktion i ægte 1:87
- Mfx-dekoder
- Lydgenerator med driftlyd, fløjte, bremsepiben med mere
- 5-polet motor med træk på 4 aksler
- Diodebelysning hvid/rød skiftende med kørselsretningen
- Valgfri mørklægning af slutlys ved kørsel med vogne
- Indretning og belysning i førerstand
- Længde over puffer 21,7 cm – Epoke III
- Passende CL passagervognssæt med 4 vogne som ekstra tilbehør



Normalpris 2.459,-

NU KUN 1.789,-



McK model 0201 Litra Hbis DSB – 14 forskellige modeller

- Lukket skydedørsgodsvogn med sølvfarvede låger og DIN skrift
- Metal undervogn, og et væld af detaljer i metal og kunststof
- Fjedrende puffer
- NEM brønd til udskiftning af ønsket kobling
- 14 forskellige udgaver til samme pris
- Længde over puffer 16,4 cm – Epoke IV - V



Normalpris 399,-

NU KUN 269,-

märklin 42768 Passagervognssæt med 4 Litra CL vogne DSB

- 4 Litra CL vogne med forskellige vognnumre
- Indretning og mulighed for vognbelysning
- Alle vogne med kortkoblinger
- Udførelse som i driftårene omkring 1964
- Passende trækraft Litra MY som ekstra tilbehør
- Samlet længde over puffer 92,0 cm – Epoke III
- Passende trækraft Litra MY som ekstra tilbehør



Normalpris 1.394,-

NU KUN 989,-

Komplet belyst vognsæt monteret med strømførende koblinger og LED-belysning i alle 4 vogne med én slæbesko.

Normalpris 2.726,-

NU KUN 1.749,-

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

märklin
48414 julevogn 2014
Normalpris 270,-
NU KUN 209,-



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

Salg på www.nettog.dk • Tlf. 51 60 00 06 • Møllenvænget 9 • 3200 Helsingør

Åbningstider: Mandag, tirsdag, torsdag og fredag 12.00 – 18.00 • Lørdag 10.00 – 16.00 • Udvalgte søndage 12.00 – 16.00
Evt. afvigelser findes i god tid på www.nettog.dk

Vogn 171 i saltskuret

Af Flemming Søeborg

I nr. 14 viste vi et billede af KS-motorvogn 171 okkuperet af en gruppe tyske Wehrmacht-soldater en dag under Besættelsen. Nr. 171 overlevede såvel denne hændelse som tilværelsen som sporvogn i mange år bagefter, men i løbet af 1960'erne lakkede det mod enden for denne veteran såvel for dens mange fæller på sporene i København.

I oktober 1964 var tiden som daglig driftsvogn endegyldigt forbi, og vogn 171 blev herefter brugt til mere sekundære formål, berøvet al dens pragt og væld (linieskilte, kulørte lanterner og side- samt svingskilte). Her holder den i saltskuret på Svanemøllen Remise den 10. oktober 1964 og afventer tilsyneladende vinterens komme. Den skal dog hverken køre med sneplov eller saltvogn, men holder blot i læ.

Saltskuret var for mig, der dengang blot var en stor dreng, et mystisk sted – dels fordi der var adgang forbudt for uvedkommende, dels fordi det var umuligt for en udenforstående at se, hvad der var derinde – portene vendte nemlig ind mod den store remise, således at man ude fra Østerbrogade eller sporsløjfen ikke kunne kigge ind i skuret. At vove sig ind på sporarealet, nej, det gjorde – og turde – man (jeg) ikke! Der var respekt for autoriteterne dengang.

Nogle år senere – da sporvognene på linie 1 og 14, som ellers troligt havde holdt til her de sidste år – var nedlagt og remisen taget ud af brug, vovede jeg mig derind i skuret – og hvad var der så? Nogle sølle bunker af salt, rester af blå plastic-sække, mørnet træværk og meget mørkt i det hele taget.

Tja, det var det – ingen genfærd, ingen spøgelser eller emsige opsynsmænd eller funktionærer. Senere blev bygningen revet ned, og i dag er der ingen spor af den, lige som alle de rigtige spor (= spurvognsskinner) forlængst er taget op. Remisen findes endnu og bruges som sportshal, den flotte folkerumsbygning i bindingsværk eksisterer også, spurvognssløjfen (uden skinner) ligger der stadig, men den frekventeres nu kun af busser på linierne 14 og 39.

Saltskuret er ret nemt at bygge i model, hvilket jeg vil gøre i vinterens løb. Og, hvem ved, måske kommer den atter til at rumme en model af nr. 171? ■

Vogn 171 titter ud fra saltskuret på Svanemøllen Remise den 10. oktober 1964. Vogn 171 blev bygget af De københavnske Sporveie i 1902-03, og den blev senest ophugget i 1966, men de nærmere data er p.t. ikke tilgængelige. Foto Leif Bang.



Saltskuret set fra offentlig vej - her med nogle skrotningsmodne spurvogne i 1958. Bygningen bagved er en del af Øresundshospitalet. Foto Jan Walter.

Ny film om "Den lille Hovedbane"

Det er atter Jimmi Bisgaard, "Det gamle Fyn", der under medvirken af Lars Viinholt-Nielsen (LVN) har lavet en ny film om "Den lille Hovedbane", strækningen Ringe-Faaborg (RFB), som åbnede i 1882.

Filmen er som de første i serien en god blanding af historiske optagelser og nutidige, hvor LVN fortæller om de forskellige stationer og andre forhold ved banestrækningen. I forhold til de første er musikken dæmpet, hvilket fryder undertegnede.

Vi følger strækningen fra udgangspunktet Ringe og sydpå. Det var en jernbane med ret få stationer, men banen fik alligevel stor betydning for oplandet – og

specielt Faaborg, der med tiden fik hele tre jernbaneforbindelser samt flere færger til øerne.

Blandt de mange klip er der en del i farver, og det er især interessant at se et af de sidste, personførende tog, fremført af en MO med en postvogn, en spids CM- og en almindelig CO-vogn efter sig. I den forbindelse kan man også notere sig de mange DSB-folk på perronerne – det er visse gæster til bage på serviceområdet. Regelmæssig (gods)trafik forsvandt fra RFB i 1989, som siden har været veteranjernbane. Strækningen Ringe-Korinth blev dog slagtet af Banedanmark i 2011.

Filmen har en del 'bo-

nusmateriale', og som et ekstra plus er hele strækningen Faaborg-Korinth gennemfilmet med kameraet på en trolje, så man kan altså nyde en ubrudt tur med toget en skøn sommerdag fra første parket. En god film om en i dag ret amputeret jernbane – en appetitvækker til en tur med det rigtige tog hos Sydfynske Veteranjernbane (SFV)).

Jimmi Bisgaard/Det gamle Fyn: Ringe Faaborg Banen 1882-1989. DVD, 84 minutter. Vejl. pris kr. 139,- (+ evt. porto).



RFB-filmen er den tredje i serien om fynske jernbaner.

Ny modeljernbane-forretning i Odense

Tekst og foto Rolf Brems

René Toftegård Skov har i en del år været en kendt skik-

kelse i modeltogsbranchen med "Danske-Loksounds". Han har udvidet sine aktiviteter med en fysisk for-

retning i en af Odenses gamle gader, Overgade, ikke langt fra banegården. Danske-Loksounds er nu blevet til "Fyns-Modeltog & Danske-Loksounds".

– Jeg valgte at åbne en forretning, for at give en mere allround service og "følge kunden helt til dørs", og tiden var til at udvide aktiviteterne pga. pladsmangel, fortæller René.

– Modeltog i dag rummer jo lidt mere kompleksitet end for 15-20 år siden. Her i forretningen har man mulighed for at afprøve alle de digitale funktioner og få hjælp til opsætning og programmering og se materiellet køre på demo-anlægget i forretningen.

Sortimentet indeholder det meste til modeljernbanefolket fra Märklin, Roco, Fleischmann, Noch, Auhagen, Faller, A.C.M.E., McK, m.fl. Spor N er også repræsenteret, hvilket glæder undertegnede.

Værkstedet består selvfølgelig stadig, og der udføres dagligt reparationer og dekodermontage.

René holder nogle meget ambitiøse åbningstider. Der er åbent alle ugens syv dage, så går man ikke på kroen efter kirke om søndagen, kan man besøge René og få kaffen. Her er der modeltog for alle.

Besøg hjemmesiden på www.fyns-modeltog.dk. ■



René i døren til sin nye forretning i Overgade.

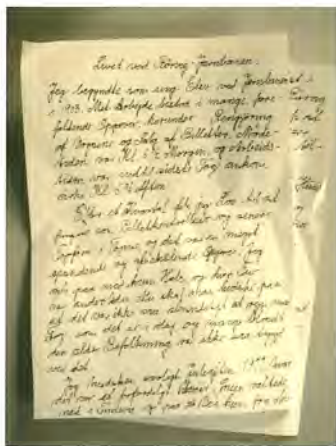
RNSJ – Rørvig-Nykøbing Sj. Jernbane



På Rørvig station, 1903. Fra venstre pudser Christensen, lokomotivfører Svendsen og stationsbestyrer Kryssteen. Foto ukendt.

En julefortælling af fhv. byarkivar William Sabinsky

Det har hidtil været antaget, at alt materiale om Rørvig-Nykøbing Sj. Jernbane (RNSJ) gik tabt ved den voldsomme brand i 1937, men der er dukket nyt materiale op i form af notater og enkelte, retoucherede billeder fra banens afdøde togfører, Alfred Thomsen, der arbejdede ved banen i hele



Fhv. togfører Alfred Thomsens håndskrevne erindringer fra 1948 – gulnede, men læsbare.

dens levetid. RNSJ blev, som nogle sikkert ved, anlagt i 1903 efter inspiration fra forstander Justus Follmer von Bausatz. Banen blev anlagt smalsporet med den sjældne sporvidde på 783 mm, og anlægsarbejderne var beskedne. For det meste blev svellerne lagt direkte oven på flyvesandet, hvilket snart efter skulle vise sig som en hæmsko.

RNSJ udgik fra nordenden af Nykøbing Sj. banegård, hvor banen havde omløbs- og læssespor ved siden af OHJ's udtræksspor. Banen forløb nord-nordvest i en S-kurve ad nuværende Altavej og Nordstrandsvej hen mod Rørvigvej, hvor den fortsatte over nogle engdrag langs Odsherredsvej. Nord for Fanøvej løb banen videre i højre side af Odsherredsvej, hvor cykelstien i dag findes. Det første, officielle standsningssted var Lyngkroen, hvor kromanden solgte billetter. Kun et lille stationsskilt og en køreplan på væggen markerede, at her

lå en station. På gavlen sad kroens motto "Nemo saltat sobrius" (latin for "Ingen danser ædru")., og rygter vil vide, at lystighederne på kroen ofte kunne fortsætte til ud på morgenstunden – men på det tidspunkt måtte folk selv finde vej hjem, da RNSJ normalt indstillede kørslen tidligt om aftenen.

Der fandtes et lille, kort stikspor ved købmandsgården over for kroen. Når der var gods til kroen eller købmanden, blev godsvognen blot afkoblet i hovedsporet, hvorefter det var op til købmanden og hans medhjælpere at skubbe vognen ind på stiksporet. Togene standsede i øvrigt de første år hvorsomhelst undervejs, blot man gjorde tegn mod det, nævner Thomsen i sine erindringer. Man havde ikke hastværk på den lille bane.



Nøjsomhed en dyd

Et par kilometer længere fremme lå det ret øde trinbræt Nakke Kirkevej, hvorefter banen krydsede vejen og drejede mod nordvest ind i den nuværende plantage, så man undgik den stejle Møllebakke. Lokomotiverne havde såre beskeden trækraft og kunne i stærk modvind knapt nok forcere de ret få og små stigninger, banen havde. Strækningssporet blev ført ind i Rørvig ad den nuværende Isørevej, hvor stationen også lå. Her var der endvidere en lille træremise, et omløbsspor, to stikspor og et lille pakhus af træ – og det var alt.

Stationen var en muret bygning, vistnok inspireret af Wencks samtidige stationer. Banen skulle have været ført videre mod havnen,

RNSJ havde sin endestation lige til venstre for OHJ's udtræksspor, og RNSJ drejede herfra skarpt mod venstre.

Her ved Nordstrandsvej løb RNSJ over engdraget parallelt med landevejen. I dag er her cykelsti.





Lyngkroen cirka midtvejs mellem Rørvig og Nykøbing - banens eneste mellemstation.



Her ved Nakke Kirkevej drejede banen ind til venstre for at undgå Møllebakken. Her lå også et primitivt trinbræt, ikke meget benyttet.

men anlægspengene slap op, inden man kunne nå så vidt. Banen åbnede for driften den 23. september 1903 uden større festligheder. Forventningerne var ikke store til RNSJ. Det viste sig da også snart, at den lille bane var bygget for let. Allerede i november 1903 måtte driften indstilles et par dage på grund af sandfygning, men da der alligevel blot kørte to-tre tog dagligt (og de langt fra altid var fyldte), var afsavnet næppe så stort.

RNSJ's materiel bestod af to små damplokomotiver, en dampvogn, to personvogne, en togfører/rejsegodsvogn og to åbne godsvogne (se også skemaet bagest). De små lokomotiver kæmpede dels mod sandmasserne, dels mod snemængderne om vinteren, så driften var

til tider indstillet op til en uge ad gangen. Togpersonalet samt tilkaldte daglejere måtte skovle togene fri og køre sandet eller sneen bort i de tipvogne, som anlægssentreprenøren nok så betænksomt havde efterladt i 1903. Værre var det, at omlæsningen af gods var meget omstændelig såvel i Rørvig som i Nykøbing. Passagertrafikken var til gengæld sjældent særligt stor, selvom Rørvig i disse år voksede til et mondænt feriested.

Omsporing og modernisering

Disse forhold førte til, at RNSJ gjorde sig overvejelser om en omsporing af banen. Efter oprettelsen af færgeforbindelsen Rørvig-Hundested i 1917 så det lyst ud for RNSJ, og man begyndte



Banens endestation i Rørvig lå her på nuværende Isørevej. Den nøjagtige placering kan i dag ikke stedfæstes pga. nybyggeri.

omsporing af banen i 1925-26. RNSJ regnede nu med at kunne føre sporet helt ned til havnen. Desværre viste det sig, at man hverken hos HFHJ i Hundested eller på færgeruten var interesserede i overførsel af banevogne, så RNSJ stod alene med visionerne. Tilmed nægtede sognerådet i Rørvig at give tilladelse til, at banen kunne anlægges på den fine Toldbodvej ned til havnen. De virkelighedsferne sognerødder foreslog i stedet, at banen blev forlænget ad Nørrevangsvej-Oldermansvej-Havnen (med ny station i 'Pejsegaarden'), men det ville have krævet regulære sporvejsspor pga. de snævre kurver. Da Rørvig by siden banens anlæggelse i 1903 var vokset med mange nye huse og villaer, var der ingen mulighed for at anlægge sporet andre steder. Surt show for den lille bane, der derfor stadig måtte nøjes

med den lille station vest for byen.

Den nye, normalsporede bane blev indviet den 19. april 1926. Det medførte en større omlægning af banen i Nykøbing, så den nu forløb mere direkte nord-nordøst ud af byen, indtil den nåede Odsherredvej og fortsatte i højre side af vejen. Ombygningen havde været så beko- stelig, at RNSJ nu kun havde råd til ét brugt, tysk damplokomotiv (ex. SNNB nr. 9), en ældre, svensk personvogn, en brugt, bayrisk togførervogn og tre godsvogne. Håbet var, at storebroder OHJ i Nykøbing ville være banen behjælpelig i driften, men den eneste ydelse, OHJ kunne levere, var, at RNSJ måtte benytte drejeskiven i Nykøbing mod at betale 10 øre pr. drejning. Det hjalp kun lidet, da der ingen drejeskive var i Rørvig. Enkelte gange lod lokomotivføreren lokomotivet dog vende i Ny-



RNSJ's nye dampvogn, fotograferet i 1912-13 på Rørvig station. Lokomotiv nr. 2 skimtes t.h. Foto ukendt.



Færgen Korshage i Rørvig Havn i 1950'erne. Her kunne have været overført jernbanevogne. Postkort. Fa. Karen Veddes Boghandel, Nykøbing Sj., Nr. 14251.



Toldbodvej i Rørvig cirka 1967, hvor RNSJ ville have haft, at banen skulle forløbe ned til havnen. Postkort Turistforlaget Odsherred, nr. 110.

købing, når vejrforholdene krævede det (for at undgå sandfygning ind i førerhuset). Lokomotivet var i øvrigt komplet uegnet til driften, da det havde umådeligt store drivhjul (som en tysk P 8-maskine), hvilket atter medførte vanskeligheder med at sætte i gang og med at forcere sanddriverne. Næsten alt smalsporsmateriellet blev i øvrigt solgt som skrot, men ladet fra den mindste af de åbne vogne blev brugt som del af et hyttefad i Rørvig Havn.

OHJ tillod dog, at RNSJ anlagde en transversal mellem de to baner til overførsel af (gods-)vogne og tilbød leje af remise. Betingelsen var, at RNSJ selv afholdt alle udgifter til anlægget til transversalen og i øvrigt også

selv stod for rangeringen, således at OHJ var totalt fri for ansvar eller økonomiske forpligtelser. RNSJ gjorde derfor ikke meget for at sende eller modtage vogne til og fra OHJ og resten af omverdenen.

Den triste slutning

Banen kæmpede videre, men regnskaberne viste konstant røde tal, især efter at den parallelt kørende rutebil optog driften i banens jubilæumsår 1928. De få, sporadiske fisketransporter gav ikke noget nævneværdigt overskud, og andre godsarter svandt mere og mere ind, selvom der burde have været grundlag for en vis kørsel med træ og byggematerialer. I januar 1937 måtte bestyrelsen træffe den



Ved Nakke Kirkevej trinbræt, cirka 1930. Toget med SNNB 9 er på vej mod Rørvig. Foto ukendt.



En enkelt passager stiger af ved Nakke Kirkevej trinbræt, cirka 1930. Bagved ses togfører Thomsen. Foto ukendt.



Lokomotivfører Kohlkopff samt daglejer Olaf Larsen er i gang med gravearbejde nord for Lyngkroen, 1933. Foto ukendt.

tunge beslutning om at nedlægge banen. Det skete den 27. februar 1937, hvorefter materiellet blev solgt. Lokomotivet blev solgt til en kulmine i Polen, vognkasserne havnede som skure rundt omkring på egnen, og skinner samt undervogne endte som skrot. Alene vægten af skinnerne oversteg den samlede vægt af gods de sidste tre driftsår for RNSJ. Mange af svellerne kan stadig findes som vægge i egnens sommerhuse, men selve stationsbygningen nedbrændte kort tid efter lukningen.

Banens driftsbestyrer, Th. Jensen, sad en aften kort efter lukningen med alle banens regnskaber, bilag og arkivalier, da han kom til

at vælte en petroleumslugte ned over bunkerne. Lynhurtigt bredte ilden sig, og kort efter stod hele bygningen i flammer. Herved blev hele banens arkiver, regnskaberne, samtlige fotografier, inventaret, personaleoptegnelser, ja selv restoplaget af jubilæumsskriftet tilintetgjort, og derfor eksisterer der næsten intet materiale om RNSJ. Onde tunger siger, at branden kom beejligt for Th. Jensen, der muligvis havde begået underslæb for at dække over sit store privatforbrug. Selv kom han intet til, men han flyttede efter hændelsen til De Ydre Hebrider for at hellige sig fåreavl.

RNSJ forsvandt lige så



Rørvig station i 1935. På perronen fru Strickelvorn samt stationsleder Th. Jensen og lokomotivet SNNB 9. Bemærk sandfygningen. Foto A. Thomsen.



Toget kort før afgang fra Rørvig station i 1935. De fleste tog var blandede. Foto A. Thomsen.



Mulige rester af RNSJs skinner i Nykøbing S. sommeren 2014.



RNSJ's forløb i Nykøbing. Med fed streg den smalsporede strækning, med tynd den nye, normalsporede bane indtegnet på kort fra 2014.

stille, som banens eksistens havde været gennem de 34 aktive driftsår. Den har som nævnt ikke sat sig næneværdige spor i landskabet, men her og der kan man ane tracéen. I selve Nykøbing er alle spor efter banen væk, langs Odsherredsvejen kan man fornemme linjeføringen, ved Nakke Kirkevej kan man i plantagen følge strækningen på nogle stier, mens stationsområdet i Rørvig for længst er bebygget med et parcelluskarver. Det er ikke lykkedes at finde breve eller andet materiale om RNSJ hverken i OHJ's eller

HFHJ's arkiver – man har formodentlig ikke fundet det umagen værd at bevare, endsige besvare henvendelserne fra RNSJ. Ej heller DSB havde banen optaget i 'Danmarks Rejseforbindelser', da driften var for uregelmæssig, og RNSJ i øvrigt heller ikke indsendte køreplaner m.v. til optagelse i bogen. De gamle billeder stammer fra et fotoalbum fra pens. togfører Alfred Thomsen, der døde i 1948. Sporplanerne er rekonstrueret bl.a. på basis af hans nedskrevne beretning og er derfor ikke helt nøjagtige. ■



Baneforløbet i Rørvig. Med fed den oprindelige bane, tynd streg er RNSJs forslag til ny bane, stiplet er sognerådets forslag med station i 'Pejsegården'. Arkiv Spor og baner.

Der går endnu frasagn på egen om den hårde vinter 1911, hvor et voldsomt snevejr den 24. december om eftermiddagen lammede al virksomhed i området. Dagens sidste tog, der var på vej fra Nykøbing til Rørvig, og som i dagens anledning medførte en del rejsende med bagage, kørte ved 16-tiden uhjælpeligt fast i en stor snedrive i det uvejsomme terræn nord for Lyngkroen.

I det hårde vejr var der ingen af de rejsende, der havde mod på eller lyst til at fortsætte til fods gennem snestormen, men til sidst besluttede togfører Thomsen sig for at gå til nærmeste hus, som han vidste lå ikke så langt fra banen.

Her blev husmand Anders Svendsen og hustru Ane Katrine opsøgt og spurgt, om de kunne huse de otte-ni passagerer fra toget, indtil snestormen var drevet over, og det var da i orden – selv om husmandsfamilien blot havde lige til dagen og vejen. Togføreren hentede alle passagerer samt lokomotivføreren, der lod fyret gå ud, og den lille trop begav sig hen til husmandsstedet, belæst med diverse tasker, kufferter og pakkenelliker.

Nogle af de rejsende havde selv medbragt julemad, der ellers skulle have været nydt i familiens skød, men de tog det med til husmandsstedet. Maden – herunder en stor flæskesteg samt en gås – blev tilberedt i det lille køkken. Andre havde diverse lækkerier i form af julegodter, nødder og frugt med, og da alle havde spist sig mætte og glade, besluttede det lille selskab, at de lige så godt kunne bytte julegaver med hinanden, nu de var sammen. Blandt gaverne var nogle brætspil, mekanisk legetøj og lidt håndarbejds-ting, så alle morede sig og fik noget at lave denne på specielle juleaften. Henad midnat lagde folk sig til at sove, hvor de nu bedst kunne i det lille hus.

Næste morgen var uvejret

stilnet så meget af, at man kunne begive sig udenfor. I Rørvig havde man med ængstelse forgæves spejdet efter toget, men til sidst havde man opgivet og regnet med, at toget nok var forblevet inde i Nykøbing. Telefon- og telegrafforbindelsen var afbrudt allerede tidligt dagen før pga. snestormen, og ingen kunne komme frem ad hjulsporet, der førte til Nykøbing. Alligevel drog en flok lokale ud for at lede efter toget, som de noget foruroligede fandt øde og forladt et par kilometer syd for Rørvig. Efter lidt søgen

fandt de frem til husmandsstedet, hvor gæsterne havde fået sig en velfortjent, lang nattesøvn og nu var parate til at tage videre.

De takkede Anders og Ane Kristine for opvarthningen og gav dem flere af gaverne, blandt andet nogle varme overtrøjer. Hele rejseselskabet måtte nu traske gennem snemasserne, mens hjælpe-mandskabet gravede toget fri. Lokomotivføreren havde en drøj omgang med at få ild i fyret igen, hvilket først lykkedes efter mange forsøg – men da kedlen næsten var kognet tør, måtte man rekvirere

det andet lokomotiv inde fra Rørvig, forsynet med et par ekstra tønder vand, som man med stort besvær fik påfyldt det fastkørte lokomotiv. Henad kl. 17 første juledag ankom det stærkt forsinkede juletog til Rørvig, og man kunne så holde juleaften i mange hjem. Det var en jul, man talte om i mange år derefter. Anders og Ane Kristine fik mange lovord med på vejen, ja folk rejste sig sågar for parret, når de gik i kirke også længe efter begivenheden.

Se, det var en rigtig julehistorie! God jul til alle læsere!

RNSJ-materiel, smalspor	Lokomotiv 1	Lokomotiv 2	Dampvogn 10	Personvogn 11	Personvogn 13	Godsvogn 22	Godsvogn 25
Byggested og -år.	Kinderegg Locomotive Works, Rowntree 1891 (?)	Egger'sche Lokomotief-Fabrik, den Haag 1903	Usine de Chou-Eff du Vapeur, Neuf-Brisach 1903	Cölnner Waggon-Bau, Cöln 1888	Hanefoss 1903	Eisenbahn Bedarfs-Anstalt, Zeven 1903	Eisenbahn Bedarfs-Anstalt, Zeven 1903
Byggenummer	5707	1002	PV13	20071	2001	163	171
Type	0-2-0 Saddeltank-lokomotiv	0-2-0 Tender-lokomotiv	2'B dampvogn m. passager-afdeling, 20 pass.	Toakslet kupévogn, 24 pass. Grønmalet	Toakslet storrumsvogn 16 pass. Mørkegrøn	Toakslet, åben godsvogn, brunmalet	Toakslet, åben godsvogn, brunmalet
Skæbne	Skrottet 1928. En lanterne bevaret hos familien Kohlkopff.	Solgt 1926 til Gotlands Jernbaner, men skibet sank undervejs ved Falsterbo.	Anskaffet i 1912 fra Ruhr-Lippe-Bahn. Udrangeret 1926. Dampmaskinen herefter brugt som stationær kedel på Rørvig Badehotel, vognkassen som tilskuertribune på Rørvig fodboldbane.	Sidst set som hønsehuse 1941 ved Dybbø.	Ophugget 1926.	Udrangeret 1926.	Udrangeret 1926. Vognkassen ombygget til hyttefad.

Note: Desuden havde RNSJ to-tre smalsporede Decauville-tipvogne samt to vrideskammelvogne, efterladt af entreprenør Mommsen i 1903. Dertil kom én trækvogn samt én jumbe (hestetræk).

Strækningsslængden var 7,532 km. Der var i smalsporstiden otte sporskifter i alt og ét indkørsels-signal (i Rørvig).

RNSJ-materiel, normalspor	Damplokomotiv SNNB Nr. 9	Personvogn nr. 7	Togfører- og rejsegodsvogn nr. 14	Godsvogn Is 3, fiskevogn, privatvogn	Åben godsvogn nr. 17	Lukket godsvogn nr. 23
Byggested og -år.	Merklinka Mekaniska Etablissement, Umeå 1927	Bergheim Bahn-Betrieb, Salzburg 1899	Tricks'ches Wagen-Gesellschaft GmbH. & Co, KG, 1893	Carro de Piconia, Soveto, 1919	Merklinka Mekaniska Etablissement, Umeå 1923	Wismar 1920
Byggenummer	3029	4591	22347	1603	4403	16354
Type	1-B tender-lokomotiv fra Sosum-Neffen-Nullingen Bahn	Vogn m. midtergang, toilet, ex. CiPr99 20 pass. Gul/blåmalet.	M. håndbremse og udsigts-kuppel. Brev-kasse. Hundekupé m. gitter Mørkegrøn	Isoleret fiskekølevogn, tilhørende 3F Fars Fiske Fars, Flynder-sø. Hvidmalet.	Åben godsvogn Brunmalet.	Tysk godsvogn af standardtype G 20. Ex. Zwiebach-Oberkirchtal Bahn (ZOB)
Skæbne	1937 Solgt til kulminerne i Slupsk, Polen.	Bygget til KPEV, overtaget 1911 af Miss-hugget-Järnvägen (MKJ), solgt 1926 til RNSJ. Solgt 1937 som sommerhus.	Opr. Bay.Sts.B. nr. xx. Overtaget af Deutsche Reichsbahn 1920, til RNSJ 1926. Udrangeret 1937, brændt.	Solgt 1937 som skur til gdr. Olsen, Nakke.	Ophugget 1937.	Brændte 1937 sammen med stationen

Litreringen og nummereringen ved RNSJ virkede noget vilkårlig og ejendommelig, lige som materiellet bar præg af at være noget værre 'skrabsammen'.

Nogle kilder hævder, at RNSJ tillige havde en kupévogn, men det var blot en ældre, fransk kupévogn, der var på prøve i 1927. Den blev returneret efter fem dages prøvekørsel. Strækningsslængden for normalsporet svarede til smalsporet, men der var tre sporskifter mere (transversalen i Nykøbing samt et ekstra opstillingsspor). Ved omsporingen blev der opført en ny remise (også af træ) i Rørvig. Brugen af I-signalet i Rørvig ophørte, da banen nu kun havde ét lokomotiv. Mellem stationen og havnen i Rørvig blev der i 1929 indsat en hestevogn (char-à-banc) til transport af passagerer

Der var engang...

... sådan begynder alle gode eventyr. For 45 år siden var der stadigvæk planmæssig dampdrift i Danmark. Dampen sang på sit absolut sidste vers, men ind imellem leverede damplokomotiverne nogle formidable præstationer – næsten som for i trods at vise, hvad de stadig kunne yde.

Kaj Pedersen, Odense, har stillet flere hundrede damplokomotivbilleder (negativer) fra 1966-70 til rådighed for Spor og baner, så jeg vil bestræbe mig på at bringe nogle af disse billeder i hvert nummer, når de er blevet scannet. Der er en del ridser og urenheder på filmene, men motiverne er så spændende, at det nok kan accepteres. Mange af billederne viser damplokomotiver i forspand, men der er også 'almindelige' billeder af maskiner så som D, E, F, H, N, O, P, R og Q. Dertil kommer en stor mængde billeder af tyske damplokomotiver fra samme periode, så der bliver noget at se frem til.

Kaj har interesseret sig for jernbaner hele sit liv og fulgte især tog 2035, der var et godstog mellem Nyborg og Fredericia. - Det var et hurtigt godstog, fortæller han, det var lagt ind mellem to lyntogsløb – og godstoget skulle derfor af sted hurtigst muligt og dertil køre med højest mulige fart.

- Det fik derfor forspand, og en vinterdag i 1969 blev E 979 spændt foran E 998, således at toget kunne holde fart. Efter de to maskiner fulgte den obligatoriske togførervogn (her en Cp), og så gik det ellers af sted mod vest. I Tommerup blev godstoget overhalet af det efterfølgende MA-lyntog, og Kaj fortæller, at når godstoget skulle afgå, blev det råbt i højttalerne – så vigtigt var det at få toget af sted på den-



Her trækker E 979 og E 998 tog 2035 af sted fra Tommerup St. den 23. maj 1969. Foto Kaj Pedersen.



E 991 og R 963 i Fredericia den 30. maj 1969 efter sidste kørsel i dobbelttraktion i tog 2035. Foto Kaj Pedersen.

ne travle jernbane.

På det andet billede ser man E 991 og R 563 holde på depotet i Fredericia efter den sidste kørsel i dobbelttraktion med damplokomotiver den 30. maj 1969. Knap ét

år senere var damplokomotivernes æra slut, men de havde sluttet æraen med manér. Begge lokomotiver overlevede skærebrennen og har i perioder været aktive veterantogsmaskiner

for DSB, men for tiden er de begge ude af drift, og det har nok lange udsigter mht. at få dem køreklare igen.

fs

Heljans vindmølle forbedret

Tekst og fotos Niels Nørby

For mange år siden kunne den kendte Heljan-vindmølle (B-201) købes i to forskellige varianter, enten med eller uden en tilhørende lille 16 V elmotor, der kunne få vingerne til at snurre lystigt rundt. Byggesættet med motoren havde så nr. B-201-E. Ved juletid i året 1968 kostede de to sæt hhv. 9,25 kr og 17,65 kr. Nu om dage koster byggesættet uden motor 150,- kr.

Tilbage i de brølende 1970'ere havde jeg således en motoriseret udgave stående på min første og længst forgangne modeljernbane, og denne succes ville jeg gerne gentage på mit anlæg Svenstrup H. En høflig forespørgsel direkte hos Heljan-fabrikken resulterede desværre i en forklaring om, at der var for mange tekniske problemer med den lille elmotor, så denne var taget ud af produktion for evigt.

Da jeg nu en gang havde besluttet, at lige netop denne vindmølle skulle være en del af vores nuværende anlæg, måtte der så findes en eller anden løsning på det meka-

niske problem. Jeg studerede derfor en masse mulige småmotorer af diverse fabrikater, men alle syntes enten at være lagt ud med for store omdrejningstal, eller også ville de være helt umulige at indpasse rent fysisk i Heljans beskedne møllehat. Det skal her lige indskydes, at Heljan-modellen er i en skala omkring 1:100, hvilket på et moderne H0-modeljernbaneanlæg fordrer en placering længst muligt væk fra forgrunden! Hos os er den derfor placeret bagest i hjørnet mellem byerne Svenstrup og Bakkedal.

Efter megen grublen blev løsningen en Faller 16V-standard synkronmotor (nr. 180629), der blev monteret med lodret aksel inde i selve møllen. Denne motor kan indstilles til enten 4 eller 15 omdrejninger i minuttet og anvendes i Fallers egne møllebyggesæt, hvorfor den ikke krævede yderligere gearkasse. Motoren kan lige netop passe ned i møllen uden at støde på vinduesglassene. Udefra ses motoren ikke.

Til at bære motoren fremstillede jeg et sekskantet

stykke 1.5 mm plastcard, der var tilpasset møllens dimensioner lige under hatten. I centrum blev boret et hul, passende til gevindet ved motorens aksel, og slutteligt monterede jeg et (vinkel-) tandhjul fra rodekassen. Tandhjulet og dets makker stammede, så vidt jeg husker, fra et af mine børns kasserede stykker legetøj. I den sekskantede plade blev desuden pålimet to lodrette styretappe, fremstillet af et par stumper 1,6 mm søm.

Vingerne blev nu forsigtigt pillet af, og med et 1.5 mm bor lavede jeg hul hele vejen igennem hatten til en ny aksel (også et søm). Det er her vigtigt at forskyde hullerne en smule for hinanden, således at akslen bliver en smule vinklet i forhold til vandret - ellers kan vingerne ikke rotere uden at ramme underkanten af overbygningen. På denne aksel blev tandhjul nr. 2 monteret i en stram pasning.

Endnu et stykke plastcard blev herefter tilpasset møllehattens ydre diameter og blev udført med et ca. 15 mm hul i center og to huller passende til de førnævnte styretappe. Pladen blev limet under møllehatten og tilpasset præcist til dennes udvendige konturer vha. sandpapir. Adkomsthullet kunne således anvendes til småkorrektioner af tandhjulets placering på vingeakslen. Det er vigtigt, at man sikrer sig - gerne ved hjælp af en lille skitse/tegning - at afstandene mellem de to aksler passer, så tandhjulene er i korrekt indgreb.

Tilbage var nu blot at presse møllehatten på plads og bore et lille hul i landskabet under møllen til ledningerne for den elektriske

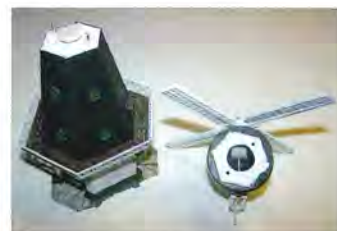
forbindelse. Efter blot en enkelt tilretning af tandhjul 2's placering snurrede møllevingerne helt perfekt.

Efterspil

Da modellen nu alligevel var på operationsbordet, kunne der lige så godt foretages lidt supplerende kirurgiske indgreb...

Først og fremmest ville en vindrose forskønne møllen betragteligt. Forskellige ægte møller blev nærstuderet, bl.a. Tranekær Mølle på Langeland. Her et billede af vindrosen på Grubbe Mølle:

Ved hjælp af små strimler



Arbejdet med indbygningen af teknikken er i gang.



Vindrosen på den rigtige mølle.



Her er den nye vindrøse i model - den pynter på møllen.



Heljans mølle stråler i al sin glans igen efter ombygningen.



Og så kan vingerne dreje igen.

plast og en ditto rund 16 mm Ø skive blev en passende vindrose fremstillet. Vindrosen kan endda dreje rundt.

Møllen fik så også en gang opfriskende maling - her var det farvemæssige for-

billede Egeskov Mølle på Midtfyn. Den originale hvide Heljan-overbygning blev således malet matsort, og underparten hvidtet med en gang Humbrol "kalk". Ligeledes fik vinger og løbebroens gelænder et lag hvid



Går man i stå undervejs i ombygningen, er det ikke så slemt - for sådan så Egebjerg Mølle på Sydfyn ud i vinteren 2002 med møllehatten på jorden og ingenting over løbebroen. Foto Flemming Søeborg.

maling.

Endelig fremstod vindmøllen, som jeg ønskede, og nu mangler blot en passende bolig til mølleren og hans familie. Desuden mangler der vist noget hegn langs med banelinien, så møllerens

køer ikke kommer på afveje!

Savner du mere viden om de gamle danske vindmøller, kan der henvises til hjemmesiden www.moelle-forum.dk, hvor der er masser af fakta og inspiration at hente. ■

Sidste nattoget til Danmark

Af Bo Lindhardtzen

Mandag den 3. november 2014 ankom nattoget 472 fra Köln/Basel/Prag for sidste gang til Danmark med soveoig liggevoerne, og dermed var 110 års sovevognskørsel mellem Danmark og udlandet forbi. På billedet ses toget under ophold i Kolding kl. 7.52½-7.54½ - her var altså to minutters ophold for udstigende passagerer. Derefter fortsatte toget mod København.

Der var øjensynligt ikke anden markering af ophøret end de to flag på fronten - førhen bandt man ofte et sort bånd på en håndbøjle på sidste tog for at markere begivenheden. Bo Lindhardtzen fortsætter:

Rejsekomfort

Deres udsendte har i flere af årenes løb benyttet denne særdeles gode natforbindelse til og fra Köln

Hbf. og fra Frankfurt am Main Hbf. Det var en ganske god forbindelse at rejse fra Stuer kl. 18.18 og komme udhvilet frem til Köln Hbf. kl. 6.14 den næste dag - en hel dag.

Det er beklageligt, at billigere flyrejser gør, at de lidt dyrere og bedre rejsemuligheder nedlægges.

Skal en sådan rejse ske fremover, skal afrejse fra Stuer ske med sidste aftentog til København og fra Kastrup Lufthavn med et fly, hvis der flyver et rutefly midt på natten. Hvor mange timers nattesøvn vil sådan rejse med spildtid i check-in, Security, venten ved gaten og venten på en kuffert ved transportbåndet kunne give. Ren forstyrrelse af nattesøvnen.

I Kolding var der tre minutters check-in fra kl. 21.07 til 21.10. Det kan ingen nok så billige flyselskaber konkurrere med. Intet maksi-

mum på kufferter og håndbagage!

Med SAS fra Stuer til Köln Hbf

Fra Stuer kl. 21.49 med tre tog an Kastrup Lufthavn kl. 3.26, sove på en række stole i en gate, af Kastrup Lufthavn kl. 6.25 med ankomst Frankfurt am Main kl. 8.00. Med tog 9.09 og ankomst til

Köln Hbf. kl. 10.05. Maksimum 23 kg bagage. Så langt, så godt i følge Bo Lindhardtzen. Hertil kan man tilføje: Minimal benplads i flyet (samt risiko for blodpropper), larm, motorstøj og ingen stillekuper. Forbedret rejsekomfort? En by i Rusland, når man skal med fly i stedet for med tog! ■



EA 3022 med nattoget 472 er netop ankommet til Kolding kl. 7.52½ på den allersidste tur med passagerer fra udlandet. Bemærk flagene på fronten. Foto Bo Lindhardtzen.

Hbis - en ny tids standard

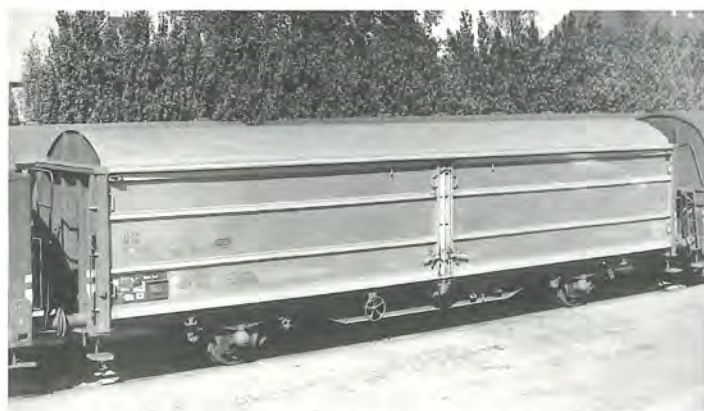
Af Flemming Søeborg

Op gennem 1950- og 60'erne anskaffede DSB talrige, nye godsvogne (f.eks. G, I, og Hs), men allerede i slutningen af 1960'erne var der åbenbart brug for flere godsvogne - især af de moderne typer med skydevægge. I 1970 blev således de første Hbis-vogne leveret - det var så at sige en forlænget udgave af de små Hs/Hs-t-vogne. Hbis-vogntypen var udviklet i Tyskland i 1966, men flere europæiske lande havde hver deres fortolkning af, hvordan en Hbis-vogn skulle se ud, og f.eks. de nederlandske og schweiziske afveg i udformningen meget fra den tyske standard.

DSB valgte altså det tyske

forbillede, og Scandia byggede 630 vogne i flere serier 1970-75. Det var til en begyndelse meget elegante vogne med sølvfarvede skydevægge i aluminium og sorte litreringer i den ret anonyme DIN 1451-typografi, men vognene blev hurtigt snavsede, så de efterhånden kom til at ligne alt andet godsmateriel. Til gengæld var de meget praktiske, da det var nemt at komme til med gaffeltrucks på læsseveje og -ramper.

Med tiden blev de ommalet i DSB-designstil med brune skydevægge og stort, hvidt DSB-logo; flere af Hbis-vognene blev endvidere udtaget til totalreklame eller kunstvogne. Her kan man nævne saksevognen,



Vogn nr. 21 86 211 5 000-0 - den første Hbis fra 1970. Affotograferet fra originalbillede.



Hbis 21 86 211 5-346-7, mens den endnu havde nye og blanke skydevægge. Foto K.E. Jørgensen.



En af de nye nye Hbis-vogne i ensom majestæt.

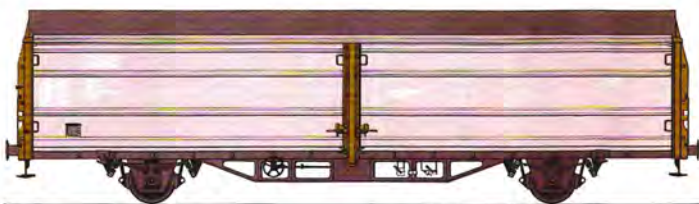
pianovognen, men også Grand Danois-vognene, der var beregnet på fast rutefart Danmark-Frankrig. Postvæsenet benyttede et antal Hbis-vogne, der fik posthorn på siderne, og Albani-bryggerierne i Odense lejede tre vogne, som blev ommalet i husfarverne rød-hvid-sort og lå i fast rutefart Odense-Sorø (hvor der lå et stort depot skråt over for stationen). Nogle blev lejet af firmaet SWS, andre af KommuneKemi, og de to arbejdsmiljøvogne, som tilmed kom i model fra Märklin, er nok også velkendte. Nogle vogne fik litra Hbis-y og blev udelukkende anvendt til indenlandsk stykgodstrafik. Andre fik Hbis-ø

(øltransporter) eller Hbis-x, men også Hbis-t og endda Hbils/Hbils-tt/Hbills-x har været brugt på disse vogne, alt afhængigt af udstyr. En del vogne fik særlige lastbeskyttelsesplader (system Daberkow), mens en enkelt fik sidevægge af presenning og ti flytbare skillevægge, så der er i sandhed tale om fleksible vogne med et stort potentiale - også til modelomsætning. Desværre blev de sjældent opmalede, men fik i stedet utallige pletmalerier i divergerende farver, og de mange omlitreringer pyntede just heller ikke på vognenes fremtoning.

Et af de sidste steder, man kunne se Hbis-vognene i daglig drift, var mellem



Odenses MK rangerer med 'papirvogne' ved Dalum Papirfabrik den 20. april 1999. Bemærk den sirlige køkkenhave - i dag er det hele groet til. Foto Flemming Søeborg.



Hbis-tegning fra DSB-hæfte 1980. Arkiv Spor og baner.

Næstved Havn og Dalum Papirfabrik ved Fruens Bøge på Fyn, hvor de indgik i Papirtoget - i reglen trukket af bedagede My-lokomotiver i lige så trist udseende. Her og der kan man stadig støde på Hbis-vogne - således havde de en enkelt vogn ved Teknisk Skole i Svendborg, hvor eleverne kunne øve sig i sidelæsning af en godsvogn, men det er nok en disciplin, der forlængst er gået i glemmebogen her i landet.

Modellen fra McK

Modellen af Hbis ankom i løbet af november, og det var en vogn, der var ventet med spænding - var der omsider tale om en korrekt, dansk vogn efter diverse udgaver fra Lima, Märklin og Fleischmann? Ja, det må siges - det er Hbis'en, som vi kender den - langstrakt, elegant og med korrekte mål og proportioner over hele linjen.

Farver og påtryk er suveræne, og målene er nøje overholdt (naturligvis - det burde jo være en selvfølge i dag!). Dog virker akselboksene lidt for flade i det, men det er en petitesse. Det, der gør disse vogne til noget særligt, er den overflod af detaljer, der præger denne nye generation af vogne fra McK/Dekas: På siderne er de små håndtag separat monteret - det er vist første

gang på danske modeller af skydevægsvogne, og det ser godt ud. Trin, håndbøjler og andre detaljer er også fine, stabile og monteret på forhånd, og pufferskiverne er noget helt for sig - de er forbilledligt tynde, lavet af metal og fjedrende. Det er superflot og lover godt for fremtidige produkter. Hjulskiverne er profilerede indvendigt, og undervognsudstyret er også fuldstændigt - det er meget flot. De forskelle, der er på de forskellige serier, er der også på modellerne - det er f.eks. sikkerhedsbøjler ved fægekrogene, forskellige hjørnetrin, bremsehjul og variationer i påtrykkene (her er det kun vogne med inventar-numrene 000 og 457, der er undersøgt).

Der er god vægt i vogne, der ruller godt, men producenten gør opmærksom på, at køreegenskaberne er bedst ved større radier (over 42 cm R). Vogne har kk-kulisser, og i første omgang har McK/Dekas udsendt vogne fra årene 1970-75. Firmaet vil ikke bruge de normalt anerkendte epoke-inddelinger, og det er jo et frit valg, men mon ikke mange vil savne denne enkle vejledning mht. tidsmæssig placering af modellerne? Tankegangen hos McK er, at da udgangspunktet for modellerne er "rigtige tog", er

modellerne ikke forsynede med epoke-betegnelserne, som er "et modeltogsbegreb". Under alle omstændigheder har McK/Dekas med disse vogne foretaget et kvantespring med hensyn til en langt bedre gengivelse af forbillederne, så man må håbe, at andre producenter lader sig inspirere af denne nye tendens.

Der vil i løbet af vinteren komme nye varianter af vogne, herunder også 'sakse'- og 'tangent'-vogne samt udgaverne med posthorn. Bemærk, at hver enkelt model kun bliver lavet i begrænset styktal (250 stk.). ■

McK/Dekas art. nr. 0201
Hbis 21 86 211 5 000-0
(1970-76). Vejl. pris. kr.298,-

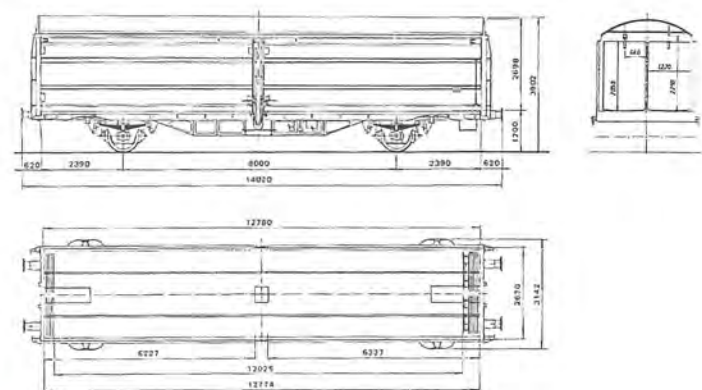
McK/Dekas art. nr. 0202
Hbis 21 86 211 5 457-2
(1975-76). Vejl. pris kr. 298,-



De specielle anvisninger til åbning og lukning er ligeledes fint gengivet på den ene vogn.



En af vogne set nedefra - her mangler vist intet. Det er optisk bedrag, hvis siderne buer på billedet - vogne fejler intet i så henseende.



Målskitse for Hbis-vogn. Arkiv Spor og baner.



Dette billede viser nogle af forskellene på de to første modeller, f.eks. trin, fægekrog med bøjle. Bemærk også de fritstående håndgreb og andre detaljer.



Sådan kan det gå, når man ikke passer på - uden sammenligning med den nye model i øvrigt. Hbis-vognkasse slået skævt ukendt sted og år. Arkiv Tommy Jørgensen.

Cafévogn fra A.C.M.E.

Af Flemming Søeborg

A.C.M.E. er i gang med at fremstille cafévognen litra Ckm (nr. 61 86 89-90 601-3, 602-1 og 603-9). Mange har ønsket sig denne vogntype, der var et af DSB's sidste forsøg på at højne kvalitetsudbuddet på togture. DSB købte i 1987 tre moderne vogne, som skulle indrettes efter behov, og de blev derfor leveret uden sæder m.v. – og vognene fik passende nok navnet Flex- eller konferencevogne. Meningen var, at firmaer, sluttede selskaber, foreninger m.v. kunne leje vognene til møder, konferencer, frokoster m.m., hvorefter vognene

blev forsynet med det passende møblement og udstyr og koblet på et normalt IC-tog (med røde vogne). Flexvognene kunne afkobles, hvor det ønskedes, men ordningen blev ingen større succes – muligvis fordi DSB vist ikke gjorde nævneværdigt ud af markedsføringen.

I hvert fald blev to af vognene (nr. 602 og 603) – som i 1991 var blevet omlitreret til WRm – taget ud af drift i 1995/96 og overgik i stedet til målevognstjenesten, hvor de gjorde større nytte, fyldt med elektronik og måleapparater. Nr. 602 blev ommalet i gul specialvognsfarve, mens nr. 603 blev blå, og de blev meget benyttet ved



Cafévogn WRm 602 i Nyborg F. 1994. Foto Flemming Søeborg.

prøvekørslerne med ER-materiel i Sønderjylland. Hele måletoget, der bestod af flere andre vogne, holdt ofte på Vojens station, hvor det i reglen var tilkoblet den gule MY 1108, "Den flyvende Hollænder" (opkaldt efter målevognstjenestens chef, Poul de Kruiff, hvis navn er hollandsk) og en række specielle vogne.

I 2001 skulle dronning Margrethe begaves med en ny salonvogn til afløsning for S 1, der stammede fra 1937, og som tiden efterhånden var løbet fra, trods en omfattende modernisering i 1980'erne. Løsningen blev at udtage en af målevognene, nr. 601, og ombygge den til kongelig salonvogn (61 86 88-90 001-7). Den blev præsenteret i Århus den 11. december 2001, og hvor DSB havde forventet, at den skulle lakeres i blå farve, ønskede dronningen den holdt i den sædvanlige, vinrøde farve. Siden er endnu en vogn fra den oprindelige

serie (nr. 602) ombygget og malet som ledsagevogn til salonvognen, således at der nu kun er én målevogn af denne type tilbage.

Modellen

A.C.M.E. laver i første omgang den røde Ckm-vogn med caféindretning (borde, stole, bar), og indretningen bliver naturligvis flerfarvet som i virkeligheden – altså ikke blot et stykke formstøbt plast i en neutral farve. Belysningsindsatsen, som tilsyneladende var meget speciel i flexvognene, bliver forberedt således, at denne effekt – som jeg desværre aldrig har set i virkeligheden – også vil fremstå som dengang. Vognen leveres dog uden belysning, som man selv må tilkøbe og montere.

Billederne viser de allerførste støbninger. A.C.M.E. oplyser, at der vil komme andre varianter, men der er ikke kommet nærmere oplysninger ud om hvilke. Der kan dog ikke være tvivl om, at en



Måletoget MY 1108 - to Gs - WRm - målevogn - WRm - T2 - WRm - T2 - Bcm en diset dag i Vojens, den 13. juni 1997. Foto Flemming Søeborg.



Nogle af de første prøveskud af Ckm-vognen. Foto A.C.M.E.



Indretningen med borde og stole og den specielle belysningsindsats. Foto A.C.M.E.

kongelig salonvogn står meget højt oppe på listen over ønskemodeller – også selv om hver enkelt køber blot vil anskaffe et enkelt eksemplar. Under alle omstændigheder er det et meget flot initiativ fra A.C.M.E., der er parat til at lave flere, danske modeller. Tidshorisonten for Ckm-vognen er 'en gang i løbet af 2015'.



Nærbillede af overdelen til cafévognen. Foto A.C.M.E.

Ny, gammel Mo fra Heljan

I vinterens løb – måske allerede inden jul – kommer Heljans nye model af Mo af 500/1900-typen. De første prøveskud har været vist frem her og der, og Heljan har sendt nogle billeder af færdigbemalede udgaver – og de ser virkelig fremragende ud.

Detaljeringen virker endnu mere gennemført end på de første Mo'er af 1800-serien, og et absolut plus er de

forudmonterede 'fuglegitre' (tremmer) på fronterne, overgangsbroen og fine håndbøjler på siderne. De nye Mo'er kommer i flere bemalinger og med forskellige numre, og især udgaverne med stafferinger virker interessante. Spor og baner vender naturligvis tilbage med en sober gennemgang af modellerne, når de er ankommet og afprøvet.



Den nye Mo på Heljans demonstrationsanlæg. Foto Heljan.



▲ Mo 1989 med ABg-vogn i Varde den 30. juli 1975. Foto Holger B.D. Sørensen.

▼ Den stafferede udgave af Mo'en. Foto Heljan.



▲ Den nye Mo som prøveskud fra Heljan, her set hos Kystbanen.

Fronten af Mo'en kan overbevise. Foto Heljan.



Spor 1-messe i Rolf-hallen

*Tekst og fotos
Flemming Søeborg*

En messe af ret ny dato er Spor 1-messen på Østfyn, men den synes at have bidt sig fast – i hvert fald kom der betydeligt flere besøgende denne gang til messen, der blev afholdt midt i november. Der var udstillere fra såvel Danmark, Norge som Tyskland, og der blev 'kørt igennem' med materiellet på de store anlæg. Det er tydeligt at se, at denne størrelse er i kraftig vækst i disse år, for der var ret mange danske lokomotiver denne gang – ud over de mere traditionelle tyske. Det var også en fornøjelse af se live steam-modeller i 'fri dressur' på et af anlæggene, og i de tilstødende lokaler havde forskellige forhandlere stande med modeller, tilbehør og andet godt.

Her var det især Kim Møller, Tikøb, der havde et fantastisk udbud af håndbyggede spor 1-modeller – såvel færdige diesellokomotiver som damplokomotiver under konstruktion – hver af modellerne i museums-kvalitet. De koster naturligvis noget – f.eks. koster en



MT-maskine 19.000,-, men så er der også tale om en gennemarbejdet, unik model. Et damplokomotiv kan det rask væk tage Kim et par år at konstruere, så det er klart, at det må koste det, det gør – og alligevel skal man ikke begynde at tænke i timeløn for Kims arbejde.

Mindre kan jo også gøre det, og mon ikke de fleste, der vil køre i denne 'kongestørrelse', begynder med f.eks. Märklin spor 1 eller Maxi og derfra videreudvikler hobbyen? Man behøver jo ikke en hel hal for at køre med spor 1, et anlæg langs væggene kan byde på en del kørsel – eller man kan nøjes

med et afgrænset tema så som et remise- eller rangerområde. Det var i hvert fald en fornøjelse at se modellerne – og alle de begejstrede modelbyggere og klubmed-

▲ Et kig ud over hallen, hvor de store anlæg rigtigt kom til deres ret.

lemmer, der havde et par gode dage i Rolfsted. ■



Et kig ind i førerhuset siger mere end mange ord.



Kim Møller, Tikøb, har efterhånden er meget flot kollektion af ædle modeller.



Tæt trafik på Tommerup St. med gangbroen, som stammer fra EpokeModeller.

'Gummivogne' i model!

Knap nok var nyheden med Hbis-vognene fordøjet, før end McK/Dekas meddelte, at næste nye projekt var godt i vej - og de første prøver på de nye 'gummivogne' kunne vises: 'Gummivognene' kaldtes sådan (blandt nogle), fordi der var tale om renoveringer af ældre stål-passagervogne, hvor harmonikaerne blev erstattet af gummivulstovergange samtidig med, at dørpartierne blev ombygget til et mere moderne udseende. Der skete andre ændringer så som ny bemaling og indretning, men det kan vi senere komme tilbage til.

Vognene - der var af typerne AC, AV/AVL, CC, CD - fik

ved ombygningen fra 1969-74 nye litra så som Ag, ABg, Bg, Bgc, BDg, og flere af dem blev benyttet som forstærkningsvogne til 'normale' IC-tog. Man kunne ofte se en enkelt ombygget efter en Mo, og især Bgc-vognene blev meget benyttet - det var nemlig liggevogne, som blev populære.

Modellerne

De nye modeller vil byde på helt nye detaljer og fremskridt mht. udførelsen, i følge Kasper Bang Jensen fra Dekas: Der skal være tale om modeller og ikke blot efterligninger. Det betyder, at gummivulsterne f.eks. er af gummi (med hulrum og



En af de første prototyper af Ag-vognen med indretningen i forgrunden - endnu umalet. Foto Vagn Holstein.

fjedrende effekt), at alle detaljer bliver så fine som muligt, der kommer fjedrende puffere, og indretningen vil nå et hidtil uset niveau for danske storseriemodeller: Sæder, ryglæn, gulve og skillevægge vil få de korrekte farver, og hylderne over sæderne vil blive fremstillet af ætset metal. Undervognene bliver fremstillet i metal, hvilket må give vognene en god vægt.

Nu skulle man tro, at vogne i en sådan udførelse vil blive

liebhabermodeller for nogle få samlere, men hele filosofien er, at modellerne skal kunne sælges til de samme priser, som man normalt giver for 'standard-modeller' uden særlige finesser eller fornem detaljering, altså priser mellem 500-575,- kr. Der er påregnet hele 16 forskellige driftsnumre, fordelt på 11 varianter, så mon ikke tilhængere af 'epoke IV-V' (eller årene cirka 1970-90) allerede glæder sig?

fs



Mens vi venter på Bg-vognene - her er en vinrød Bg-vogn under renovering, godkendt til løb i udlandet. Cvk Ar, maj 1982. I forgrunden Mx 1024. Foto Asger Christiansen.



ABg-vogn 50 86 38 61 326-7 bader sig i sollyset, muligvis ved Belvedere. Foto Jens Bruun-Petersen.



BDg 203 i Stubberup den 14. oktober 1973. Foto Jens Bruun-Petersen.



Prøveskud af de nye vogne fra McK-Dekas. Foto Vagn Holstein.

En meget speciel sporvogn

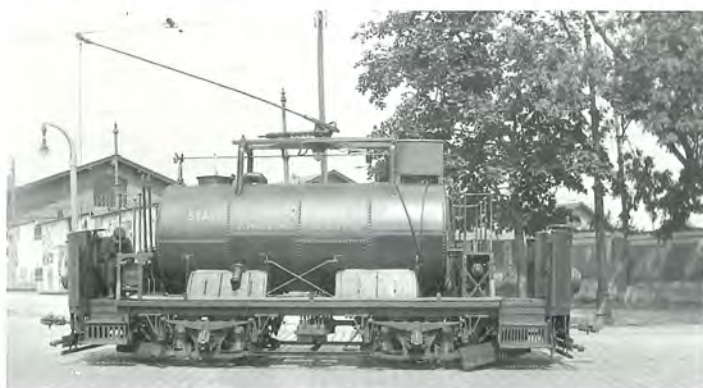
Prag er nok den by i verden, der kan fremvise det største, mest varierede og spændende sporvejssystem. Siden begyndelsen i 1875 har sporvejselskabet haft mange vogne af alle slags i adskillige typer. Blandt de mange, særprægede sporvogne, som denne smukke by har haft, er f.eks. begravelsesvogne, salonvogne, postvogne, fængelsvogne, mobile billetsalg, brødvogne, et utal af forskellige arbejdsvogne, transformatorvogne og en masse andre. En del af dem kan ses på sporvejsmuseet i Prag, som må være et pligtbesøg for enhver skinneentusiast, som besøger byen.

I 1921-22 byggede sporvejen endvidere nogle vandsporvogne på nogle ældre undervogne fra 1897, som skulle bruges til renholdelse (spuling) af gader og veje. Vandsporvogne er ellers normalt små både, der sejler i fast rutefart i havne og over smalle stræder som



f.eks. vandsporvognen til øen Marstrand ved Göteborg. Disse vandsporvogne, som Prags Sporveje byggede, er nogle af de mest bizarre skinnekøretøjer, der

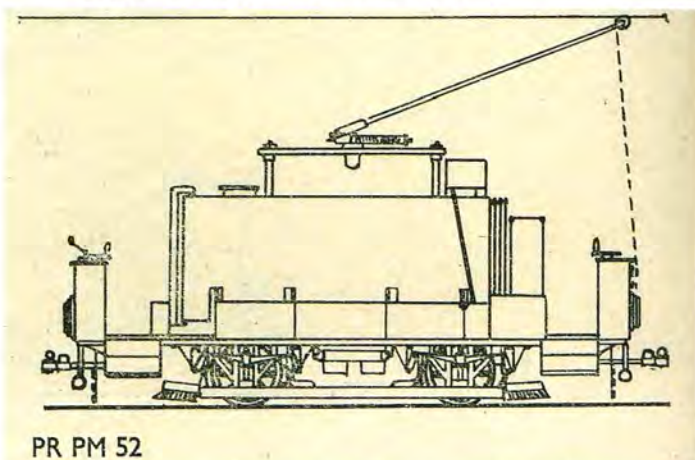
▲ Vogn 2503 i fuldt vigør med talstærkt mandskab under vanding af gader og spor. Foto Prags Sporvejsmuseum.



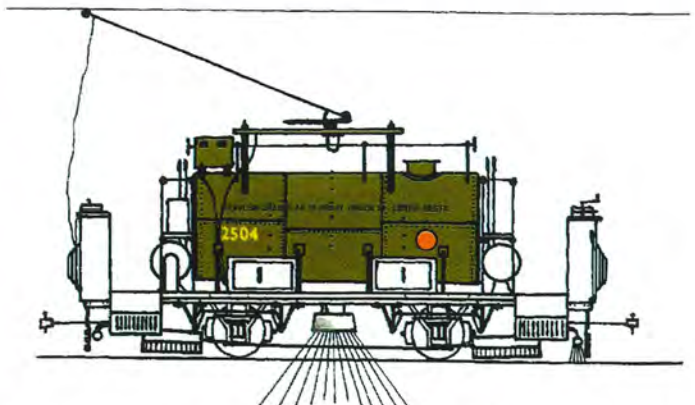
Omkring 1930 fotograferede Jan Walter denne 'vandsporvogn' i Prag, men han efterlod desværre ingen notater om den. Foto Jan Walter.



En lignende vandsporvogn fra Prag, muliugvis nr. 2505. Foto L. Losos.



Tegning af vandsporvognen fra Prag. Fra L. Losos, Atlas Tramvaji, Prag 1980. Arkiv Spor og baner.



Vognene nr. 2503-04 blev ombygget i 1922 som PR PM 52 vandsporvogne. Tegning Prags sporvejsmuseum.



De sørgelige rester af 2504 uden for sporvejsmuseet i Prag, som øjensynligt mangler en passende undervogn til 'monstret'. Foto Prags Sporvejsmuseum.

har kørt rundt på et sporvejsnet. På en undervogn blev anbragt en stor, nittet tank (6.000 l), og oven på

den blev stangen med kontaktrullen anbragt. For og bag på undervognen blev der opbygget nogle primitive førerpladser med diverse betjeningsgreb. Dertil kom en kæmpestor projektør på den buede perronskærm, og på undervognen var der talrige dyser til spredning af vandet. Det må have set formidabelt ud, når disse køretøjer kom susende med op til fire mands besætning og vandet sprøjtende ud til alle sider. "Pas på, nu kommer vandvognen!", kan man næsten forestille sig, at folk må have råbt (på tjekkisk), når

vognen kom susende.

På siderne af tanken stod "STAVEBNI URAD HLAV. MESTA PRAHY CISTENI MESTA" (hvilket vist nogenlunde betyder "Hovedstaden Prags Centrale Renholdelsesselskab"), samt vognnummeret. Desværre er der ikke bevaret en af disse vogne in extenso, men på Sporvejsmuseet findes en relikv af en vandsporvogn, nemlig tanken og stangen med kontaktrulle, der er anbragt på et par diplorier.

fs

SÆRTILBUD

TIL ABONNENTER AF SPOR OG BANER:



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

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
redaktion@sporogbaner.dk

Nybyggeri på Skjoldenæsholm

Tekst og fotos
Flemming Søeborg

Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm ved Ringsted har gennem flere år ønsket at udbygge udstillingsområdet med flere haller til materiellet og bedre faciliteter for publikum. Ønskerne er nu ved at blive realiseret, efter at museet kunne købe 5,5 ha af de omliggende jorde til udvidelserne. At der ikke er tale om små lappeløsninger,

ses af skitsen over det samlede projekt, der omfatter en stor, ny remise 3 med ti spor, en mindre remise (til metersporvogne), en stor busudstillingshal, ny kiosk- og toiletbygning, udvidet værksted samt forskellige andre anlæg og depoter. Byggeomkostningerne er beregnet til 30-40 millioner kroner, men Sporveishistorisk Selskab (SHS) har en god udgangskonometri.

Gravearbejdet er allerede



Velkommen til Sporvejsmuseet – ankomsten foregår stands-mæssigt med en Århus-motorvogn.

gået i gang. Ved ibrugtagningen af nyanlæggene sparer museet et større beløb i eksterne lejemaal. Remise 3 påregnes at stå klar til 'indflytning' i sommeren 2015.

De mange nye bygninger vil ikke komme til at stå tomme, idet museet har opmagasineret sporvogne, busser og materialer mange steder rundt om på egnen, hvilket hverken er billigt eller praktisk.

Ud over de mange nye bygninger skal der anlægges ny vendsløjfe for metersporvognene ved indgangen, og mellem dem skal der laves gadestrog, hvor der skal køre en trolleyvognsline af form som et aflangt, vredet ottetal. Med tiden skal der laves forretningskulisser langs flere af facaderne for at skabe illusionen om et bymiljø.

Det er et imponerende projekt, som SHS har sat i gang, og når det er afsluttet, vil museet være blandt de allerstørste sporvejsmu-

Udbygning af Sporvejsmuseet



Udbygning af Sporvejsmuseet. Tegning Niels Bruus, SHS.



Så er der snart afgang med linie 2 til skoven.



NESA-motorvogn nr. 929 kørte i sin tid mange gæster til skovene nord for København – og her er den i skoven på museet.



Århus-vognen passerer den lille, nyopstillede Esso-tankstøje samt skiltet - dejlige detaljer fra en forgangen tid.



Cafévognen er på vej hjem fra opholdet i sløjfen i skoven - linieskiltet er en Madam Blå!.



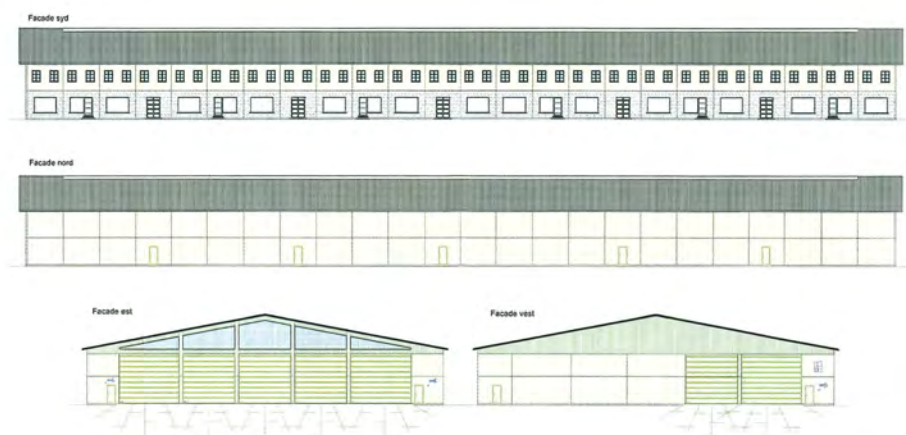
Der er sporvogne fra mange, europæiske byer - her fra Flensborg, København, Malmø, Oslo og Bruxelles.



Fra det indre af en af de Düsseldorfere, der var i Alexandria - der er tale om meget omfattende restaureringsarbejde.

seer i verden - det er allerede Danmarks største (= længste) museum! I øvrigt vil der et par dage i julemåneden være åbent for gæster - mange har gennem årene benyttet sig af muligheden for at køre med sporvognen ud til endestationen i skoven, hvor man kan hente familiens juletræ og få varm gløgg eller kaffe fra den nyindrettede cafésporvogn nr.

2410 (fra Düsseldorf). I år er der åbent den 13. og 14. december - se også www.museumstog.dk for nærmere information. ■



Remise 3. vil få et antal butiksfacader langs siden ud mod museumsgaden. Tegning Vesti Olsen & Hansen AS.

E03 004 – superlokomotivet i spor N



Af Rolf Brems

Fleischmann har udsendt en opdateret udgave af lokomotivet Baureihe E03, som i DBs regi blev deres flagskib og skulle danne rygraden i hele IC-, TEE- og InterRegio-systemet. Det er et flot og imponerende lokomotiv, og i jernbanekredse har E03 og dets efterfølger 103 ikke ufortjent opnået kultstatus.

Modellen er ud af en forserie på fire lokomotiver, som blev præsenteret i München i 1965 og derefter indsat i trafik. De blev i 1968 omletteret til 103 001–004, så modellen dækker en smal periode.

Efterfølgeren blev indsat i trafik i 1970. Denne version havde 20% større ydelse, hvilket kunne ses på det dobbelte antal ventilationsriste på siderne, noget som visuelt gør det let at skelne typerne fra hinanden.

De runde former er iøvrigt et resultat af et design, som blev udviklet ved tests i vindtunnel, en vigtig detalje da tophastigheden var 200 km/t. 145 stk. blev bygget. De fik nr. 103 101-245.

Nærværende model blev udfaset i april 1989, og udfasningen af hovedserien begyndte i 1997. Nogle 103'ere blev reaktiveret. De trak bl.a. Nordpilen og H.C.

E03 – det tyske superlokomotiv i ny udgave.

Andersen-toget til Padborg, og faktisk var et af dets sidste løb i 2006-07 netop herfra, inden det blev udfaset.

Modellen

Jeg har kun en BR 103 at sammenligne med, så hvorvidt den er opdateret, er svært at sige, men modellen

har nogle fine detaljer, bl.a. de to-armede vinduesviskere og nogle flotte og skarpe påtryk. Farverne er også korrekte. Cremefarven var mere brunlig på de fire forseriemodeller.

E03 har strømoftag på alle seks aksler, fire trækaksler og to hæfteringe, så den mangler ikke trækraft. Op



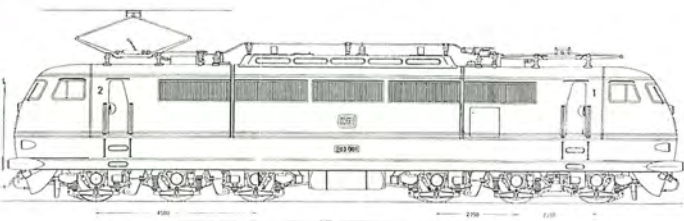
En af de første E 03-maskiner fotograferet i 1965 under den store teknikudstilling i München, hvor lokomotiverne vakte opsigt ved at køre 200 km/t. Foto DB.



Fronten af E03. Arkiv Spor og baner.



Det første af de nye lokomotiver, E 03 001, er bevaret som museumslokomotiv til vore dage. Foto Luetzel, den 6. maj 2006.



Tegning af E03 i original udførelse.



03'eren har fine detaljer på vognkassen og på taget.

ad min 3% stigning trak den ubesværet 20 vogne eller cirka 400 gram togvægt.

Den lider lidt af den samme skavank, som jeg tidligere har omtalt ved Desiroen. Den skal, når man sætter igang, lige overvinde en modstand, før den springer i gang. I modelhastighed starter den ved 60 km/t, men kan umiddelbart skrues ned i rangerhastighed, og der kører den jævnt og stabilt.

Den giver ikke meget lyd af sig. Maskinen har en kombination af plastic- og messingtandhjul, sidstnævnte på de trækkende aksler. Sikkert ingen dårlig ide, da andre fabrikater de senere år har måttet gå væk fra tandhjul af plastic, som er presset

ned over akslen. De holdt ikke længe, ja sågar var de flækket, når man tog dem ud af æsken.

Tophastigheden i model er lige over 300 km/t, hvilket må siges at være rigeligt. Jeg kan ikke forstå, at man fra Fleischmanns (og andre fabrikanters) side, ikke tilstræber at lave en mere korrekt og modeltro gearing. Det er et flot og uundværligt lokomotiv, hvis man kører tysk i epoke III.

Modellen har NEM-skakt 355 med KK-kinematik og NEM-stik 651. Den er forberedt for lyd. ■

*Fleischmann art nr. 737801.
Vejl. pris kr. 1.400,-.*



BR 103 235-8 har også kørt i Danmark, i det mindste med Nordpilen de få hundrede meter fra grænsen hen til Padborg station. April 2001. Foto Flemming Søeborg.

minimarkedet

– et køb-salg-bytte-marked kun for private. Husk at angive nøjagtigt navn/adresse/telefonnummer/e-mail-adresse. minimarkedet er udelukkende en service for læserne indbyrdes og foregår uden "Spor og baner"s mellemkomst. "Spor og baner" kan hverken formidle kontakt mellem køber/sælger eller på anden måde drages til ansvar for handelen.



Sælges samlet for højeste bud: Die Lok Rundschau-hæfter fra nr. 37/1975 - 135/1991 minus nr. 50/1977. Endvidere nr. 153 + 154/1994.

Send mail til ilhellesen@gmail.com



Roco digital togbane sælges: 22 tog, 53 vogne, 2 lok. med digital kobling, 4 dieselsound, 1 damp-sound, 83 sporskifter, ca. 25 afkoblingsspor, 350-400 meter skinner. Alt er købt som nyt 2003-2014 for 220 000 kr. Sælges for minimum 130 000 kr.

Gert Jensen Aalborg tlf. 22 63 75 06



Sælges: MÜT-LOKLIFT for Märklin C- og K-skiner. 11 etager med tre spor på 2,5 m. Højde 2,10 m. BLOKSTYRING til Märklin 6021 System Lauer, LBS og styring af skyggebanegård UBS samt PZS 100 pendulfart eller S-banestyring. HELMO pendulstyring til to spor i hver ende, inkl. sporskifte- og signalstyring.

Henv. A. Høj, tlf. 75 71 18 88,
e-mail ytic.europa@gmail.com



TEE Merkur i H0



Af Flemming Søeborg

I nr. 15 fortalte vi om TEE-toget Merkur, der i en kort årrække kørte mellem Danmark og Tyskland. Der er gode muligheder for at lave dette luksustog i model – og tilmed er det meget praktisk, da det som et af de få eksprestog oftest var me-

get kort, nemlig to vogne og et lokomotiv – så det må alle da kunne få plads til på selv et nok så lille anlæg.

De to vogne Avmz¹¹¹ og Apmz¹²¹ har man kunnet få fra adskillige producenter gennem årene. Nu har Roco udsendt disse to vogne igen. Begge modeller er baseret på Eurofima-typerne af første

TEE-toget er meget elegant, selv i halvturist efterårsvejr.

generation, hvilket bl.a. ses på dørlukkemekanismerne (manuelle døre). Vognene stammer fra 1967-69, og nogle af kendetegnene i forhold til de tidligere UIC-X-typer var, at vinduerne var varmereflekterende, samt at der var klimaanlæg i vognene. De løb på nyere boggy, og der sad kun tre personer på tværs i kupéer/storrum. I kupéerne kunne sæderne trækkes ud til hvilestilling, mens man i storrummene kunne vende sæderne efter kørselsretning. Der var varmt og koldt vand i hanerne samt i én af vognene en mønttelefon – uhørt luksus dengang!

Rocos modeller er meget attraktive. De er tilpas tunge til at udstråle eksklusivitet, ruderne har let tønning, påskrifterne er uhyre omfangsrige, og indretningen luksuriøs – bl.a. er der glasskilledøre til kupéer/

mellemgang. Sæderne er fint detaljerede, og begge vogne har fast monterede (påtrykte) vognløbsskilte – desværre til toget 'TEE 688 Herrenchiemsee' (München-Bremen), men det kan jo være, at en allestedsnærværende skilteproducent kunne finde på at lave nye vognløbsskilte til 'TEE Merkur' København-Stuttgart. Længden er 303 mm.

Selv hvis vognene ikke får nye skilte – og hvem kan aflæse dem på en halv meters afstand? – er de en fin berigelse til modeljernbanen, og med en rød/sort MZ eller MX foran har man et fornemt eksprestog til epoke IV-anlægget. ■

Roco art. nr. 64510 TEE Apmz 61 80 18-90 026-5. Vejl. pris kr. 495,-.

Roco art. nr. 64511 TEE Avmz.61 80 19-90 048-5. Vejl. pris kr. 495,-.



Avmz-vogn af anden generation, hvilket kan ses på dørhåndtagene og det store luftgitter midt på vognsiden. Foto DB.



Indretningen i Apmz-vognen var holdt i tidens farver, orange-brunt – i dag en gysselig kombination, som ikke just virker beroligende, men snarere passer til en larmende familieafdeling. Foto DB.



Den arme togfører fra nr. 15 må endnu en gang holde for og posere ved vognløbsskiltet i 'Merkur'. Bemærk også træpanelernes farve – ægte teaktræ. Foto DSB.



Her kan man se, hvorledes Avmz-vognen havde mere stilfuldt indre med ro i kupéerne. Foto DB.



De to nye TEE-vogne er vidt forskellige.



Sæderne i kupéerne er fine, mens de kan yderligere forfines i storrumsvognen.



Avmz-vognen har fine påtryk.

Den ægte, tyske Krokodille



Den tyske Krokodille i al sin magt og væld - her med et godstog med en passende last af Opel Blitz 'Maultier', Krupp Protze osv.

Tekst og fotos
Flemming Søeborg

Når talen er om 'den tyske krokodille', tænker de fleste nok på lokomotiverne af type E 93/E 94, som var nogle af de største el-lokomotiver på de tyske spor. Deutsche Reichsbahn Gesellschaft (DRG) havde også 'rigtige' krokodiller i bestanden, selvom de færreste i dag nok er klar over det.

I parentes bemærket, så er en 'Krokodille' på skinner oprindeligt et schweizisk, leddelt lokomotiv, bygget til kurverige og stejle strækninger i alpelandet i begyndelsen af 1920'erne (litra Ce 6/8 II). Krokodillerne kom også til Østrig i en lettere forenklet version, hvor de fik betegnelsen 1100/1100.1.

Efter Østrigs 'Anschluss' til det nazistiske Tyskland i

1938 kom en række 'nye' lokomotivgrupper ind under DRG's nummersystem, således også en håndfuld østrigske Krokodiller. De kørte mest på Arlberg- og Tauernbanerne. Ved indlemmelsen i Det Tredje Rige blev lokomotiverne omdøbt til E 89/E 89.1, hvilket kan undre lidt, da '89'-gruppenumrene i hvert fald for damplokomotivernes vedkommende tilhørte rangerlokomotiverne. Skulle man have fulgt nummerskemaet logisk, skulle disse krokodiller have haft numre i '40'-gruppen (kraftige godstogslokomotiver). Muligvis har man villet markere, at der ikke var tale om artsrene, tyske lokomotiver – hvem ved? Tilbage i Østrig fik de efter 1945 betegnelsen 1089 og 1189.

Lokomotiverne er noget forskellige fra de schweiziske forbilleder, idet de kun har kobbelstænger med direkte drev fra blindakslen. De schweiziske har enten en drivstang eller en art trigonalramme (tysk: Dreieckrahmen), der overfører kraften

fra blindakslen. Fire eksemplarer er bevaret ud af de 16, der blev bygget.

Rocos model

Den nye Krokodille er, må man sige, et mageløst 'krybdyr'. For det første er farven – mørk grå – uvant, for det andet er undervognen med røde hjul påfaldende i forhold til de mere kendte schweizere. Lokomotivet er som alle Krokodiller leddelt, og overdelene er flot detaljerede med masser af nitterækker, jalousier, påsatte løsele og kølerør. Lokomotivet er leddelt og kan give sig på alle leder og kanter. Fire hjul er forsynet med hæfteringe, mens der er strømoftag på otte andre hjul. Lokomotivet vejer 428 gram. Det er forberedt til ottebenet dekodekstik (NEM 652). Overdelen fjernes ved, at man trækker ud i den, hvorefter de to lave udbygninger for og bag kan skydes frem og løsøres.

Maskinen kører fint såvel analogt som digitalt. Det er fascinerende at se kobbelstængerne bevæge sig op og ned. E89 har to belyste frontlanterner (gult lys) og én rød bagest. Disse kan tændes og slukkes digitalt, men det er også de eneste, digitale effekter. På taget er der to pantografer (uden elektrisk betydning). Alle mål er overholdt, hvor især de kritiske mål vedr. koblingshøjde og pufferhøjde stemmer overens med normerne.

Krokodillen E89 er et specielt køretøj, og ser man på det isoleret set, er det en ret begrænset – og lidet opmuntrende – periode, den kan indsættes i realistisk drift – stort set udelukkende i krigsforhold. Det er tilmed lanceret netop i 75-året for udbruddet af Anden Verdenskrig med det tyske

overfald på Polen. Omvendt er det et så markant og opsigtsvækkende lokomotiv, at det for feinschmeckere og tilhængere af tyske jernbaner er uhyre attraktivt – om ikke andet så som vitrine-model.

Krokodillen er fra Rocos side udstyret med flest muligt forudmonterede detaljer, og tak for det! Det betyder omvendt, at man skal fjerne en del af dem, førend man kan montere en dekode (i en af de lave udbygninger). Der er dog ikke meget plads til en dekode, når der også skal være printbane, stik, ledningsbundt og isolering, så jeg måtte opgive at få plads til alt dette – og isætte blindstikket igen.

Derefter begyndte diverse smådele at falde af under håndteringen, og endnu værre blev det, da 'bæstet' skulle samles igen. Først røg den ene bremse-slange, så den anden, og i alt forsvandt tre smådele ud i den blå luft. Håndbøjlerne på førerhuset drillede også meget – de skal, når huset er monteret, varsomt lirkes på plads igen i bittesmå huller – noget nær umuligt med blot to hænder og en pincet til rådighed.

Jeg håber, at jeg aldrig skal skille Krokodillen ad igen, for blot adskillelsen og samlingen igen af kræet tog en time – og så begynder det at blive u-morsomt at have med modeltog at gøre.



Det er ikke så let at montere overdelen igen og få anbragt håndbøjlerne korrekt i deres huller.



Fronten med de fleste småting monteret – påfaldende, at lokomotivet har kurvpufer.



Fine detaljer også på taget.

Kakaduen på skinner igen – i H0



Tekst og fotos
Flemming Søeborg

For et par år siden udsendte Piko en ny model af halvspisevognen litra ARüm216. Halvspisevognene blev

kendt under navnet 'Kakadu' på grund af den tofarvede vognside i de klassiske farver rød og blå. Den røde farve (RAL 3004 Purpur-rød) har sine rødder tilbage til 1927, hvor Deutsche

ARümz-vognen i fuld figur – markant og iøjnefaldende.

Speisewagen Gesellschaft (DSG) ommalede sine restaurant- og sovevogne. Den blå farve (RAL 5013 Kobolt-blå) var Deutsche Bundesbahns (DB) standardfarve for 1. klasses materiel fra omkring 1950 og frem.

I 1971-75 fik DB en serie nye halvspisevogne, herunder ARümz211-typen. Disse vogne var markant anderledes end de hidtidige af UIC-X-klanen og virkede langt mere luksuriøse med store,

dobbelte ruder, 'skørterne' og ikke mindst pantografen på taget. Pantografen tjente til strømforsyning af køkkenet m.v. under ophold, hvor lokomotivet måske var frakoblet – dengang skulle der ofte rangeres kursvogne til og fra togstammerne. Når toget atter satte i gang, blev pantografen sænket – den blev altså ikke brugt under kørsel. I 1982 var der restaurantvogne i 700 daglige tog ved DB, hvori der blev



Nydelige borde og sæder – her skal dækkes op til spising.



Skillelinjen mellem den blå og røde vognkasse er knivskarp.



DB, ÖBB, SBB, DR - restaurantvognen kørte kun i tysk-talende lande (med samme strømsystem). Alligevel var den godkendt til færgetransport.



Et særligt blikfang er pantografen til strømforsyning af køkkenet.

'Kakadu'-vognene litra ARüm/ARümz fik øjensynligt deres farve af følgende grund: Robert Petzold arbejdede for mange år siden som ung tjener i DSG-restaurantvogne mellem Kassel og München. På samme tid fik DSG nye halvspisevogne, litra ARm og BRm, der – i tidens ånd – var malet helt blå eller grønne, blot med et diskret skrifttræk 'SPEISERUM' på siderne. Fælles for dem var, at det var svært for de rejsende at se, om der var restaurantvogn med i toget – man skal tænke på, at det er svært at overskue alle vogne i et 15-vognes eksprestog på en 400 meter lang perron med trængsel osv.

De blå halvspisevogne ARm virkede samtidig afskrækkende på de fleste

rejsende, idet de troede, at vognene kun var til brug for 1. klasses passagerer, og det fik Petzold til at foreslå sine overordnede, at DB ommalede vognene, således at restaurantafdelingen blev markeret med rød farve. Herefter glemte han alt om sit forslag.

Efter noget tid opdagede han pludselig, at en vogn var blevet ommalet, og efterhånden blev flere halvspisevogne ommalet i to farver – rød/blå eller rød/grøn – således at de var let genkendelige på lang afstand. Det varede dog ikke længe – de første ARm/BRm blev ommalet i 1967, men allerede i 1973 blev de første ommalet i de nye modifarver oceanblå/creme, så 'Kakaduerne' overlevede ikke længe i de farver.



De to Kakaduer – Rocos til venstre, Pikos til højre.

indsat 160 restaurantvogne, 46 selvbetjeningsvogne og syv vogne med snackbars. Dertil kom 450 trillebarer i andre tog, således at i alt 4.000 ansatte sørgede for de rejsendes vé og vel. Det var i Tyskland, ikke i dagens discountplagede Danmark, hvor der ikke engang er trillebarer længere i togene.

Idéen med halvspisevognene var at indsatte dem på ruter, hvor der i reglen kun var begrænset efterspørgsel efter 1. klasse, så derfor har ARümz-vognen blot et storrum med tre 1. classes afdelinger, mens resten er

optaget af restaurationen/køkkenet. På 1. klasse kunne man få serveret maden ved pladsen, mens andre dødelige måtte tage plads i selve restauranten.

Modellen

Modellen er holdt i den spændende rød/blå bemaling, og skillelinjerne er skarpe og fine. Det samme gælder påtrykkene, der er omfattende, og indretningen er flerfarvet, hvor især de små bordlamper virker tiltrækkende. Det absolutte clou er dog pantografen, der giver denne vogntype

det helt eksklusive præg, i øvrigt fint i samklang med det helt glatte tag. Her har DB's designere virkelig haft en heldig hånd, da vognen blev tegnet.

Som sædvanlig er der blot én ting at påklage – vognen er alt for lang for mange modeljernbaner (men det er jo på den anden side ikke vognens 'skyld!'). Omvendt er vognen så fyldt med lækre detaljer, at det er svært at se sig mæt på den – det gælder såvel vinduesinddelingen, tagudrustningen som påtrykkene – og så naturligvis indretningen, der dog

skriger på befolkning med spsende gæster og en vaks kellner med bakke. Nogle mener dog, at 1. classes afdelingen havde separate kupéer, men det har ikke været muligt at efterkontrollere. For sammenligningens skylds har vi sat de to kakaduer op ved siden af hinanden, og der er milevid forskel på dem – bortset fra konceptet og bemalingen. ■

Roco art. nr. 44761
ARümz-restauratvogn
'Kakadu'. Pris ca. kr. 550,-.

Brødbil i H0

I efteråret dukkede denne nyhed fra Nordic Scalemodels (NSM) op, modellen af Rutana-brødbilen. Grundmodellen er Busch's udgave af Citroën HY, kassevognen, der nok bedst er kendt som 'Salatfadet' – politiets typiske transportvogne til anholdte og fængslede. Mange firmaer havde dog også denne biltype i vognparken, herunder det store rugbrødsbageri Rutana/Vitana (Arbejdernes Fællesbageri).

Bageriet lå i Nannasgade på Nørrebro i København, og den store silo i grå beton

prægede hele kvarteret, lige som den gennemtrængende duft af nybagt rugbrød ofte lå som en dyne over omgivelserne. Bageriet – eller fabrikken – blev desværre lukket i 1980, og bygningerne revet ned.

Modellen er en skøn perle til det typiske gadebillede og er præcis, som jeg husker forbilledet – i rød og bleggul farve. Bilen er flot påtrykt med hhv. Rutana og Vitana på siderne – og tegningen af 'Karen Krumme' på bagdøren. Fabrikken lavede også Fultana (fuldkornsrugbrød)



og Vitana (sigtebrød). Desværre kan enkelte af modellerne have en fejl ved taget, der ikke er støbt fuldt ud, hvorfor NSM sælger modellerne til nedsat pris. Trods fejlen er modellen særdeles vellykket og hører til gadebilledet anno 1960-70.

NSM Citroën HY RUTANA
2. sortering. Vejl. pris kr. 129,-.

De to sider af Rutana-bilen er forskellige.



Rutana-bageriet på Nørrebro med den store silo i 1949.
Foto Wikipedia.



Hvem kender i dag 'Karen Krumme' – hun var vel i familie med 'Fru Nyt-i-mad' fra Irma... Bagsiden på den nye Rutana-bil.



Udsnitsforstørrelse af billede med prototypen af Rutana-vognen med anden bagdørsdekoration. Arkiv Spor og baner.

Bogen om Aabenraa Automobilsekskab

Af Flemming Søeborg

Umiddelbart kunne det minde om klasseforrædderi at anmelde en bog om rutebiler i et jernbanetidsskrift, for rutebilerne slog talrige jernbaner ud; men på den anden side er begge parter afhængige af hinanden. Hvor det fungerer bedst, er rutebilerne fødelinjer til togene.

I Sønderjylland var private vognmænd tidligt ude for at etablere rutebiler. En af årsagerne var de stærkt nedslidte og håbløst forældede smalsporede amtsbaner ved Aabenraa, der blev nedlagt i 1926, få år efter Genforeningen. I stedet begyndte Aabenraa Automobilsekskab (AA) kørslen til byer og steder langs det tidligere amtsbanenet, som havde været på over 85 kilometer. I de følgende år voksede selskabet, efterhånden som vejnettet blev udbygget.

Få år senere ønskede man fra politisk hold, at direkte konkurrerende rutebilruter blev indskrænket eller helt nedlagt; DSB fik i 1932 tilladelse til også at drive rutebiltrafik på Broagerland samtidig med, at et par sidebaner her og de smalsporede baner på Als blev nedlagt

(strækningen til Mommark blev omsporet). AA fik til gengæld nogle vigtige ruter, bl.a. til Sønderborg, Gråsten og Løgumkloster. Dog ikke alle ruter var lige givtige – således kostede det AA 55½ øre at tage en passager op på ruten Gejlå-Tørsbøl.

Besættelsen medførte talrige gener for AA, og til sidst var man nede på 20 % af førkrigskørslen; driften med gasgeneratorer sled meget på motorerne, og tilmed beslaglagde den tyske besættelsesmagt uden videre en rutebil. To andre rutebiler var med i kolonnerne af Hvide Busser, der bragte danske kz-fanger hjem fra lejrenes helvede. De sidste gasgeneratorer blev demonteret i 1947, og AA etablerede lige som DSB særlige lynbusser for at kompensere for manglende lyntogsforbindelser.

Med tiden fik AA ruter helt til Bredebro, Tønder, Padborg, Sønderborg foruden mere lokale ruter. Man forsøgte sig også med tilbringerture i 1959 til færgen Ballebro-Hardeshøj for at bringe arbejdskraft til Danfoss på Nordals, men uden større succes. AA blev optaget i det nye trafiksystem Sønderjyllands Trafik under



amtet i 1977. Herved fik rutebilerne linjenumre. Sønderborg fik nr. 1, Aabenraa 2, Haderslev 3, Ribe 5 og Tønder 6. Rute 25 forbinder således Aabenraa og Ribe. Nemt, praktisk og overskueligt – når man kender til systemet. 1. juni 1997 overtog DSB AA, der herefter blot ejede rutebilstation samt garager i Aabenraa. Efter salg af disse ejendomme i 2008 lukkede selskabet definitivt.

Bogen fortæller Aas historie nøjternt og grundigt, og teksten er krydret med mange fine billeder af rutebilerne, men også med enkelte billeder af jernbanematerielet, lige som der er

nogle informative faktabokse og ikke mindst gode, oplysende kort over ruterne og banelinjerne. Teksten afrundes med en komplet oversigt over alle AAs rutebiler – her kan man se, hvorledes nummerplader 'gik i arv' til den nye rutebil, når en gammel blev afmeldt – en morsom historik, som desværre blev brudt med indførelsen af computerregistrering i 1967-68. ■

Jens Birch, Lars Ersgaard, Claus Hansen: *Aabenraa Automobilsekskab*. J-bog 2014. 108 sider, stift bind. Vejl. pris kr. 265,-.



Kort over ruterne, som de så ud i efteråret 1926. Amtsbannerne som AA erstattede er også indtegnet. (Tegning Torben Jacobsen)

AAs rutenet i 1926 med de daværende jernbaner indtegnet.



En flot DAB Albion Nimbus-rutebil fra 1960 med plads til 29 passagerer. Foto fra bogen.

Åbningstider julen 2014

Mandag	d. 08.12.14	Kl. 11.00-17.30
Tirsdag	d. 09.12.14	Kl. 11.00-17.30
Onsdag	d. 10.12.14	Kl. 11.00-17.30
Torsdag	d. 11.12.14	Kl. 11.00-17.30
Fredag	d. 12.12.14	Kl. 11.00-18.00
Lørdag	d. 13.12.14	Kl. 09.30-14.00
Søndag	d. 14.12.14	Lukket
Mandag	d. 15.12.14	Kl. 10.00-18.00
Tirsdag	d. 16.12.14	Kl. 10.00-18.00
Onsdag	d. 17.12.14	Kl. 10.00-18.00
Torsdag	d. 18.12.14	Kl. 10.00-18.00
Fredag	d. 19.12.14	Kl. 10.00-19.00
Lørdag	d. 20.12.14	Kl. 09.30-16.00
Søndag	d. 21.12.14	Kl. 10.00-16.00
Mandag	d. 22.12.14	Kl. 10.00-19.00
Tirsdag	d. 23.12.14	Kl. 10.00-19.00
Onsdag	d. 24.12.14	Lukket
Torsdag	d. 25.12.14	Lukket
Fredag	d. 26.12.14	Lukket
Lørdag	d. 27.12.14	Kl. 09.30-16.00
Søndag	d. 28.12.14	Kl. 11.00-16.00
Mandag	d. 29.12.14	Kl. 10.00-18.00
Tirsdag	d. 30.12.14	Kl. 10.00-18.00
Onsdag	d. 31.12.14	Lukket
Torsdag	d. 01.01.15	Lukket
Fredag	d. 02.01.15	Kl. 11.00-18.00
Lørdag	d. 03.01.15	Kl. 09.30-16.00
Søndag	d. 04.01.15	Lukket

Webshoppen har åbent alle dage, og ekspedition/bekræftigelse sker senest dagen efter modtagelse af ordre!

Telefonordre modtages gerne på: tlf. 98 17 65 55, og ordre sendes så vidt muligt samme dag!

Bestil inden den 21. december og PostDanmark garanterer at pakkerne kommer frem, men det vil være en stor hjælp at bestille så tidligt som muligt!

Vi ønsker alle en rigtig glædelig jul samt godt nytår!

Åbningstider 2015

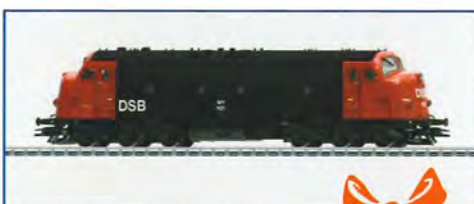
Mandag	Lukket
Tirsdag	Kl. 11.00-17.30
Onsdag	Kl. 11.00-17.30
Torsdag	Kl. 11.00-17.30
Fredag	Kl. 11.00-18.00
Lørdag*	Kl. 09.30-14.00
Søndag	Lukket

*1. lørdag i hver måned holder vi længe åbent: fra kl. 09.30 til kl. 16.00!



Nyhed: Märklin 39670:
DSB MY vinrød AC MFX LYD

Pris: 1995.-



Nyhed: Märklin 39674:
DSB MY Rød/sort AC MFX LYD

Pris: 1995.-



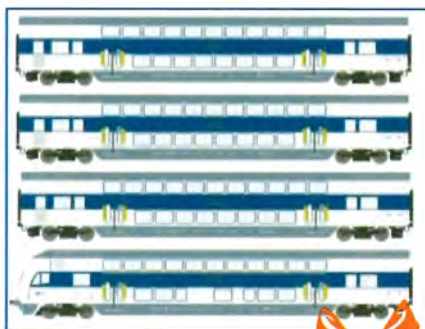
Tilbud: Roco 39674:
DSB MZ vinrød DC

Pris: 995.-/m.lvd 1895.-



Tilbud: Heljan MX/MY
DSB MX eller MY

Priser fra: 845.-/m.lvd 1795.-



Nyhed: HK/Hobbytrade
DSB DD-vognsæt DC eller AC

Pris: 2195.-/sæt.



Nyhed: ACME 90076:
DSB Hios-v sæt "Distributionen"

Pris: 598.-



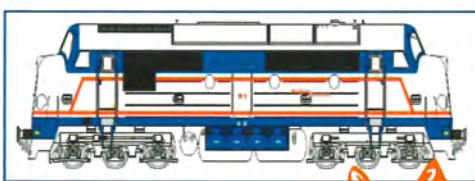
Nyhed: ROCO DSB ICE:
DSB ICE TD AC eller DC med LYD

Pris: 2795.-



Nyhed: HK/Brekina 14713
Renault R4 Postbil ep. III

Pris: 119.-



HK/Heljan NJ MXer
NJ M9, M10, M11

Priser fra: 1695.-/m.lvd 2595.-



Nyhed: MCK Hbis-vogne
DSB Hbis-vogne, flere varianter

Pris: 198.-/stk.



"MODELTOG HOBBYKAEDEN"

NYE DSB MO

HELJAN

FORVENTES PÅ LAGER I JANUAR 2015

BEGRÆNSET OPLAG!



45201 DSB MO 597 DC digital

45202 DSB MO 597 AC digital



45211 DSB MO 581 DC digital

45212 DSB MO 581 AC digital



45221 DSB MO 585 DC digital

45222 DSB MO 585 AC digital



45201/45202



45211/45212



45221/45222

Pr. stk.
KUN
2.295,-

HELJAN ØNSKER ALLE
EN GLÆDELIG JUL OG
GODT NYTÅR