

SPOR OG BANER

Model og virkelighed

Nr. 19 • Februar • Årgang 2015

DKK 115,- SEK 145,- NOK 130,-



NU
64
SIDER!

Vi besøger et kæmpe Märklin-anlæg



N 209 fra Märklin



Heljans flotte
Mo 500



BLS-lokomotiv
fra Piko



Byg en
kolonialhandel

BK 26.02.2015 - 22.04.2015
DKK 115,- SEK 145,- NOK 130,-
ISSN 2245-4039



9 772245 403007 00019

BK returgte 17



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

På denne tid er det nyheder 2015 vi glæder os til, og du kan selvfølgelig også forhåndsbestille disse hos **FELDERBANEN**. Vi glæder os til at høre fra dig. Se det sidste nye via www.felderbanen.dk, eller ring/kig ind i butikken. NYT fra A.C.M.E, Tillig, Märklin, Roco, Fleischmann, Brawa, Trix/Minitrix, Lemke, Fallers, LGB, Viessmann, Vollmer m. fl.



NYHED på lager Mo i tre varianter

Vi eftermonterer gerne lyd

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 2.198,-

NY BOG : På sporet af 2014

- årbog om danske jernbaner



Auhagen

Byggesæt og landskabsmateriale, f.eks. Bane-gård, findes i både skala N 1.160 og H0 1:87. Æsker til opbevaring af vogne og lokomotiver: længde 15, 23, 30 og 37,5 cm. Vi har landskabsplakater, plastplader og meget andet.

NYHED Katalog 2015

Køb dit Vollmer, Viessmann, Noch, Fallers, Märklin, Trix/Minitrix, Walthers, A.C.M.E, Lemke m.fl. hos os.



Besøg os til
HOBBYMESSE I VALBYHALLEN
lørdag d. 28/2 - søndag d. 1/3
Butikken er lukket d. 27. - 28. februar.
MODELTOGSUDSTILLING TOG 2000,
Vojens, lørdag d. 14. og
søndag d. 15. marts
Butikken er lukket lørdag d. 14. marts

Nu med
indkøbskurv

Altid aktuel med danske og udenlandske nyheder.

Besøg os på www.felderbanen.dk

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

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

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

Nyheder fra hobby trade



63009 Styrevogn med lys og indvendig belysning, 2 x B og 1 x Bk mellemvogne med indvendig belysning.
73009 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 · Brovadvej 23B · 7000 Fredericia · www.f2010.dk



Kom ind til din forhandler og hent vores nye brochure med nyheder 2015!

- 34071** Kølevogn, DSB IKA 25188, Epo. III
- 34072** Kølevogn, DSB IKA 25141, INTERFRIGO, Epo. III
- 34073** Kølevogn, DSB IKA 25165, INTERFRIGO, Epo. III
- 34074** Kølevogn, DSB IKA 25162, INTERFRIGO, Epo. III
- 34075** Kølevogn, DSB Ics 11, INTERFRIGO, Epo. IV
- 34076** Kølevogn, DSB Ics 11, INTERFRIGO, Epo. IV
- 34077** Kølevogn, DSB Ics 11, Danefrost/Brugsen, Epo. IV
- 34078** Kølevogn, DSB Ics 11, Danefrost/Brugsen, Epo. IV

www.f2010.dk



Foto Suzanne Henriksen

Velkommen til fjerde årgang af Spor og baner – og velkommen til de mange, nye læsere, der har tegnet abonnement her ved årets begyndelse. Da det vælter ind med artikler, nyheder og spændende artikler, har jeg måttet udvide bladet med fire sider – men det håber jeg, ikke gør noget! Det bliver en årgang, der byder på mange, nye indslag. Jeg har skiftet distributør (til Bladkompagniet), og det forløber forhåbentlig til alles tilfredshed. Hvis ikke, så giv endelig besked til mig eller til birgit@turn.dk, således at vi kan få rettet problemerne hurtigt.

I sidste nummer bragte jeg historien om den fiktive Rørvig-Nykøbing Sjælland Jernbane (RNSJ), som det gik så ilde. Det var en julehi-

storie til glæde og fornøjelse, men ikke alle har læst den som det, den var tænkt som: et juleeventyr. Jeg lægger stor vægt på, at artiklerne i bladet fremstår så korrekte som muligt, og hvis enkelte læsere har følt sig stødt over denne fantasifulde fortælling, beklager jeg meget. I lignende tilfælde fremover vil det fremgå tydeligere, når der er tale om fiktion (også selvom aprilsnarre ikke altid præsenteres som sådanne i andre medier).

Det kommende år

Året 2015 bliver et jernbaneår i mange henseender – der er store projekter i gang rundt om i landet, f.eks. København-Køge-Ringsted-Fehmern-forbindelsen, letbaneprojektet i Århus,

minimetroen i København, begyndende elektrificering og modernisering af flere strækninger. Også i historisk perspektiv bliver 2015 noget særligt, idet det i år er 150 år siden, at hovedbanen over Fyn, Dronning Louises Jernbane, blev indviet og dermed bandt landsdelene sammen. Denne jernbane er, selvom den udgør en meget vigtig del af jernbanenet, nok en smule overset i det daglige – derfor vil der komme pluk fra strækningen her i bladet i årets løb. Symbolsk nok er en genåbning af stationen i Langeskov på Østfyn også nært forestående.

Det er i år 75 år siden, at Danmark blev besat af Tyskland og 70 år siden, at vi atter blev frit, og disse skelsættende begivenheder vil også sætte sig spor i bladet – mest i form af perioden set fra et modelperspektiv. Endvidere fyldte Sporvejshistorisk Selskab 50 år i februar – og rundt om i samfundet mærker man stigende interesse for sporgvogne igen. Vent og se – der er spændende artikler og meget andet på vej gennem hele 2015.

Dette nummer indeholder en helt aktuel, omend kortfattet gennemgang af Nürnberg-nyhederne, Desværre sætter bladets omfang, udgivelsesterminerne og andre

forhold en grænse for, hvor meget fra messen, jeg kan bringe, men de vigtigste nyheder vil blive præsenteret, efterhånden som de dukker op. Jeg kan trøste alle læsere med, at der bliver ikke stofmangel de første mange år – og der bliver godt med overraskende nyheder til de danske modeljernbaner! Jernbanen lever, den har det godt, og det skal vi nyde – såvel på det store som på det helt lille plan. Endelig vil jeg nævne, at der den 28. februar/1. marts er stort modeltogsmarked i Holsteinhalle, Neumünster, den 15. marts finder det hyggelige legetøjsmarked i Frederiksberg-Hallen sted, og DMJU afholder stor udstilling i Køge den 25.-26. april. Spor og baner er med ved de sidste to arrangementer. Vel mødt!

Med venlig hilsen
Flemming Søeborg

En tilføjelse til nr. 18: K.E. Jørgensen gør opmærksom på, at billedet af Hbis-vognen side 42 er optaget den 29. september 1974 i Frederikssund.

Endvidere kom jeg til at kalde Rutana-fabrikkens sigtebrød for Vitana (s. 57). Det rigtige navn er selvfølgelig Sitana.



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

**Danmarks største
SAMLERTRÆF for GAMMELT LEGETØJ**

FREDERIKSBERGHALLEN

Jens Jessensvej 16, København F

**søndag den 15. MARTS og
søndag den 6. SEPTEMBER
kl. 11.00-15.00**

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



SPOR OG BANER

Model og virkelighed

Nr. 19, 4. 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 115,-.

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 hos Nordjyske Grafisk. 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:

Vi besøger et kæmpe Märklin-anlæg. Foto Spor og baner.

Små forsidebilleder:

N 209 fra Märklin. Foto Spor og baner.

Heljans flotte Mo 500. Foto Vagn Holstein.

BLS-lokomotiv fra Piko. Foto Spor og baner.

Byg en kolonialhandel. Foto Spor og baner.

Indholdsfortegnelse

Leder	3
Modeljernbanen holder flyttedag	6
Tur til Spøttrup	12
500-serie Mo fra Heljan	16
Trafikken i trediverne - inspiration til modeljernbanen	20
N 208 på Fyn i 1967-68	24
Besøg hos Modelhøkeren	25
Fornyer på Danmarks Jernbanemuseum	26
Sukkerrørsbaner på Cuba	28
Oldtimer-godsvogne i H0	29
Nyheder i Nürnberg - en kort oversigt	30
Rust-patina fra NOCH	32
Tysk skinnebus i Danmark	33
Film om Østbanen	33
En seværdighed af rang	34
Storværk om KS-busser	37
Sporvognsline 7 i ord og billeder	38
SHS fylder 50 år	38
Svagføretoget i Ebeltøft	39
Promontory Point - et jernbanehistorisk mindested	40
Årbog i nye klæder	42
Hedens Dronning - Grindsted banegård	43
Jubilæumskuverter for Nordsjællandske Jernbane	43
Søller-sporvogn i model	44
Jernbanen på Fyn 150 år	46
Nye sporvogne til Sporvejsmuseet	47
Ny, dansk turistbus i H0	47
Kolonialhandel i H0	48
Nyt damplokomotiv fra Electrotren	49
Ny skinnerenser på markedet	50
Skinnersensning på den hårde måde	50
SSLma-vogn fra Brawa	51
N 209 fra Märklin	52
N-maskiner i nærbilleder	53
Ur-skinnebusen fra Brekina	54
Blue Water-bærevogn i N	56
TRAXX 3 - BR 187 eller The last mile	57
SBB Ae 3/6 - et klassisk ellokomotiv i N	58
Bomme med gitre	59
En dampvogn i H0	60
Kan det virkelig passe?	63
Åben godsvogn litra Rmms i N	63

DSB Gs



Mød os på Hobbymessen i Valbyhallen 28. februar og 1. marts, hvor vi har de første færdige udgaver af Gs-vognene med.

Vi viser også nye prøver af "gummivognene", samt en helt nykonstrueret kørende enhed, hvor der ikke er sparet på noget.

På gensyn

www.mck-h0.dk



Deka

Nye godsvogne fra

Exact-train
Classic 190187®

DB Off 55 - Biltransport vogn med blikssider

Nye varianter af DB's 3-akslede biltransportvogn er ankommet hos din Dekas/Exacttrain forhandler.

Kat nr. EX20002A, -B, -C, -D i epoke IIIc (1960'er udgave)

Kat nr. EX20005A, -B, -C, -D i epoke IV (1970-80 udgave)



Deka

www.dekas.dk
info@dekas.dk

Modeljernbanen holder flyttedag



Tekst og fotos
Flemming Søborg

Egentlig drejede det sig blot om en snak om en annonce i Spor og baner, men da Ariel Høj havde fortalt lidt om baggrunden for, at han ville sælge sin tog-elevator fra MÜT, blev vi enige om, at det nok ville lønne sig med et besøg hos ham. Han havde et større modeljernbaneanlæg, så vi aftalte en dato.

Ariel hentede mig ved toget, og vi kørte hjem til ham, hvor vi begyndte i det små med en kop kaffe – og den største waleskringle, jeg har set. Efter at have styrket os således gik vi ned i det allerhelligste, modeltogskælderen – eller de rum på 35 m², der indeholdt modeljernbanen og togsamlingen.

Her blev jeg nærmest stum, for allerede i forrummene var væggene fyldt med Märklin-togstammer i Train-Safe-acrylrør. Der var utallige stammer, alle sammen korrekt oprangeret, hvadenten det drejede

om ældre togstammer med damplokomotiver, nye vekselladstog, moderne togsæt eller TEE-tog. Der var tog overalt, selv over dørkarmene og under bordene. – Kom ind og se modeljernbanen, sagde Ariel, og jeg gik videre – og blev om muligt endnu mere forbløffet.

MÜT – den praktiske løsning

For her kom vi først ind i et smalt rum, hvor hele den ene langside var dækket af spor i form af en større opstillingsbanegård. Og dér, op ad væggen, hang den omtalte tog-elevator, fuldstændigt fyldt med togstammer. – Hver enkelt hylde er 2,5 meter lang, fortæller Ariel, og der er tre spor på hver hylde. Der er i alt 11 hylder – mere er der ikke plads til i højden, men man kan få op til 15 hylder.

– Er elevatoren specielt bygget hertil?

– Nej det er den ikke. Man bestiller den størrelse, man har brug for – man kan f.eks.

En bane med format - der er plads til lange tog på Ariels bane.



MÜT-elevatoren er her på et af de nederste trin –



– og her er den hævet til det højeste niveau – som det ses, er der 'fuldt hus' med tog på alle spor.

også få den til spor N eller Z – og så bliver den leveret som et samlesæt med alle dele inklusiv spor. Den drives med elektromotor og tre kraftige kæder. Det var ikke svært at samle den – og nu skal du se den i funktion. Hvilket tog vil du se køre?

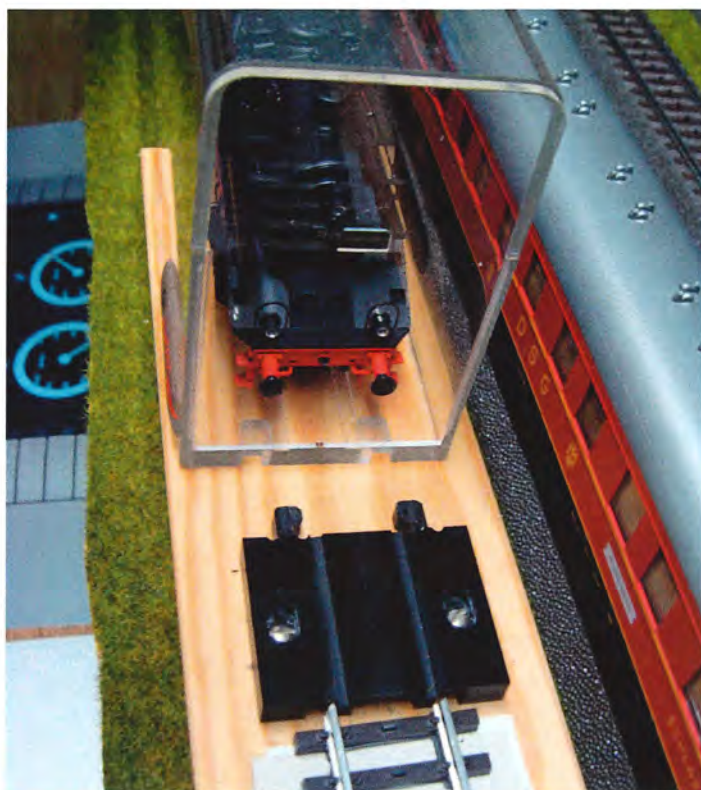
- Jeg kigger grundende på togstammerne – de ser alle spændende ud, men jeg beslutter mig for en lang stamme med TALGO-nattoget – det har jeg kørt i, det var det bedste nattog, jeg har prøvet, så det vil være morsomt at se det i model.

Ariel trykker på et par knapper på betjeningspanelet, og hylderne bevæger sig nedad og standser sagte, hvorefter de sidste centimeter foregår mere langsomt.

Straks efter kan TALGO-togget køre af sted – med de velkendte klik-klik-lyde ved hvert skinnestød. Sådan skal modeltog lyde!

Toget kører ud på den lange strækning, der er dobbeltsporet hele vejen rundt – det første stykke på en højbro, der strækker sig over mange meter. Det hele er opbygget med Märklin C-skiner. – Hvor lang er banestrækningen?

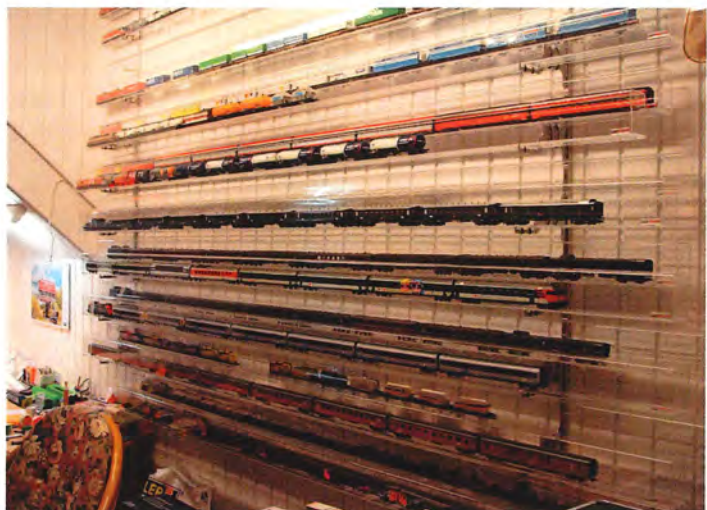
- Der er 100 meter i alt, men banen er anlagt, så det, der ligner dobbeltspor, i virkeligheden er én lang bane. Først kører toget hele vejen rundt på højbanen, derefter igennem hovedstationen og videre under højbanen, ind i det lille rum og vender, kommer atter ud til hoved-



Train-Safe-rørene tilsluttes nemt til driftssporene. Togstammerne skal dog trækkes manuelt ud af rørene.



Ariel i færd med at justere bommene ved overkørslen.



Nogle få af de mange Train-Safe-rør med alle mulige togstammer.



Det er tydeligt, at modeljernbanen fylder næsten hele kælder-rummet.



BR 89 er digitaliseret som alle de andre lokomotiver.

stationen, kører den anden vej ad højbanen og så ind i det lille rum igen.

- Det vil sige, at du har brudt huller i væggene?

- Ja, der er et par huller, hvor togene kan køre igenem – det var nødvendigt, for at jeg kunne få så lang kørestrækning som muligt.

- Er driften automatisk?

- Nej, jeg skulle have inddelt banen i otte blokke,

men det kommer jeg nok ikke til – for vi har sat huset til salg og regner med at flytte herfra.

- Hvad så med banen – den kan du vel ikke tage med dig?

- Næ, den er bygget her til rummet, men så har jeg haft mange gode år med den – og i øvrigt er den langt fra færdig. Jeg går hele tiden og laver om på noget – f.eks. har



'Den sorte mus', BR 89, som var begynderlokomotivet for generationer af drenge.



Nyere materiel ved dieseldepotet. My 1147 var den første rød-sortede model af dette lokomotiv og er i dag ret eftertragtet.

jeg flyttet hele remiseområdet, da det lå for utilgængeligt.

Altid tog

TALGO-toget har efterhånden nået MÜT-elevatoren igen, og vi lader det køre ind på plads.

- Hvilket tog skal vi så have ud, spørger Ariel?

Jeg vælger denne gang et stilrent epoke IV-persontog, en BR 110 med otte oceanblå/beige vogne, og det begynder rundturen – dette tog får dog indlagt et stop på hovedstationen – passagererne skal jo have mulighed for at stige af eller på. Det er imponerende at se et langt tog med korrekt antal vogne køre af sted på en modeljernbane, når der er plads til det – og det er der her. Peronerne er også så lange, at hele toget med lokomotivet kan holde der. Før toget afgår, lyder det i højtalerne, at dørene lukkes, og at man skal passe på ved perronkanten. Et fløjt, og så afgår toget.

- Har du altid haft tog?

- Ja, jernbaner har altid fascineret mig. Som fireårig gik jeg ofte med en kammerat ned til baneskrænten på Slagelse-Næstved-banen – vi boede i Slagelse – så sad vi og ventede på, at bommene ved ledvogterhuset gik ned, og så vidste vi, at toget kom.

Det var ofte en Mo med en enkelt rystevogn efter, men der kom også D-maskiner med lokalgodstog. Jeg fik et Pionér-Ekspres togsæt, men det var ikke særlig godt. Der var ingen strømforsyning, så jeg måtte bruge batterier eller en bilakkumulator, der hurtigt løb tør for strøm – så jeg blev først rigtig glad for modeltog, da jeg fik Märklin CM 800 – det lille, sorte rangerlokomotiv, som jeg har endnu. Siden har jeg anskaffet en hel del andre modeller.

- Det ser jeg. Hvor mange tog har du?

- Jeg har 235 lokomotiver og 1.700 vogne.

- Det var et meget præcist tal – holder du styr på dem?

- Ja, der er allesammen registreret i en database – og de fleste lokomotiver er digitaliserede. Det gælder f.eks. også mit første Märklin-lokomotiv, der holder ved depotet.

- Kan jeg se det køre?

- Absolut. Ariel vælger det lille lokomotiv på Central Station, og snart begynder det at udstøde typiske damplokomotivlyde – og langsomt sætte i gang.

Det er fascinerende at se og høre denne klassiker udstyret med moderne teknik – i min barndom tilbage i 1960'erne havde 'alle' dette lokomotiv, der dengang



Ældre DSB-materiel på stationen, der ligger under højbanen.

snerrede som en arrig humlebi, når det kørte. Her, med den digitale ombygning, kører det pænt og roligt og har helt andre, naturlige lyde. Modellen, der senere blev omdøbt til nr. 3000 (BR 89), er det mest solgte modeljernbanelokomotiv til alle tider – over 5 millioner er det blevet til gennem seks årtier.

Vi lader 'den sorte mus', som BR 89 også kaldtes, køre tilbage til remisen, og

i stedet kommer et ædelt damplokomotiv, BR 39 med *Hecht*-vogne, af sted på et par runder. Også det har alle damplokomotivets lyde indbygget, og her er gangtøjet – i modsætning til den lille 89'er – særdeles spinkelt og korrekt i alle detaljer, ligesom egerhjulene er noget af det fineste, der er lavet på en storseriemodel. Mens det kører rundt, fortæller Ariel videre om anlægget.

- Der er omkring 500

håndmalede figurer – de er malet af en ældre, tysk dame, der også har samlet mange af husene og lavet indretning i dem. Som du ser, har jeg dog slet ikke fået lavet ret meget af landskabet færdigt. Da jeg havde bygget anlægget op, fandt jeg ud af, at jeg ville have dobbeltspor, og det tog noget tid at udvide banen, så resten er aldrig blevet færdig.

- Hvad så med køretråd – du har jo monteret masterne?

- Jo, og det var også meningen, at der skulle være køretråd, men jeg opdagede, at det var for genererende og besværligt, når jeg skulle arbejde på anlægget, så indtil videre er der ikke kommet køretråd op – det må vente til en anden anledning.

Problemer med dansk materiel

Det slår mig lige pludselig, at vi kun har set tyske tog køre af sted – rundt om i skabe, vitriner og på væggene er der dog også en del danske og enkelte svenske modeller. – Er de danske modeller blot et 'alibi' for dig?

- Jeg har skam intet imod danske modeller, siger Ariel, og som du ser, har jeg en god repræsentation af dem. Jeg er dog blevet voldsomt skuffet over Heljans damplokomotiver – de har bestemt ikke været pengene værd, bortset fra E-maskinen, som kører udmærket på mit anlæg. Der er dog tit problemer med de danske produkter.

- Kan jeg få Mo'en dér at se



Mo'en er et lidt uvant indslag på anlægget, der for det meste har tysk materiel.



En My kører en solotur på anlægget forbi Vrads station fra Trip Trap. Det giver en god virkning, at husene i baggrunden er hævet i forhold til forgrunden.



Der er også moderne materiel på banen.



Når togene er trukket ud til de strømførende spor, er det nemt at køre dem videre ud på anlægget.

- den har jo et par CM-vogne på krogen?

- Ja, hvilket nummer har den?

- Det er vist nr. 1817.

Ariel vælger maskinen, og straks efter kører det lille tog af sted. Det går dog kun indtil første kurve, hvor de to vogne ikke vil med. Mo'en bakker, kobles til de to vogne og kører atter af sted - hvorefter det samme gentager sig. De to vogne kobles af på samme sted.

- Det sker ofte med Heljans modeller - koblingerne sidder ganske enkelt ikke i den rette højde altid, og det ødelægger jo fornøjelsen ved de ellers meget flotte modeller. Ariel lader Mo'en fortsætte solo, hvilket ikke volder problemer. I mellemtiden tager jeg billeder og nyder at være omgivet af modeltog på alle sider.

- Hvad gør du så med anlægget, når du skal flytte?

- Jeg er så småt begyndt at pakke tingene ned - f.eks. har jeg pakket mange af Roco-vognene ned. Jeg har

gemt alle æsker og kasser, så togene kan opbevares sikkert. Så må vi se til den tid, hvor vi flytter hen - der skal i hvert fald være plads nok til tog og modeljernbane - samt til min kones store glassamling.



MÜT-elevatoren med de 11 hylder á 3 spor - et flot 'tapet' at have på væggen.

- Å propos det, hvordan stiller hun sig til, at du har 'okkuperet' hele kælderens?

- Det er hun indforstået med - så bliver togene dernede, og hun kan i øvrigt godt finde på at forære mig tog, så det er helt accepteret.

- Hvad med selve anlægget?

- Det må jeg skille totalt ad - det kan ikke tages med. Det er bygget til kælderens og udvidet ved 'knopskydning', så det ryger nok i brændeovnen. Som sagt, jeg har haft mange gode år med

det, så det gør ikke noget - og jeg håber på at få solgt MÜT-elevatoren inden flytningen. Det er i øvrigt nok den eneste i landet - firmaet fortalte, at de havde ikke solgt andre herhjemme.

Herefter kører Ariel mig tilbage til stationen, hvor jeg kæmper mig ombord i et overfyldt IC3. Heldigvis skal jeg kun stå en times tid i mellemgangen, så jeg bruger tiden på at tænke over dette kolossale anlæg, som snart er passé. ■



Et kig ud over størstedelen af anlægget med elevatoren i baggrunden.



Nyhed på det skandinaviske modeltogsmarked!!!!

Lekbo Handel & Modeltog har fået agenturet af de innovative
produkter fra Australske DCCconcepts.

Cobalt sporskiftedrev, Zen decodere, Flotte lamper,
Sporskiftedecodere, Powerbase og Rolling Road er blot nogle
af de mange spændende, nyheder.

Vi har et righoldigt udvalg på lager, og resten kan skaffes
hjem på typisk 7 - 10 arbejdsdage.

Se mere på www.dccconcepts.com

Yderligere info. på dccconcepts@mail.dk

Tlf. 60529402 - 40543409

EpokeModeller™

Polér dit spor skinnende rent! "Der Schienenreiniger"

Renser og polerer dine skinner i en håndvending
uden skadelig slibning

Startsæt spor Z, N, TT & H0
345,- kr



Se mere på webshoppen



Vi fremviser en forsmag på vores nye
halvrelief byhuse
Nærmere detaljer kan ses på webshoppen

Messe Handel I/S

www.epokemodeller-online.dk info@epokemodeller.dk
+45 20 22 04 49

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



Tur til Spøttrup

Tekst og fotos Hans Gerner Christiansen

I min ungdom var det ikke meget, man kunne læse i dagspressen om jernbaneforhold, så når der endelig var noget, blev det studeret omhyggeligt. En dag var der et referat fra en generalforsamling i en lille jysk privatbane. Tilsyneladende kneb det med at få regnskabet til at balancere, men så kom formanden med en god idé, som ville hjælpe. Man kunne gå over til atomkraft, for det var meget billigt.

Banen med den opfindsomme formand var SVJ (Skive-Vestsalling Jernbane), som gik fra Skive til Spøttrup. Den 19. juni 1963 ville jeg besøge den beskedne jernbane, så jeg tog fra Odense kl. 9.45 med lyntoget "Aros". Jeg husker ikke mere, om det var et rødt lyntog, eller det var med almindelige vogne og en Mo i hver ende. Det sidste var det mest almindelige og også det mest behagelige. "Aros" kørte kun til Aarhus, og der måtte jeg skifte til lyntoget "Limfjorden", der efter en ventetid på ca. tre kvarter rullede ind på Aarhus banegård. Det var første gang, jeg skulle prøve at køre i DSB's



SM 7 foran Spøttrup stationsbygning.

nyeste lyntog, og jeg blev absolut ikke skuffet. Det havde en meget fin gang i sporet.

Kl. 13.49 ankom jeg til Skive, hvor jeg skyndte mig at tage et billede af lyntoget på den nye Skive station. Mit tog til Spøttrup gik først kl. 15.35, så jeg havde god tid til at se mig omkring. Der var nu ikke meget at se på. SVJ havde et par godsvogne stående ved pakhuset, og ellers stod der et skinnestog ved drejeskiven, som var bygget af hensyn til SVJ. Privatbanen havde køretøjer, som



Gangbroen på Skive banegård var et fint fotosted. Her kommer et iltog fra Langå. Forrest kommer Mo 1877 og derefter AV + CLS.



Første billede fra turen er fra Skive, hvor MA 461 som lyntoget "Limfjorden" blev beundret af to små drenge.



Efter at både lyntog og iltog var kørt mod vest, var det tiden med et bumletog. Det var Mo 1835, der leverede trækraften, og personvognen var en gammel trævogn, måske en CM.



Jeg gik lidt rundt på godsbanegården og stødte på denne pakvogn, G 40. Den var i meget fin stand, så det tydede på, at den var i daglig drift.



En sneplov og SM 7 foran de imponerende værksteder og maskindepot i Spøttrup.



Jeg havde ikke opdaget, at der var kommet en solo-skinnebus, og det var den, der skulle befordre mig til SVJ's endestation. Den hed SM 7, og bag den holdt den lokale rangertrækraft, en Ardelt-traktor.



DMJK-tur. SVJ no. 1 og B 1 ved Viadukten trinbræt. Bygget af Triangel 1924. Oprindelig centralkobling, men nu kun på fronten. Købt 1966 af privatperson. I 1995 købt af Danmarks Jernbanemuseum.

skulle vendes på endestationerne. Mens jeg så mig om, kom der et iltog fra Langå, og senere kom et persontog fra samme by. Begge tog blev trukket af Mo-vogne. Jeg lagde ikke mærke til, at der kom en skinnebus, SM7 fra Spøttrup, kl. 15.00, så jeg skyndte mig ind og købte en billet til kr. 5,50, så jeg kunne køre til Spøttrup og tilbage igen.

Skinnebussen var nydeligt holdt med en smart dobbeltlygte i førersiden. Der var afgang kl. 15.15, og jeg ventede spændt på, hvad den lille privatbane bød på. Første seværdighed bestod mest af mørke, idet den ensomme skinnebus kørte gennem en jernbanetunnel på 132

meter, hvilket skulle være en danmarkrekord. Derefter kom vi til Skive Nord, hvor banerne til henholdsvis Glyngøre og Spøttrup forlod hinanden. Skive Nord var ikke længere station men bare en holdeplads, der betjentes fra Skive H.

I min billedmappe kan jeg læse, at jeg havde en fin tur på privatbanen, hvor jeg nød det smukke landskab, som jeg ellers ville tro var kedeligt og ensformigt. Kl. 16.25 ankom jeg til Spøttrup, som viste sig at være en meget beskeden station og endnu mindre by. Efter at have studeret hele området kom jeg til den konklusion, at SVJ's værksteder og remiser var de største bygninger



DMJK-tur, Spøttrup. SVJ M 5 Scandia 1928. Leveret med lenkaksler, men senere ombygget til bogier.

i den nærmeste omegn, hvis man ser bort fra den gamle herregård, som byen har fået navn efter.

Da det var efter arbejdstidens ophør, var der ingen folk at se ved værkstederne,

så jeg kunne ikke komme ind og se, hvad man gemte. Udenfor stod en sneplov og en lillebitte bivogn til den gamle Triangelvogn, så det måtte jeg tage til takke med.

Kl. 18.33 forlod jeg Spøt-



DMJK-tur, Spøttrup. SVJ 1 Henschel 1924. Solgt ved nedlægning til privatperson. Senere overgivet til Helsingør Jernbane-Klub.



DMJK-tur, Broen. Frichs 1933. Leveret som treakslet. Senere ændret til toakslet. Købt fra VVGJ 1958 (Vandelbanen).

trup, og kl. 19.23 ankom jeg til Skive, som jeg tog fra kl. 19.48. Via Langå kom jeg til Randers, hvor jeg steg på nattoget, tog 20. Medens jeg lod mig befordre sydpå, sad jeg og tænkte over turen, som jo ikke havde givet mig det store udbytte. Bortset fra et par skinebusser fik jeg ikke set noget rullende materiel, men det var min egen

skyld, da jeg besøgte SVJ for sent på dagen.

Jeg var imidlertid heldig, for Dansk Model Jernbane Klub (DMJK) inviterede til særtogstur på SVJ, og man lovede, at det blev med banens originale materiel. Turen skulle finde sted den 26. september 1965. Vi var en hel del, der tog afsted, og vi var spændte på, hvad vi fik

ud af det. Vejret viste sig fra sin bedste side, og i Skive var det første tog kørt frem. Det var banens ældste køretøj, M 1, og den var koblet til banens eneste personvogn, B 1. Da vi efter utallige fotostop ankom til Spøttrup, viste det sig, at alt det gamle materiel var kørt ud i lyset til fotografering. Toget, vi skulle tilbage med, var

skiftet ud, så nu var det M 2 med to godsvogne bagpå, der skulle forestille at være et af de daglige godstog. Nu kunne jeg få de billeder, som jeg ikke fik, da jeg besøgte SVJ i 1963.

Atomkraft eller ej – den 31. marts 1966 blev SVJ nedlagt, men heldigvis blev noget af det rullende materiel bevaret. ■

HVAD GEMMER REJSEKUFFERTEN?



PÅSKEFERIEAKTIVITETER PÅ DANMARKS JERNBANEMUSEUM
DEN 28. MARTS – 6. APRIL
ALLE DAGE KL. 10-16



DANMARKS JERNBANEMUSEUM
Dannebrogsgade 24 · 5000 Odense C · jernbanemuseet.dk

MY veteran tog Lej et komplet Intercitytog

Står du eksempelvis overfor:

- En rund fødselsdag
- Et jubilæum
- En konfirmation
- Et bryllup, eller har du blot lyst til at invitere familie og venner på en anderledes udflugt?



Det kan også være at din forening eller virksomhed har:

- Fødselsdag
- Jubilæum eller
- Vil holde en anderledes personalefest eller skal lancere et nyt produkt, salgskampagne eller lignende så kontakt MY veteran tog for et uforpligtende tilbud.

Vi kan tilbyde kørsel over det meste af Danmark med vort gamle MY lokomotiv og forskellige røde IC kupévogne som de kendes tilbage fra 1970'erne og 80'erne.

Fra vores salgsvogn kan vi tilbyde et pænt udvalg af varer spændende fra chokolade og snacks til kaffe/the, øl og vand m.m.

Er du interesseret i at leje toget i en eller anden sammenhæng, så kontakt René på 60 61 35 95 eller læs mere på www.myveterantog.dk.

Hvem er vi?

MY veteran tog er en selvstændig baneforening under Dansk Jernbane-Klub. Foreningens medlemmer udfører alt arbejde med toget på frivillig og ulønnet basis. Indtægterne fra kørslerne går til vedligeholdelse og drift af materiellet.



DF Modeltog

En verden af flotte og korrekte modeller



DMJU Modeljernbane messe i Køge d. 25 & 26 April.

Kom og få en modeljernbane snak og se vores modeller !



Besøg vores nye Hjemmeside

Gode priser og mange nye ting !

Danske kvalitets modeller fra MCK. - Super god kvalitet til skarpe priser !
DSB Hbis godsvogne i en meget fin og detaljeret standard - Flere varianter !

DSB Signaler fra Banetjenesten. - Mange varianter !
Vi forhandler alle danske signaler og tilbehør. Flot og detaljeret kvalitet !

DEKAS - Super flotte dele til forbedring og selvbygning af DSB materiel !

Exatc-Train - Nye flotte Auto transportvogn - Nu til epoke 4 - SE PRISEN !

DF Modeltog - Håndbygget kvalitet og reservedele - Se mere på;

www.dfmodeltog.dk / info@dfmodeltog.dk



TEAM RC KONGEN

Heki

märklin

Uhlenbrock
digital

LILIPUT

PECO

HELIAN

Vi er en af Danmarks største hobbybutikker!

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

BUTIKKEN I SØNDERSØ ER ÅBEN ALLE HVERDAGE + LØRDAGE!



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

FØRSTE LØRDAG I MÅNEDEN: 10.00-16.00

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

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

500-serie Mo fra Heljan

Af Vagn Holstein

Det er 13 år siden, jeg anmeldte Heljans 1800-serie Mo (banen nr. 67). Der er sket en hel del på modelbanefronten siden da – og dog? Lad det være sagt med det samme: Min alvorligste indvending dengang var farven – den var alt for lys. Det har Heljan omsider gjort noget ved. Den nye serie Mo har fået en fremragende, flot farve. Den anden indvending: At det var svært at tage karrossen af. Det ligger det stadig lidt tungt med, selvom der er sket store ændringer indvendigt. Den tredje indvending: Ens hjul på to- og treleddermodeller: Her er Heljan begyndt at flytte på sig, nu er der i det mindste *lidt* mindre afstand mellem flangerne på treledderhjulene, og begge typer kører godt.

Historie

Lad os begynde med lidt historie: Mo er som bekendt udviklet i 1935 fra de seksakslede MP-motorvogne. De første serier var små, indtil man fik skudt sig ind på det rette koncept. Mo-vognene var før krigen nummereret 211-212 (B&W) og 261-307 (Fricks), fra 1941 Mo 551- 599. Flere af de sidste begyndte deres



Et par meget flotte 500 Mo fra Heljan. Foto Vagn Holstein.

liv med at blive hensat under Besættelsen. Heljan har valgt numre fra de sidste to serier, i følge MM7 kaldt type V og videreført som type VI. I denne omgang er numrene 581 (tidl. 290) og 585 (tidl. 293), begge type V, udkommet i original bemaling med gule stafferinger, hvorimod 597 (tidl. 305) type VI er udkommet som ommalet uden stafferinger. Sidstnævnte kørte siden 1946 i første distrikt bl.a. på Farumbanen. 585 bevarede sine stafferinger helt, til den blev ombygget til Mo 1985 i 1961.

Dermed hører alle de udbudte modeller til epoke III, men de to stafferede kunne nemt omlitreres til epoke II (se evt. MM7 fra *banebøger* og *jernbanen.dk*).

Genbrug

Det har været et forholdsvis nemt projekt for Heljan, fordi en masse udviklingsarbejde er sparet: Det zinkstøbte chassis har fået tilføjet fire nye udsparringer,



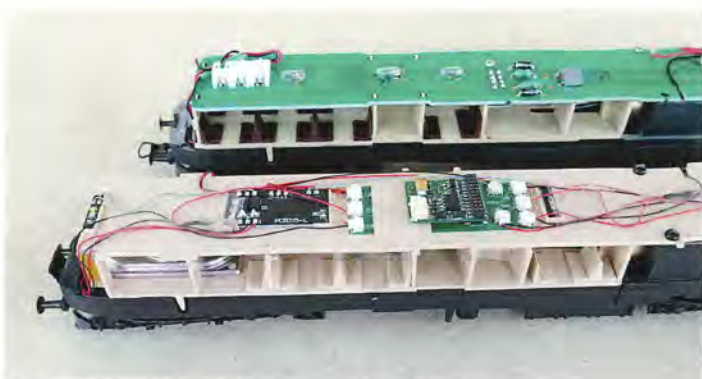
Mo 585 i 1960 umiddelbart før ombygning til Mo 1985, stadig med stafferinger. Foto Hans True.



Den nye Mo 285 i Hvidbjerg 1938. Foto James Steffensen.



I bogen MM7 kan man se, hvordan Mo-typerne har udviklet sig. Foto Vagn Holstein.



Nyt og gammelt interiør. Foto Vagn Holstein.

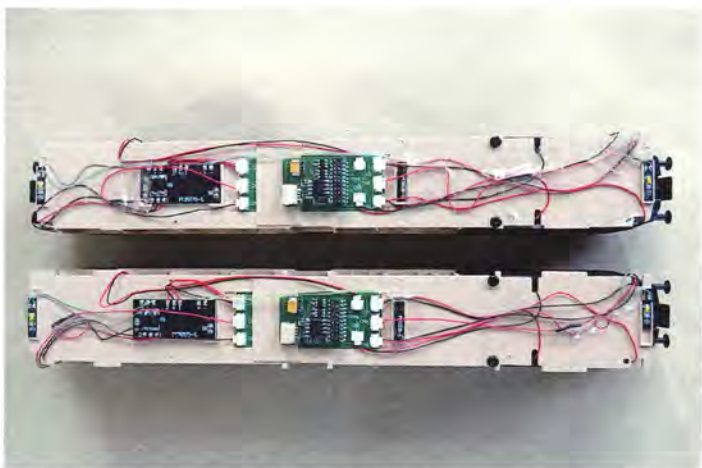
fordi dørene sidder andre steder. Ellers er der ingen ændringer. Transmission og bogier er helt de samme (jeg håber ikke, at kardanlederne revner som i de gamle). Den øvrige "indmad" er helt ny bl.a. for at passe til den anderledes indretning. Desværre er det gået lidt tilbage: Lædersofaerne er ikke malede på den nye. Loftet er ikke længere en printplade (som

var for bred), nu er den erstattet af et lyst plasticloft, som også er for bredt!

I loftet er der monteret en dekoder (forberedt for lyd) i alle modellerne. Der er (for koldt) LED-lys i lanterne samt LED-lys i kupéerne, som tænder samtidig med lanterne (ægerligt). Der er kommet tænd- og slukbart rødt slutlys. Der er endvidere monteret højttaler (4



Til højre for den venstre dør ser man koksfyret og på taget den tilhørende skorsten og sikkerhedsventil. Gardinerne skulle have været blå. Bemærk den flotte litrering. Foto V. Holstein.



Her ses, hvordan interiøret skal modificeres. Forneden det originale, hvor alle udragende tappe og øverste del af de udragende vægge skal klippes af, men så passer pengene. Foto V. Holstein.

ohm). Alt dette er desværre forbundet med de samme ultratynde, stive ledninger, som blev anvendt på Triangelvognene (ME, MC og MF). Problemet med knækkede ledninger til bogierne vil med sikkerhed vende tilbage.

Som en konsekvens af genbruget må vi konstatere, at undervognen ikke er helt korrekt. Der er en del tanker for meget midt under vognen, men det væsentlige er, at Heljan har lavet nye plastdele, som ganske godt gengiver den mest karakteristiske udrustning under vognsiden, såsom koksfyret. 500-serie Mo var udstyret med "egenvame" fra et koks-fyr, som skulle betjenes udefra, lige som de tilkoblede vogne måtte have eget fyr.

Nyt interiør

Det lidt for brede interiør giver to problemer: Siderne buler ud, ligesom det gjorde på 1800-serie modellerne i starten, men hvad værre er, så kan det være endog meget svært og forbundet med store ødelæggelser at få overdelen af, hvis man f.eks. vil montere en lyddekoder eller male den noget iøjne-faldende højttaler, sæderne og/eller montere rejsende og fører. Jeg har skilt to modeller ad: Den ene bandt bare hårdt, så mine knoer blev temmelig ømme af at banke ned i bordet. Den anden ville ikke slippe i den "kolde" ende (pakrumsenden). Jeg tror, at det er noget lim, der er løbet et forkert sted

hen. Der var ikke andet at gøre end at tage tilstrækkelig hårdt fat, men så hang indmaden også i "laser" og kardanen hoppede ud! Mirakuløst nok knækkede der ingen ledninger.

I sagens natur har Heljan set sig nødsaget til at "trække gardinerne for" i det første vindue i motoren, ellers ville man have kigget ind på svinghjulet. Det har været nødvendigt fordi indretningen af 500-vognene er ganske anderledes end 1800-vognene, som chassiset oprindelig er udviklet til. Jeg vil tro, at der er fingersnilde modelbyggere, som er i stand til at løse dette problem. "Gardinerne" er nemme at fjerne, det er bare to stykker sort tape, men vestibulen må ligge hen med helt sorte vinduer. Her kigger man lige ind på den sortmalede chassisblok!

Den nye overdel

Overdelen er af gode grunde helt ny. Muligvis har tagkølerne og overgangspladerne kunnet anvendes, men ellers er der tale om en helt ny og meget flot overdel. Selv tagprofilen er anderledes, vinduerne er skarpkantede i underkanten osv. Også på taget kan man se, at der er koks-fyr: Her finder vi en lille skorsten. En interessant detalje er den forreste køler, som man kan se, har den helt selvstændige rørføring: Det er en olie-køler i modsætning til alle de andre, som er vandkølere. Denne olie-køler blev sene-



Meget fine tagdetaljer. Den forreste køler er olie-køleren. Foto Vagn Holstein.



Den flotte front med alskens detaljer. Trinene er endnu ikke monteret. Foto Vagn Holstein.



Flot stafferet Mo 585 taget lige ud af æsken. Foto Vagn Holstein.

re afmonteret. Rørføringen er også fint og korrekt gen-givet, dog ville et par små tappe på de længste rør have sikret, at de blev siddende pænt. Clou'et er fronterne! Heljan har med stor succes lavet og monteret frontgitre, de ser virkelig flotte ud. Det er muligt, at de burde have en anden farve, men de ser kanongodt ud, mange løsdelsfabrikanter har forsøgt sig uden større held. Her sidder de, og de sidder godt! De fine detaljer forsætter op på taget med fine klatretrin og håndbøjle. Overgangsbøjlen ved midterdøren er også flot, selv lyn og bogstaver under styrevognsdåserne (korrekt vinrøde) er med.

Der har været flere mere eller mindre vellykkede forsøg på at lave stafferinger, men som regel bliver de for voldsomme. Jeg synes de nye Mo-vogne har noget af den bedste staffering, jeg har set, især felterne under vognkassemidten. Felterne over midten har en lidt tyndere streg, men de virker stadig lidt for voldsomme. Måske kan de dæmpes med forsigtig "tilsvining". Alle påskrifterne er meget flotte og skarpe.

Trin

Når man har pakket den nye 500 Mo ud af den kraftige plastramme, er den klar til at sætte på sporet. Der følger som sædvanlig en lille pose

med yderligere dele med, men pas på! Denne pose er klistret på med meget stærk tape, så hvis man prøver at rive den af, beskadiger man næsten helt sikkert noget af indholdet (jeg har gjort det). Indholdet består nemlig af et komplet sæt meget fine trin. Ved tidligere fremvisninger på messer er der en del, der har ment, at med de trin ville Mo kun kunne køre ligeud. Jeg var umiddelbart overbevist om det samme, men det viser sig, at der kun skal ganske lidt tilpasning til, før samtlige trin kan være der uden at begrænse bogiernes udsving. Det er selvfølgelig afhængigt af, hvor små ens mindste kurver er. R 2, dvs. ca. 45 cm radius, giver ingen problemer, ikke engang med det rødmaledet trin til den forreste vestibule, men med minimal tilpasning klarer trinene også R 1 (36 cm). Trinene på hjørnerne skal blot sættes lidt højere op, så går de fri af bogierne.



De meget fine trin. Pas på rangertrinene yderst til højre. De er meget skrøbelige. Desværre ligger indløbet dumt på de røde trin, så pas på ikke at beskadige malingen. Foto Vagn Holstein.

Trinet under pakrumsdøren (den kolde ende) kan under alle omstændigheder være der. Man kan rykke bogiesiderne ca. ½ mm længere ind ved at skære tilsvarende af de halse, der holder dem, ellers skrælles der lidt af bogiesidernes yderside dér, hvor de rammer. Gå forsigtigt til værks, så der ikke bliver skåret for meget af. Det pynter jo gevaldigt, når alle trin er på plads!

Køreegenskaber

Her er der ikke noget nyt under solen, men da det er længe siden, at forgængerer blev testet, har vi været det hele igennem igen. På grund af de indvundne erfaringer har vi ligesom for 13 år siden bemærkninger til både to- og treledersmodellerne.

Den første, jeg kastede mig over, var en toleder Mo 597, som tilsyneladende kørte fremragende lige fra æsken. Efter nogle ture frem og til-



Værre kan det ikke blive. Vi er på R1 med trinet flyttet en lille smule højere op. Læg mærke til, at trinets ud for pakrummet slet ikke er noget problem. Foto Vagn Holstein.



Selv på R1 støder trinet kun ganske lidt på. Jeg har sat trinets fast med tape for at se, hvor galt det var. Foto Vagn Holstein.



Ved at sætte rangertrinet lidt for højt op kan det gå frit af bogien. Foto Vagn Holstein.

bage på en ca. 3 m lang station begyndte problemerne at melde sig, først i enkelte sporskifter, dernæst standede den pludselig midt på et stykke lige spor. Et puf, så kunne den lidt igen, indtil den var gal igen. En simpel test: Løft en bogie ad gangen – tager den stadig strøm? Den ene ja, den anden nej – aha, om på ryggen med Kalorius. Det kan nok være, at hjulene var kraftigt brunerede – ikke så mærkeligt, at de ikke kunne slide sig rene. Man kunne nok nøjes med at rense hjulenes køreflader med en glaspensel eller en skinnerenseklods, men jeg besluttede mig til at tage alle hjulene ud og rense dem både på kørefladen og på bagsiden, der hvor strømoptagene kører. Det skulle vise sig at være en god idé, fordi det også afsløre-

de et strømoftag, som ikke nåede ud til sit hjul, så efter lidt justering og genmontering kørte Kalorius fint. Det er godt, at hjulene er brunerede, så de ikke er blanke, men det kan også blive for meget af det gode, og det var det her.

To trelederudgaver har kørt upåklageligt lige fra æsken uden nogen tendens til at miste strømmen, men der er jo også dobbelt så mange hjul til at gøre arbejdet. Belægningerne på hjulene er meget kraftige og vil samle meget skidt op, så en omgang med glaspensel er nok også på sin plads her.

Takket være den forud installerede dekoder kan Mo til begge systemer køres fra alle typer kontrollere. Hastigheden er forudindstillet på dekoderen til 90 km/t. På ren DC eller AC er topfarten

100 km/t, hvilket er meget passende. Motoren arbejder meget støjsvagt, giver kun en behagelig summen fra sig. Motoren er udstyret med to svinghjul, som resulterer i et fint udløb, transmissionen hører man ikke noget til. Trækraften er rigelig, jeg har målt nøjagtigt det samme som for 13 år siden: 70 gram med motoren forrest og 120 gram med pakrumsenden forrest. Det svarer til 40 henholdsvis 70 aksler. Forskellen kommer af, at der kun er én aksel med hæfteringe. Denne gang har vi ikke fundet nogen forskel mellem to- og trelederudgaven.

Modellen kan befare alle slags sporskifter både til to- og treledersystemerne. Heljan er tilsyneladende begyndt at gøre forskel på hjulene til to- og treledersystemer: Der er nu et sted mellem 0,1 og 0,2 mm forskel i den indvendige afstand: Treleder 14,0-14,1mm og toleder 14,2-14,3mm. Selve hjulprofilen ser ud til at være det samme, men det virker. Fortsæt med det – og kom så helt op på NEM-normerne Heljan!

De medfølgende A-koblinger monteres nemt i de ret stive kortkoblingskuliser, men de glider halvt ud, når man trækker i dem. Et lille stykke plast mellem de to "ben" kan låse dem fast. De fleste kortkoblinger kan monteres, Märklins er som sædvanlig begrænset i sit udsving.

Konklusion

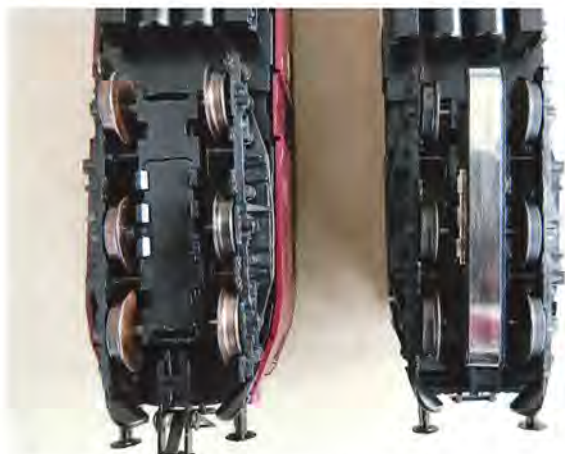
Stort tillykke til Heljan med 500-serie Mo'en, som overordnet er et vellykket produkt. Især er jeg begejstret for farven, men desværre er der (som sædvanligt) et par ting, som det kan undre ikke er bragt i orden. Her tænker jeg især på de håbløst tynde og stive ledninger samt problemet med manglende pasning mellem karrosse og chassis. Begge disse problemer forstærkes af en dårlig "opdatering" af "brugsanvisningen" begge dele i anførselstegn, fordi jeg synes, at dokumentet er for ringe og bærer præg af at være "venstrehåndsarbejde". Tag bare den lille vignette på den første side: Det er en 1800 Mo.

Selvom Heljan af en eller anden grund er ude af stand til at levere reservedele, kunne de godt have trykt en ny eksploderet tegning på bagsiden ligesom den gamle vejledning havde. Det er en stor hjælp, når man skal skille modellen ad. Måske kan kritikken koges ned til: Hvorfor vil Heljan ikke lære af egne fejl?

Et gæt på svaret kunne være: Varerne bliver jo solgt – så må de være i orden!

Suk, ja, men ikke ret længe.

Jeg håber ikke det tager lige så lang tid før den fireakslers Mo og 1900 Mo dukker op, for så er det spørgsmålet, om jeg er i live til at opleve det!? Jeg håber, jeg når det! ■



Til venstre de rensede hjul. Husk at vende dem rigtigt, hvis de tages helt ud (midterakslen er ligeglad). Til højre hjul som leveret. Foto Vagn Holstein.



Mo 582 med godt udrustet front i Fredericia 1960. Foto Hans True.

Trafikken i trediveerne - inspiration til modeljernbanen

Af Flemming Søeborg

Selvom 1930'erne generelt var præget af økonomisk krise, kan man nævne flere vellykkede, trafikale projekter fra det årti: Frichs Firkanter,

DSB's M_P- og M_O-vogne, M_S- og M_B-lyntog, S-tog, nye stålvogne, rutebiler, de store broer, nye færger og skibe osv. Københavns Sporveje/NESA fik over 200 nye bogiesporvogne, busser

og trolleyvogne for at tage kampen op med DSB's S-tog og privatbilismen. Også lufttrafikken fik i høj grad 'luft under vingerne' i årtiet med nye, store rutefly, mens et andet luftfænomen, luftskibet, til gengæld led endeligt skibbrud i 1936.

Mørke tider forude

Den private bilpark voksede støt gennem 1930'erne, omend det langt fra var hver mands eje at have et automobil. Samfundsdebattøren

og arkitekten Poul Henningsen (PH) var en af de varmeste fortalere for øget privatbilisme - samt en arg modstander af rundkørsler, som der var mange af! I 1939 var der indregistreret hele 162.497 biler i landet, og tallet var stigende, lige som vejnettet blev udbygget. Således blev *Vandstrandvejen* mellem Charlottenlund og Klampenborg indviet i 1938 - Danmarks svar på de udenlandske autostradaer og Autobahn'er.



Kan du huske dengang... Det midaldrende par synes at drømme sig tilbage til en tid, der forlængst er forsvundet.



En af Statsbanernes nye motorfærger, MF Nyborg, i Korsør Færgehavn 1934. Arkiv Tommy Jørgensen.



Blandt 1930'ernes store succes'er var de elektriske S-tog til Københavns nærtrafik fra 1934 og frem. Firevogns-S-tog i Hellerup ved 'Rottehullet' 1962. Foto Holger B.D. Sørensen.



Ved biludstillingen i Forum i 1938 blev en af de nye trolleyvogne udstillet. Bemærk modellen af hestesporvognen nederst til højre. Foto Mølhof, arkiv Leif Bang.



På den nyanlagte Sønder Ringgade i Århus var trafikken i 1939 endnu ret besked, men forholdene var grandiose. Foto Jan Walter.

1. september 1939 overfaldt Tyskland Polen, og England/Frankrig erklærede krig mod Tyskland den 3. september. I Danmark blev en lang række varer,

herunder benzin, derefter rationeret. En af de vigtigste restriktioner var forbuddet mod privat bilkørsel den 4. september 1939, der medførte, at 130.000 biler i den



Den moderne bytrafik suser forbi, men fodgængerne har stadig tid til at betragte butikkernes bugnende hylder.



Fredelige forhold i byen. Kronprins Frederik på cykel den 11. december 1939 på vej på arbejde i Marineministeriet. Bagved ses en Lunding-sporvogn på linie 1. Arkiv Spor og baner.



Nummerplader afleveres på Politigården i København - øjensynligt med et stort smil på. Alle troede vel, at det ville være for en kort periode. Arkiv Spor og baner.

følgende tid blev afmeldt og 'klodset op'. Samtidig beskar DSB, KS og andre trafik-selskaber kørselsudbuddet med 20-60 %, hvilket gjorde det besværligt for befolkningen at bruge tog, sporvogne og rutebiler – en ringe trøst, at det skulle blive værre i de følgende år.

Gadebilledet ændrede sig herefter. For at spare på strømmen (der blev produceret ved afbrænding af kul), blev lysreklamer og gadebelysning begrænset, og en del af DSB's kulreserver blev stillet til rådighed for Brændselsnævnet i

den hårde vinter 1939-40. Luftalarmssirener blev opsat på hustagene fra juni 1939, og beredskabet blev skærpet landet over. Der var allerede et par år før afholdt mørkelægningsøvelser.

Moderne trafik i model

Gadef trafikken bestod af myriader af cykler, men også af privatbiler så som DKW, Opel Olympia, Ford Fordor og V8, Citroën TA eller Chevrolet. Vare- og lastvogne kunne være Ford AA, Triangel, Willys, Renault NN samt trehjulede varemotorkøretøjer, mens bus-



I 1938 var der mørkelægningsøvelse i Roskilde, hvor intet lys måtte kunne ses fra luften. Trafikanterne blev adviseret på forhånd. Arkiv Spor og baner.



Det er tydeligt, at privatbilerne hurtigt kom til at betyde en hindring for færdslen i byerne, præcis som i dag.



Trafik med bl.a. linie 5-sporvogn på Dronning Louises Bro. Der er bemærkelsesværdigt nok ingen automobiler på gaden. Postkort 12. maj 1939 - porto 7 øre. Arkiv Spor og baner.

ser og rutebiler ofte var Büsing, Maybach, NAG, Reo, Oldsmobile, Opel og andre

mærker. Især på personbilsområdet kan man finde en del H0-modeller fra



Som det ses, var der livlig biltrafik på gaderne som her på Nørreport i 1939. Det skulle snart ændre sig. Arkiv Tommy Jørgensen.



En solokørende, ældre motorvogn på linie 13 nærmer sig det lille torv med markedspladsen. Vogn 437 blev mange år senere museumsvogn hos SHS, men det vidste man ikke i 1938.

1930'erne, ligesom man kan finde enkelte lastvognsmødder. Sporvognene var for Københavns vedkommende en blanding af nyt og gammelt – de nye, store Lunding-vogne fra 1930 og frem prægede bybilledet i stigende grad, men de afløste dog langt fra de gamle, toakslede vogne fra århundredets første årtier.

Et relativt nyt element i bybilledet var trolleyvognene hos NESA/KS og i Odense, og KS havde en ret stor bestand af nyere busser af forskellige typer. Desværre er sporvogns- og busområ-

det ret magert set med modelbriller, men Swedtram kan levere mange danske sporvognstyper i H0 i ædelt metal. Det kræver dog en større investering, eller også må man bygge selv. Kørsel med hestevogne (øludkørsel, natrenovation, mælkeforsyning, kul og koks m.v.) var stadigvæk meget almindeligt – hvis man da ikke måtte nøjes med trækvogne. Her har især det tidligere EpokeModeller (i dag Messe Handel I/S) et fint udvalg af danske hestekøretøjer.

På et storbyanlæg er markante detaljer som *Stoppenålen* (højt, slankt sølvfarvet færdselsfyrtårn på rund helle, fandtes også i Ålborg) eller arkitekt Ingwersens grønne telefonbokse uomgængelige, ligesom politi- og brandalarmskabe blev opstillet på gader og pladser. Gasbelysningen på gaderne blev efterhånden erstattet af el-armaturer – men langt fra helhjertet. De sidste gaslygter forsvandt først i 1959. Vejbelægning var enten chaussébrosen eller asfalt i byerne. På landet så man dog mest grusveje – og i reglen med skarpe kurver, vejtræer og dårlige oversigtsforhold. Der var kun få vejskilte (af træ eller emalje), og ingen hvide striber eller reflekterende vejmarkeringer. Fodgængerovergange var



Trafikken i de snævre gader var anstrengende for såvel cyklister, bilister som for vognstyrerne i sporvognene.



Moderne trolleyvogn i Kræmmergyden, Odense 1939 - en af byens store flaskehalse i trafikken. Arkiv Leif Bang.



Stoppenålen på Rådhuspladsen 1938, mens der endnu var hektisk trafik med privatbiler og varevogne og busser. Arkiv Tommy Jørgensen.



Fru Strickelvorn, som vi mødte i Rørvig i sidste nummer, er kommet til Smallegade i storbyen og studerer bagerens lækkerier - der er mere, end det hjemlige ismejeri kan byde på.

markeret med søm og det runde skilt "For Gaaende". Ofte var vejskiltestanderne malet i skiltens respektive

farver (f.eks. hvid/blå/hvid, hvid/rød/hvid, rød/blå/rød) for bedre synlighed. Undertavler havde tekst med blå skrift. I øvrigt anvendte man ofte U-profiler til skiltestanderne. ■

▼ Her udspiller det sig - en gade i en storby i 1930'erne.

De flotte sporvogne er bygget af Leif Bang og svarer til det udseende, sporvognene havde i København op til Anden Verdenskrig. Bilerne er tidstypiske fra diverse producenter, ligesom vejskiltene er det. De kan f.eks. findes hos

Skilteskoven. Der mangler desværre køretråd på dioramaet, da det viste sig umuligt at anbringe tråden, så den kunne bære sig selv. Jeg beklager de skæve skilte - der må åbenbart have været en tidlig spritbilist på færde.



N 208 på Fyn i 1967-68

Af Flemming Søeborg

Som nævnt i lederen befinder vi os i år i en slags jubilæum, idet jernbanen over Fyn fylder 150 år. Det vil blive markeret på forskellig vis. Denne jernbane, Dronning Louises Jernbane, blev åbnet i 1865 som det sidste led i de banestrækninger, der endelig bandt landet sammen efter at jernbanerne på Sjælland og i Østjylland havde dannet grundstammen. Nu kunne man rejse med tog på tværs af landet, omend det stadig krævede besværlig omstigning mellem tog og skib i Korsør, Nyborg, Strib og Fredericia. Det skulle vare nogle år mere, inden der blev indsat jernbanefærger over bælterne (Lillebælt 1872, Storebælt 1883).

Hovedbanen over Fyn var en af de første, der fik dobbeltspor. Strækningen Nyborg-Middelfart (-Fredericia) blev fjernstyret i 1956-62, hvorved alle mellemstationer mellem Nyborg og Odense blev nedlagt, lige som overkørslerne de fleste steder blev erstattet med viadukter. I fremtiden vil der måske blive anlagt en ny højhastighedsbane på Vestfyn, så udviklingen er bestemt ikke gået i stå.

Kaj Pedersen, Odense, fulgte toggangen på Fyn tæt i 1960'erne, og fra ham stammer disse billeder af N 208, der på det første billede ses ankomme med et langt



N 208 ankommer med godstog til Nyborg H. en dag i de sene 1960'eren – et sceneri med god inspiration til modeljernbanen. Foto Kaj Pedersen.

godstog til Nyborg H. cirka 1967. Der er tale om et særtog (den hvide skive på røgkammerdøren), og forreste vogn er en svensk O-vogn til tømmer o.lign. De tre næste vogne er HJ-vogne, som på det tidspunkt endnu var ret almindelige. Dernæst følger en række HS-typer, mens resten fortaber sig i 'historiens tåger'.

På perron 1 ses postvæsenets gitterboksvogne til post og pakker foran posthuset. Stationsbygningen ligger bagved med det flotte perrontag. Blindsporet helt til venstre var oprindeligt Svendborg-Nyborg-Banens spor, men det blev i de senere år mest benyttet til henstilling af tjeneste- og specialvogne. Bemærk også perron-

taget på perron 2 – hele dette stationsmiljø emmede af klassisk jernbane, indtil Storbæltforbindelsen tog livet af det. I dag er der bygget boliger på arealet.

Det andet billede viser N 208 ved remisen i Odense. Billedet må være taget i vinteren 1966/67. Motorvognene til højre er OKMJ/OMB dieselvognene, som henstod på stationen, inden de gik til H.J. Hansen (skrotning). Som det ses, er pladerne med litra og numre pillet af. Følgende tre vogne kan der være tale om: OKMJ Mø 12 og OMB Mø 3 og 4. Det er formodentlig de to første, da Mø 4 var forholdsvis nylakeret. Mø 13 gik til Lemvig, og Mø 5 havde ingen motorbogier.

Det tredje billede viser atter N 208, men denne gang med et persontog – et særtog arrangeret for jernbaneentusiaster i 1968. Stedet er vistnok Tommerup St., en station, der siden da har undergået en række forandringer. Normalt kørte litra N udelukkende med godstog, men det kunne dog forekomme, at dette kæmpelokomotiv trak perssonvogne af sted. Som det ses, kan man altså udmærket sætte sin model af en N-maskine foran en række moderne B-vogne uden at gå galt i byen.

Tak til Kaj Pedersen for billederne og til Lars Viinholt-Nielsen for identifikation af de fynske motorvogne. ■



N 208 i Odense 1967. I baggrunden ses remisen, som i dag huser Danmarks Jernbanemuseum. Foto Kaj Pedersen.



N 208, muligvis Tommerup St., med særtog, ca. 1968. Foto Kaj Pedersen.

Besøg hos Modelhøkeren

Tekst og fotos
Flemming Søeborg

Modelhøkeren hedder egentlig Niels Wolf Møller. Han åbnede sidste år sin butik på Østergade i Ulstrup i det smukke landskab mellem Randers og Viborg. På kort tid har han skabt sig et navn i branchen, så jeg tog en tur forbi forretningen for at se og høre om Niels' planer.

- Hvad har fået dig i gang med at åbne en butik med modeltog – det er jo ellers ret hårde tider generelt?

- Jeg fik fat i nogle Märklin-startsæt for et par år siden, og det førte meget hurtigt mere med sig. Jeg anskaffede en hel del brugt materiel og begyndte at sælge det overskydende – og blev momsregistreret. I begyndelsen skete det fra baglokalet i min kones smørrebrødsforretning i Hadsten, men der blev hurtigt alt for trangt, så jeg måtte leje en butik her på torvet i Ulstrup – vi bor lige ved siden af butikken. - Flere og flere spurgte efter bestemte ting, og på den måde fik jeg kontakt med Piko og Roco, så jeg kunne begynde at sælge produkter fra disse firmaer – og jeg har i øvrigt også Märklin, ESU og andre mærker i butikken og vil gerne have flere ting på hylderne.

- Vil det sige, at du faktisk er begyndt på helt bar bund?

- Ja, det stemmer. Jeg har arbejdet med alt muligt her i livet, blandt andet har jeg haft værtshus i Hadsten, og min kone har stadig smørrebrødsforretningen dér, men dette er noget af det bedste, jeg har beskæftiget mig med, for her kan jeg mærke engagementet hos kunderne – og ikke to kunder er ens: Nogle vægter den tekniske side af modeljernbanen meget højt, mens andre mere ser på udsmykningen og stemningen

og lægger stor vægt på udformning af landskab osv.

- Har du nogle specielle modeller?

- Ja, jeg har fået lavet en særlig udgave af Rocos skinnerensevogn – den er dekoreret som en moderne DSB-godsvogn. Ellers kan jeg stort set skaffe det, som kunderne spørger efter samtidig med, at jeg har et godt lager. Jeg har udmærket kontakt til nogle andre forhandlere, og vi kan tit hjælpe hinanden med varer.

- Hvem er dine kunder – og hvad med ungdommen?

- Der kommer kunder fra hele egnen, ja også langvejs fra. Der er mange i 30-40 års alderen, men de helt unge er næsten fraværende.

I det samme, vi taler om kunderne, går døren op, og en mand med en dreng træder ind og kigger meget interesseret på hylderne og ender med at købe nogle modeller, så der kommer altså også helt unge i butikken, som endnu ikke er helt færdigindrettet. Vi ønsker Niels Wolf Møller tillykke med butikken.



Niels Wolf Møller ved nogle af de udstillede varer.



Modelhøkerens specielle DSB-renevogn fra Roco.

www.modelhoeckeren.dk søndergade 20 · 8370 hadsten · 20 70 12 62 niels@modelhoeckeren.dk · cvr 33593880		7286 2.299,00 KR		72729 558,00	
37568 2.999,00 KR	37923 2.799,00 KR	39670 1.899,00 KR	42768 999,00 KR	62182 2.999,-	62713 digital 1.085,-
60215 Centralstation 4.295,-	24672 C Skiftespor 92,-	74491 Sporskiftedrev 92,-	67362 218,-	61141 125,-	72100 Digital 1.799,-
ROCO Nyheder 2014 Ring eller mail			72729 375,00 DIGITAL		
ESU Loko Sound 54400 fra: 739,00			ECOS 50200 sæt af 2 stk 511605 4.250,00		
DSB 320,00 sæt af 2 stk 511605 4.250,00			DSB ÅRHUS ROCO NYHED 2014 FLERE UDGAVER - AC, DC - FRÅ 288,00		
Lok Pilot 54610 fra: 189,00			z21 1.299,00 KR		
44002 Sæt med 8 godsvogne 349,00			z21 Startsæt: 2.599,00		
DB Cargo 160- 2.599,00			NU NY BUTIK I 8860 ULSTRUP SE ÅBNINGSTIDER PÅ NETTET		

Fornyelser på Danmarks Jernbanemuseum

Tekst og fotos
Flemming Søeborg

Der er sket nogle ændringer på museet i vinterens løb. Københavnerbanen er nu forsvundet. Det er sket til fordel for den nye Børnebanegård på balkonen. Samtidig er naboanlægget, Horsensbanen, flyttet ned til en ny plads 'i graven' ved siden af S-togsudstillingen, hvor den tager sig bedre ud.

Den 14. december 2014 demonterede Rolf Brems og jeg Københavnerbanen ved at skære skinnestrene over og derefter skære landskabet igennem, således at anlæggets tre dele kunne flyttes fra hinanden. Museets håndværker Karl Erik Larsen havde forinden afstivet modeljernbanen indvendigt for at den kunne holde til flytningen. Om morgenen den 5. januar blev delene løftet ned ved hjælp af en stor gaffeltruck og kørt i depot. Det er hensigten, at Københavnerbanen – når mulighederrne er tilstede – skal genopstilles, men det kræver en udvidelse af museets udstillingsareal. Planer



Bliktoget fra Glud & Marstrand.



Det sjældne bliktoget fra Crome & Goldschmidt med flotte påtryk i farver.



Børnebanegården får også en ægte, lidt smalsporet MY 1101.



Så er driften indstillet, og de første snit gennem sporene blev foretaget den 14. december kl. 10.32.



Den store gaffeltruck har fat i første sektion af Københavnerbanen. Foto Karl Erik Larsen.



Rolf Brems er her i gang med at skære landskabet igennem, så modeljernbanen kan flyttes.



Et sidste kig ud over storbyen med stationen 'Tingsted' nederst i billedet. MZ'en passer tidsmæssigt godt til modeljernbanen, der er fra sidst i 1960'erne. Foto Spor og baner.



Så er anlægget ved at blive læsset på flyttebilen. Foto Karl Erik Larsen.



Håndværkerne i gang på Børnebanegården.

ninger' var et særkende ved mange CIWL-vogne.

Den 17. april fylder museet 40 år i dets nuværende form. Denne dag er der gratis adgang til museet og fødselsdagsskage til alle, forlyder det. Senere på året, den 12.-13. september, fejres 150 året for jernbanen over Fyn med markedsdage, gøgl, veteranogskørsel og andet.

Endelig skal det lige nævnes, at museet fra nytår er blevet et aktieselskab under DSB. Det indebærer forhåbentlig ikke, at fokus udelukkende bliver lagt på det rullende jernbanemateriel, for DSB var jo en helhed i sig selv, med tog, hjul, skinner, bygninger, rutebiler, færges og ikke mindst personale. ■

foreligger, og forhåbentlig kan et nybyggeri påbegyndes inden længe. Museet har netop erhvervet en grund op til museet, hvor en udvidelse kan finde sted.

Museet har senest anskaffet to antikke 'modeltog', nemlig et bliktog fra Glud & Marstrand (cirka 1892-1900) samt et særdeles sjældent bliktog fra det københavnske stormagasin Crome & Goldschmidt (cirka 1910). Dette er endnu mere sjældent end det første, som der blot kendes 5-8 eksemplarer af.

Sovevognen nr. 3929, som gennem længere tid har stået lidt i dvale, nærmer sig nu færdigmonteringen. Et stort skridt frem var monteringen

afruder i vinduesåbningerne, hvorefter de specielle lameller ('bricards') blev monteret – disse 'antitræk-foranstalt-



Morgenstemning på Horsensbanen. Desværre genspejler en af montererne sig i glasset bagved. Foto Spor og baner.

Sukkerrørsbaner på Cuba

*Tekst og billeder
Asger Christiansen*

Asger Christiansen besøgte i 1998 Cuba og havde mulighed for at køre med damplo-

komotiver på flere sukkerrørsbaner. På to uger så han knapt 75 damplokomotiver, hvoraf 35 var under damp. Mange sukkercentraler havde egne spornet, f.eks.

fabrikken "Central Mal Tiempo", der havde mere end 20 km jernbane. Sporvidden var 762 mm, og mange af lokomotiverne var oliefyrede med en ekstra tender til

olien. Alle damplokomotiverne var bygget før Anden Verdenskrig. Nyd billederne, der virker som at være fra en anden tid, for længe, længe siden. ■



Et af sukkerrørstogene på vej ind mod fabrikken.



Fire af de otte damplokomotiver ved Central Mal Tiempo var opfyrede. Jorden er sølet til af olie fra lokomotiverne.



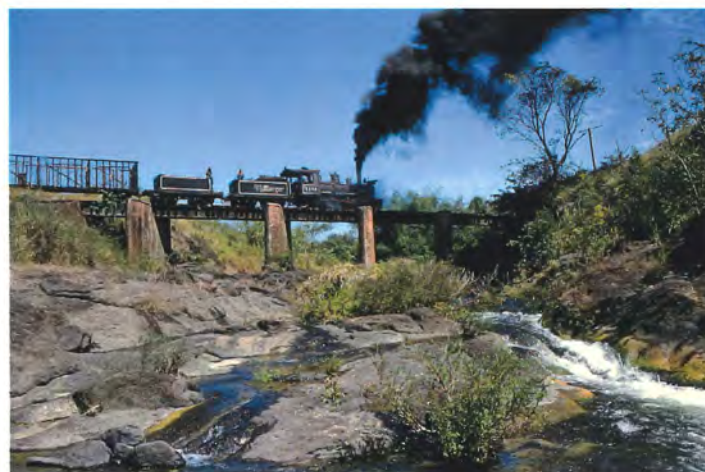
Banekolonnen krydser med toget. Motortroljen havde en boksermotor fra en russisk Ural-motorcykel – en piratkopi af en BMW-motor.



Et godt sted at fotografere tog fra er oppe på tenderen. Den forreste tender er ombygget til olieforsyning.



Depotet på Central Mal Tiempo med lokomotiv E 1321, Baldwin 1931 og E 1345, Baldwin 1920. 'E' betyder 'smalsporet'.



Ti kilometer fra sukkermøllen passerer toget floden Rio la Virgen over denne bro.

Oldtimer-godsvogne i H0



*Tekst og fotos
Flemming Søeborg*

Roco har udsendt et fire-vognssæt med rigtige oldtimer-godsvogne (epoke I). Det drejer sig om fire forskellige, lukkede godsvogne fra de kejserlige, kongelige statsbaner i Østrig-Ungarn (KkStB), så vi skal altså langt tilbage i historien.

De fire vogne har været projekteret længe – faktisk i flere år (selvom de oprindeligt stammer fra Klein, som Roco overtog for en del år siden). Nu er de omsider kommet på skinnerne.

Ved første øjekast ser de ens ud bortset fra den ene godsvogn, der er mørkegrøn. Når man får kigget nærmere på dem, opdager man, at de alle er forskellige – to med og to uden bremseplatform, m/u ruder og med større eller mindre gitre. Der er altså tale om fire forskellige forme, mens undervognene er parvis ens.

Vognene er, trods deres noget spartanske ydre, meget tiltalende, og umiddelbart forestillede jeg mig, at i hvert fald den ene vogn med bremseplatform kunne

fordanskes til Maribo-Bandholm Jernbanes Ec 89, som er bevaret af Dansk Jernbane-Klub, men der er forskelle – blandt andet ved skydedøren, som ligger inde bag siderne på MBJ-vognen. Om nogle af de andre ville kunne bruges som danske privatbanevogne – tjaa, man kan jo altid tage sig den frihed og lave sit helt private privatbaneselskab.

Vognene er som nævnt nydelige med fine påtryk, men så hører begejstringen også op: Vognene kan ganske enkelt ikke køre! Akslerne er åbenbart en smule for lange, eller der er for meget slør i lejerne, så hjulene bremsere mere, end de ruller rundt, og det kræver en vis motor-kraft at kunne trække dem af sted. Muligvis hjælper

Et helt lille, kejserligt godstog med alt andet end fornemme egenskaber...



En fin vogn med dårlige køreegenskaber.

det at trække lidt ud i akselgaflerne, men det burde ikke være nødvendigt – det har Roco kunnet gøre bedre! Det har ikke været muligt at få et svar fra Roco på mine spørgsmål om vogne-

nes dårlige rulleegenskaber, trods henvendelser til deres ansvarlige udviklingsingeniør. ■

Roco art. nr. 67101. Vejl. pris kr. 795,-.



Denne vogntype havde været god til Bandholmbanens lille pakvogn.

Nyheder i Nürnberg – en kort oversigt

Af Flemming Søeborg

Märklin kommer med et femvognssæt med danske ølvogne. Kendere bemærkede med det samme en slående lighed med hobbytrades IB-vogne. I den sammenhæng betyder det nok mindre, om de er korrekte eller ej, og for den store køberskare tæller udseendet – og navnet – nok mere end den 100 % skalatro modelgengivelse. Bliver det ingen succes, ja, så er den side afprøvet, og Märklin kan finde på noget andet; men, jeg vover et gæt, nemlig at ølvognene bliver udsolgt hurtigt, især når man får farten af, at der er tale om en engangsserie. Vognene benævnes som 'epoke IV'-vogne, men det røde Carlsberg-logo blev udskiftet med det grønne



Märklins 'prøveballon' - sættet med fem ølvogne. Foto Märklin.

omkring 1956-57, så tidsangivelsen passer ikke helt på et humleblad. Flere af de øvrige Märklin-nyheder vil blive omtalt i årets løb – en vogn med en pudsig effekt er restaurantvognen, hvor der går ild i koteletterne! På den nye TGV POS er der fungerende vinduesviskere, så der er vel ingen grænser for de fantasifulde påfund.

Roco/Fleischmann kan også lave 'julelege'. De to firmaer har som alle de andre offentliggjort deres nyhedsprospekter, men som trold af en æske dukker

Roco-projekter op, som vil komme senere. Det er bl.a. et tovognsæt med indlejede DB-kølevogne med DSB-påskrifter (IKL/IFL). Der har gennem årene været en del

Klein og DWA – mere eller mindre korrekte. Det nye sæt bliver forhåbentlig helt korrekt – eller så korrekt, som det kan blive, da grundlaget for modellerne er ret tyndt,



Et af forbillederne for den kommende A.C.M.E.-model, WL 4606 på København H. Foto Hans True.



Til inspiration en DSB IKL-vogn under indlæsning i Skagen, september 1958. Rocos kommende modeller bliver på denne eller lignende vogne fra sortimentet. Foto Holger B.D. Sørensen.



DSB Ckm-vognen er støbt, og indretningen er også klar, men bemaling og påtryk mangler endnu. Foto A.C.M.E.

modeller af dem fra Roco, hvad dokumentation an-



Tillig-nyhed nr. 76535 fra Dansk-Norsk Borregaard - her vist som grå vogn, men den bliver citrongul. Foto Tillig.



Konference-indretningen til Ckm-vognen med anretterbord med flasker, langt konferencebord med stole og køkkenafdeling, endnu umalet. Bemærk også lysindsatsen, som vil give en speciel belysning. Foto A.C.M.E.



hobby trade vil udsende den meget rillede Mayo-vogn snarest - men nok ikke så patineret som denne vogn. Læssevejen i Odense 1998. Foto Flemming Søborg.



En anden, kommende hobby trade-model - Danefrost-vognen, Nyborg Fgh., 11. april 1994. Foto Flemming Søborg.

går. Vor største specialist på området har udarbejdet en komplet liste over lejevogne, som Roco fremover kan støtte sig til. Søsterfirmaet Fleischmann planlægger en åben godsvogn med danske bilmodeller som last (i N og H0).

Tilligs kommende H0-model af en tankvogn fra Dansk-Norsk Borregaard er, hvad kendere siger, ganske vellykket ud fra billederne af håndmodellen at dømme - men tanken er grå, og den skulle have været citrongul! Tillig er af Spor og baner blevet gjort opmærksom på fejlen - firmaet havde ganske rigtigt kun et sort/hvidt billede at holde sig til. Godt, at der er vakse modelbyggere og jernbanekendere, der reagerer hurtigt og henvender sig til os, så vi kan bringe beskeden videre.

Der varede ikke længe, førend rygterne gik om A.C.M.E.'s nye U-Hansa sovevogn. Der er ganske vist - den kommer med danske påskrifter (epoke III),

og med gode venners hjælp synes dokumentationen nu at være komplet. Inden sovevognen udkommer, er A.C.M.E.'s model af Ckm/WRm-vognen udsendt - på messen kunne man se de første støbninger. Indvendigt får vognene avanceret lysætning med 'spots' i loftet (tilkøbsmulighed); det påregnes, at der kommer tre forskellige indretninger - næsten helt tom (danseversion), med borde og stole (caféversion) og med langt midterbord (konferenceversion). A.C.M.E. er helt med på, at flexvognene også blev brugt i andre sammenhænge efter 'cafétiden', så - det er bare om at vente! Derudover har A.C.M.E. en overraskelse mere til det danske marked, nemlig en Sgns-vogn.

Når dette læses, er Brawas modeller af VLTJ ML 25 og DSB Hbis nok også udkommet, så dem vender vi tilbage til i et kommende nummer. B-Models, der satser benhårdt på NoHAB-modeller i alle afskygninger, vil sende



Günter Hübbertz fra HMB viste nogle af sine seneste, uhyre flotte kartonhuse med patinerede overflader.

en DSB Sgns-vogn på markedet. Rilns-vognen vil også komme i DSB-udgave fra firmaet.

hobby trade har fået godt fat i projektstrømmen igen, og der var nye versioner af de små tyske DHG-diesellokomotiver samt nye oplag af Dosto-vognene at se på messen. Inden længe kommer FE-vognen, og IKA-typerne står også for tur - i flere varianter, bl.a. den farvestrålende Danefrost-vogn. Ardel-traktoren er ikke glemt, det gælder heller ikke det

gamle MT-lokomotiv eller Mayo-vognen (det svenske forbillede), og F-maskinen kommer med nye numre (441 og 500). HMB laver et par flotte pakhuse med særdeles realistisk 'wheathering' i specielt indfarvet karton.

Hvor flere og flere producenter vælger at lave prisbillige hobby-modeller (og ingen nye damplokomotiver), går ESU den modsatte vej: I år vil ESU udsende BR 94 som supermodel, dvs. med alle mulige digitale funktioner. Hvad man specielt kan hæfte sig ved, er de meget fine flanger, som alligevel kan bruges på næsten alle skinnetyper (også Märklin C- og K-skiner). Kun Märklins forældede M-skiner kan lokomotivet ikke bruges på - men sådan er det også i virkeligheden: Vore dages tog ville heller ikke kunne køre på 1800-tallets skinner. Også 'Stålsvinet' E 94, kommer i gennemført, veldetaljeret udgave fra ESU med mange tekniske og finurlige finesser. Dertil kommer et nyt prestigemærke, *Pullman*, hvor spor G-modeller i luksusudførelse vil præge billedet. En nyhed, der ikke er



ESU's model af BR 94 er en mesterløsning. Foto ESU.



Den anden 94'er, den tyske krokodille eller 'Stålsvinet', står ikke tilbage for navnefællen BR 94, når det gælder tekniske raffinementer. Foto ESU.



En funkende flot, ny Di3 præsenteres et sted i Norge sidst i 1950'erne. Arkiv NMJ.

til at overse eller overhøre, er ESU's udgave af MY – det er Heljans spor 1-model, der udstyres med omfattende, digitale funktioner.

Norsk Modelljernbane er også i fuld gang med at ud-

sende NoHAB-modellerne i H0, og vi regner med at have en bedømmelse af den rød/sorte MY i næste nummer. Senere på året kommer den vinrøde udgave, og hvis MY'erne er i samme kvalitet



Det var tilladt at lege med nogle af anlæggene, hvilket hr. Kontrolchefen - alias Jens Dall-Pedersen - her øver sig på.

som NMJ's første MY, der kom for 15 år siden, er der noget at se frem til. Disse modeller, der var håndbyggede i Korea, kostede dengang ca. 8.000,- kr – en norsk Di3 fra NMJ er for nyligt solgt for 25.000,- kr! NMJ's nye NoHAB'er ligger prismæssigt dog inden for normal rækkevidde – fra 1.700 til 2.700,- norske kroner, af-

hængigt af udstyr/version.

Naturligvis er denne korte oversigt langt fra dækkende for årets Nürnbergmesse, og vi vil året igennem bringe nyhederne, efterhånden som de dukker op. Der er ingen tvivl om, at året bliver interessant, set med danske modeljernbanebriller på. ■

Rust-patina fra NOCH

NOCH udsender et nyt produkt, rust-patina til april. Det kan anvendes til biler, broer, læsegods osv., og er uhyre enkelt at anvende. Først skal modellen oversprøjtes med



NOCH fixérspray, hvorefter et tyndt lag "jernpasta" smøres over. Dernæst påføres næste komponent, oxyderingsmidlet. Herefter overtager kemien forløbet, og i løbet af et par timer er overfladen forsynet med et tyndt, realistisk virkende rustlag. Man kan evt. forsegle det med et lag matlak eller fixérspray. ■

NOCH art. nr. 61152. Vejl. pris. kr. 75,- (i butikkerne fra april)

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: Diverse tog og vogne til ac 3 skinnedrift. Send en mail for tilsendelse af komplet liste på h.lindhartsen@mail.dk

Henning Lindhardt, tlf. 62 61 57 77 (Faaborg Fyn)

Gå ikke over sporet – der kommer bog!

Nyt oplag på vej!

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

Der kommer tog er en ny bog fuld af anekdoter og flere end 150 fotos.

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



GYLDENDAL

Tysk skinnebus i Danmark

Af Flemming Søeborg

Selvom de tyske skinnebusser af Uerdingen-typen vel er kendt af snart sagt enhver modeljernbanemand (og -kvinde?) i Danmark i kraft af Märklins lille røde 'brummer', har skinnebusserne aldrig kørt herhjemme – eller har de? De har faktisk kørt på en ganske kort strækning i landet, nemlig i den grænseoverskridende trafik

Niebuß-Tønder for mange år siden, hvor enkelte afgange blev kørt med røde, tyske skinnebusser.

Der har dog også været tyske skinnebusser her af andre årsager, og Holger B.D. Sørensen fotograferede en af dem, der kørte som måletog gennem Hellerup station i 1963. Det var et skinnebus-sæt af VT 98-typen, forreste vogn omnummereret til nr. 5087 fra Hannover. På siden

var den påskrevet "Bundesbahn-Versuchsanstalt Minden [Westf] Abteilung für Mechanik Schienenprüfwagen – altså en vogn til undersøgelse af skinnernes tilstand. I stedet for de normale 'Ryger'- og 'Ikke ryger'-skilte var vognene beskiltet 'Dienstraum', men der er nok alligevel ingen, der har taget fejl af dette tog og en almindelig skinnebus!

Pudsigt er det, at skinne-

busserne er udstyret med almindelige, tyske slutsignalholdere over de runde frontvinduer. Endvidere er der monteret diverse måleudstyr på og under vognene. Om toget har målt skinneres tilstand i Danmark eller evt. blot har været på gennemkørsel til Sverige eller Norge, fremgår desværre ikke – men måske ved nogle af læserne det? ■



Som det ses, har skinnebusserne fået måleudstyr og nye påskrifter, men ellers ligner de sig selv. Foto Holger B.D. Sørensen.

Film om Østbanen

Af Flemming Søeborg

Det er ikke en helt ny film om Østbanen, som Jimmi Bisgaard, der er kendt for sin glimrende filmserie om fynske jernbaner, har begået, for den er fra 2014, men det har ikke været muligt at bringe den før nu. Filmen er først og fremmest en hyldest til lokomotivfører Finn Fahnø fra Østbanen, der sluttede med at arbejde dér sidste år. Vi følger ham på morgenrunden med klargøring af Lynetten, påfyldning af brændolie, opvarmning af toget osv., hvorefter dagens kørsel begynder.

Turen viser den godmodige og gemytlige atmosfære, der var (og er) på Østbanen, og Finn Fahnøes tur afsluttes på værdig vis med modtagelse af venner og kolleger

på Køge station, hvorefter turen går videre med den blankpolerede MX 1006 og nogle personvogne, velegnet til reception og hyldest. Som bonus til disse scener følger en række optagelser af Østbanen i mere historisk lys med glimt af skinnebusser, Daddelæsker, Rulleskøjter og gennemgang af banens holdsteder.

Det kunne alt sammen være meget godt og smukt, men jeg kan ikke forlige mig med den underlægningsmusik, der åbenbart skal være overalt – såvel i samfundet som i medierne. Jeg kan naturligvis sætte computeren op på lydløs funktion, men så går jeg glip af eventuelle kommentarer, motorlyde og andet relevant – men wienermusik fra 1910'erne til en Lynette i 1970'erne?

Det passer ikke sammen – ej heller synkoperede rytmer til skinnebusser i færd – så undvæjer jeg hellere sådanne film. Det må da med vore dages uendelige, tekniske muligheder være muligt at lave en DVD, hvor man kan til- og fravælge musikken og nøjes med de naturlige lydkilder, der er i naturen og i togene.

Ellers en god DVD.



■ Jimmi Bisgaard:
En dag på Østbanen 2014.
DVD, 53 min. Vejl. pris kr.
140,-.

En seværdighed af rang

(fortsat fra sidste nummer)

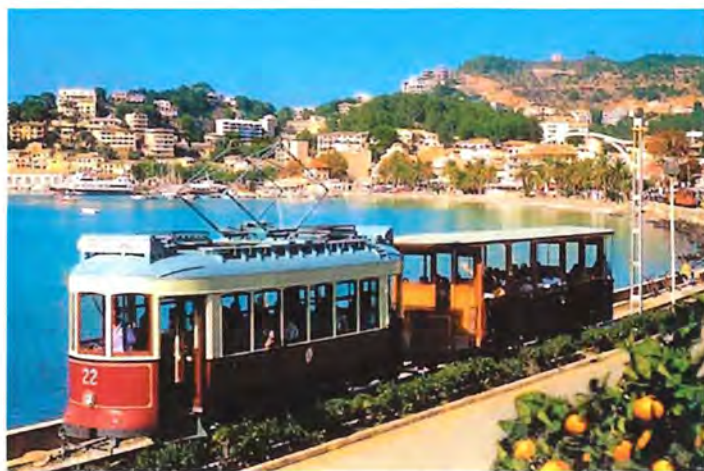
Når man går rundt i Sóller, bliver man konstant mindet om sporvognen – dels slanger sporene sig ind og ud over pladser og i snævre gader, dels hører man vognenes pneumatisk horn konstant. Man bruger ikke klokken længere, da den i moderne trafikstøj ikke kan trænge igennem. På sam-

me måde har alle vogne nu trykknapper for stop – Miguel fortalte, at passagererne ikke kunne finde ud af at bruge loftstrækket til klokken, så det ringede i den rigtige ende af vognen.

Specielt på pladsen foran Sóllers katedral er sporvognen i centrum – her ligger fortovscaféerne tæt, og sporvognen kører igennem menneskemylderet med

konstant brug af hornet. Ved krydsningen af pladsen kører må en mand ofte gå i forvejen og genne folk og gadesælgere væk fra sporet, og ved holdepladsen ud for markedshallen er der så lidt

plads, at bilerne – der kører på må og få, som de bedst kan – slås om den øvrige kørebane sammen med fodgængerne. På vej ud ad byen smutter sporvognen gennem smalle passager, over



Vogn 22 fra Lissabon i den første bemaling i Port de Sóller. Vognen er nu beklædt med trælister som de første vogne. Foto H. Aranella.



Sporvognen lister sig over Sóllers centrale plads mellem caféer og boder.



Linieforløbet for sporvejen. Fra Mercat - markedet - løber sporet på bagsiden af byen gennem smalle passager til Monument, hvor den fortsætter ud på åbent land.



Når der er marked i Sóller, flytter man ud på skinnerne – men stativerne fjernes, når sporvognen kommer.



Fodgængere forbudt langs sporet – så selvfølgelig følger man sporet, når man skal hjem. Vi benyttede også genvejen et par gange.



Vogn 4 'Bilbao' i strandkanten i Port de Sóller. Sammenlign også med det nutidige billede i sidste nummer side 25. Postkort i Leif Bangs samling.



En af de originale motorvogne med en af de tilsvarende bivogne, nr. 5 eller 6. Foto FdS.



Bivogn 6 i Port de Sóller, den 28. august 1997. Denne lukkede bivogn har samme udseende som motorvognene 1-3. Foto Leif Bang.

en nittet jerndragerbro over flodløbet Torrent Mayor, gennem en hestestald og videre gennem citron- og appelsinlunde. Undervejs passerer sporvognen flere gader og veje, og også her har sporvognen prioritet i signalkrydsene. Sporet bliver dog også brugt af fodgængere, der således kan skyde genvej gennem byen – alle kender sporvognenes afgangstider, så man afpasser turen ad sporene derefter.

Ved indkørslen til Port de Sóller er den gamle vej spærret, og hele havnepromenaden er inden for de seneste år renoveret således, at sporvejen nu er en integreret del af gadearealet, hvor bilkørsel er forbudt. Biltrafikken ledes i stedet via en nyanlagt tunnel, hvor også den

lokale bus (linie 211) kører. Det betyder, at vil man partout køre i bil fra den ene ende af promenaden til den anden – godt og vel én kilometer – skal man ud på en biltur på omkring fem kilometer. Det er trafiksanering, der vil noget! Meget tyder på, at den norske forfatter Thorbjørn Egner har fået inspirationen til "Folk og røvere i Kardemomme by" og den tilhørende sporvogn fra den lille havneby, da havnen er prydet af to markante fyrtårne – samt af sporvognen. Man kunne godt forestille sig, at gamle Tobias boede i ét af fyrtårnene! I øvrigt kan man også bemærke, at mange skilte er på den lokale, mallorcinske dialekt, der afviger noget fra det officielle, spanske sprog.



På krydsningsstationen Es Control mødes alle vogntogene – her holder tre tog med ni vogne og venter på de modgående tog. Foto Spor og baner.

Intens drift

Driften foregår i øvrigt på travle dage således, at et ældre vogntog med åbne bi-

vogne afsendes fra remisen i Sóller uden at standse ved stationen C'an Mayol. Først ved markedshallen tages



Lige før Port de Sóller mødes alle seks vogntog på krydsningssporet om eftermiddagen – det er hver gang et puslespil, der skal gå op.



I myldretiden, hvor der er godt fyldt op med vogne ved endestationen Port de Sóller, kører forreste motorvogn ud for enden af sporet og venter.



En tidligere postvogn fra jernbanen til Palma tjener som turistkontor uden for banegården i Sóller.

der passagerer op, og dette vogntog fortsætter så mod havnen. Derefter samler et pendultog med to motorvogne og to mellemvogne passagererne op ved stationen. De to vogntog følges ad i synsafstand og moderat fart. Lige før Port de Sóller

krydser de to vogntog med to tilsvarende mod remisen. Ved endestationen i havnen holder de to vogntog derefter side om side. Pendulvogntoget afgår først tilbage mod Sóller, derefter løber motorvognen om og kobler de to åbne bivogne efter sig,



Den tidligere motorvogn U 52 fra Bilbao, her som vogn 4 fra FdS. I Bilbao kørte man med trolleytostang, men man brugte lyrebøjle i Sóller. Foto J. Wiseman.



Sporvogn i Palma de Mallorca - bemærk hestekærren til højre. Ukendt fotograf og år.

hvorefter også dette vogntog afgår i hælene på det forreste.

I myldretiden, når seks vogntog (18 vogne) er i drift, kører det første vogntog et stykke længere frem ad den oprindelige strækning i havnen (ud mod flådebasen) og venter her, indtil de følgende to vogntog har fået udvekslet passagerer og er løbet om. Sporet i Port de Sóller fortsatte som nævnt helt hen til basen, men de sidste 3-400 meter er taget op, og blot en bræmme i asfalten vidner om, at der engang har ligget spor her. Der er ingen godsvogne bevaret fra sporvognens tid som godstransportør, men man havde bl.a. en isoleret vogn til fisketransporterne. Der blev også transporteret kul til flådebasens gasværk. Oprindeligt blev strømmen til sporvejen produceret af en 65 HK eksplosionsmotor, der trak en dynamo fra Siemens-Schuckert. Motorvognene nr. 1-3 og bivognene 5-6 blev leveret af Carde & Escoriaza i Zaragoza. De tre motorvogne er i daglig brug, mens bivognene er hugget op og erstattet af andre.

Rodet vognpark

Der sker en vis udskiftning af vogne i dagens løb, således at forskellige oprange-



FdS - Ferrocarril de Sóller - selskabets våbenskjold sidder på siden af alle vogne og symboliserer to løver og solen.

ringer kan forekomme i det ellers meget statiske driftsskema. Således kunne jeg en af dagene i september 2014 se motorvogn 1 køre med bivognene 8-9, senere på dagen kørte vogn 1 med bivognene 7-8. Noget forvirrende er det, at numrene 1-2-4-6 bruges til såvel motorvogne som bivogne. I øvrigt er det svært at finde tabeller, statistik og historik om vognparken, der også har skiftet numre gennem årene. Motorvogn 4 (ex. U 52) og bivogn 7 kom i 1958 fra Bilbao til FdS. Motorvognen vendte i 1999 tilbage til Bilbao og er siden blevet flot restaureret som U 52 (og kører på den lokale, metersporede sporvej). FdS overtog som nævnt også nogle vogne fra Palma



Fornem udsigt fra fortovsrestauranten - sporvogne i nærkontakt. Foto Spor og baner.



Når et vogntog holder i gaden i Sóller, bryder de øvrige trafik sammen - her regerer sporvognen og fodgængerne. Foto Spor og baner.

de Mallorca, bl.a. vogn 33, som blev benyttet som arbejdsvogn.

Når man tænker på, at hvert vogntog er bemandet med én vognstyrer og én konduktør pr. vogn, kan man hurtigt regne ud, at det lille selskab beskæftiger ret

mange mennesker - men billetpriserne er tilsvarende ganske høje (5 euro/ 37,50 kr. pr. tur). Fastboende får dog rabat, men de fleste lokale benytter bussen, der kun koster omkring 7 kr. pr. tur.

En af de største nydelser er at sidde på en af fortovsrestauranterne i Port de Sóller og se de appelsinfarvede vogntog passere et par meter fra ens bord. Køretøjerne afgiver en summende lyd med livlig brug af hornene, og selv hvis man begiver sig op i bjergene, der omkranser havnen, kan man på en kilometers afstand stadig høre sporvognenes horn - en lyd, der forhåbentlig vil vedblive at gælde gennem det næste århundrede.

I et kommende nummer fortsætter vi med en artikel om den smalsporede jernbane fra Sóller til Palma de Mallorca. ■

Materiel i daglig drift:

Otte motorvogne, ti bivogne.

Oversigt over materiel:

Originale motorvogne 1-2-3

Originale bivogne 5-6 (udrangeret)

Bivogne, store 1, 2, 4, 5, 6, 7

Bivogne, åbne 6, 8-9-10-II

Lissabon-motorvogne 20-21-23-24

Motorvogn 22 ombygget fra Lissabon; original vognekasse hensat

Motorvogn 4 - 1958 fra Bilbao, 1999 tilbage til Bilbao som U 52

Motorvogn 33 - i 1950'erne fra Palma, til sidst brugt som arbejdsvogn.

Åben godsvogn 5

Eksempler på oprangering (M = motorvogn)

27/9-2014

M 1-8-9, M 2-10-II, M 21-2-4-M 20, M 23-5-6-M 24;

28/9-2014

M 3-I, M 22-7, M 21-2-4-M 20, M 23-5-6-M 24

29/9-2014

Formiddag: M 1-8-9, M 2-I, M 3-10-II, M 21-2-4-M 20, M 23-5-6-M 24

Eftermiddag: M 1-7-8, M 3-I, M 22-7, M 21-2-4-M 20, M 23-5-6-M 24.

Storværk om KS-busser

Af Flemming Søeborg

Siden 1981 har Sporvejshistorisk Selskab (SHS) arbejdet på at udsende en komplet vognfortegnelse over alle sporvogne i Danmark; dette storværk er vel nået omkring halvvejs i forløbet, så der er lang vej igen, førend sporvejshistorien er komplet. Det modsatte gælder for 'opkomlingen', Københavns Sporvejes busser, hvor Henrik Lynder nyligt har udgivet bogen om busserne - et pragtværk på knapt 300 sider i stift bind.

Det er ikke fordi, stoffet som sådan er meget mindre - der var knapt 1.100 busser hos KS, mens der vel har været ca. 1.600 sporvogne, rundt regnet. Bussernes historie er mere 'afgrænset' - dels har busser altid haft kort levetid, dels har man sjældent bygget dem om, hvilket derimod ofte var tilfældet for sporvognene. Endvidere dækker bogen kun over årene 1919-74, som var den periode, hvor KS drev busser i eget regi - efter 1974 overtog HT driften.

Henrik Lynder (HL) gennemgår først baggrunden for buskørslen i København, og derpå følger et meget in-

teressant kapitel om busser og gasgeneratordrift under Besættelsen. Herpå følger tiden derefter samt et kronologisk rids over udviklingen. De mange, forskellige busstyper bliver beskrevet én for én - i samme, typografiske layout som samleværket om sporvogne (hvor HL også er medforfatter). Hver enkelt bustype er også gengivet i tegninger 1:50 - så her kan modelbyggeren få information til selvbyggeri af busserne. Der er nemlig intet på markedet, der blot tilnærmelsesvis ligner eller kan bruges som en model af en KS-bus.

Bogen kan jo selvfølgelig også læses af bus- og rutebilentusiaster; den er skrevet i et enkelt og lettilgængeligt sprog, og som læser får man en meget god, fyldig og kyn-dig gennemgang af busserne. Selvom bogen næsten er kemisk rensset for billeder af sporvogne, er det en bog, som ubetinget hører sammen med de øvrige bøger og hæfter om sporveje. ■

Henrik Lynder: *Københavns Sporvejes busser 1919-1974*. SHS, 2014. 296 sider, cirka 195 billeder. Vejl. pris kr. 325,-.



Forsiden på det nye storværk om storbyens busser.

Sporvognslinie 7 i ord og billeder

Serien af små liniehæfter fra KS er nu komplet med udsendelsen af hæftet om linie 7. Det følger de foregående 19 hæfter i tone, stil og opbygning, men til sammenligning med nogle af de første hæfter, der forlængst er udsolgt, er billedgengivelsen nu i top. Efter et kort rids af linies historie begynder turen, der går – eller gik – fra Kgs. Nytorv til Nørrebro med forlængelser til Brønshøj og Husum.

Linie 7 var noget særligt, idet den var en af de korteste linier, men det var samtidig en linie med en af de længste forhistorier, idet forgænger – en hestesporvogn – påbegyndte driften i 1867, altså

blot fire år efter den første sporvej blev åbnet i København. Blandt forløberne var de såkaldte 'syrevogne', der kørte på strækningen 1897-1902.

Linie 7 havde en kortere strækning for sig selv ind til Kgs. Nytorv, hvor den havde sløjfekørsel ad nogle snævre gader; ved endestationen var der to spor samt et forbindelsesspor til det øvrige net – skråt over for Hôtel d'Angleterre. Ofte kørte linie 7 kun med en solo-motorvogn, men i myldretiden blev der koblet en bivogn på ud for Nørrebro Remise. På Nørrebro lå endestationen lige ved Højbanen

Linie 7 var den næstsidste

sporvognslinie, der blev nedlagt i København – det skete den 25. april 1971. Billeder af vogne på linie 7 viser næsten allesammen godt fyldte vogne, så det var ikke på grund af manglende passagerer, at sporvognene forsvandt – der skal årsagen som bekendt søges andre steder. Hæftet bringer mindet om linie 7 frem igen, og forhåbentlig kan de kommende letbaner lette genindførelsen af rigtige gadesporvogne til gavn for miljøet og fremkommeligheden.

fs



Per Vadmand: Linie 7. Sporvejshistorisk Selskab 2014. 50 sider, rigt ill. Vejl. pris kr. 60,-.

SHS fylder 50 år

Af Flemming Søeborg

Den 15. februar fyldte Sporvejshistorisk selskab (SHS) 50 år. Det blev fejret med en jubilæumsudstilling på Københavns Rådhus. Foran rådhuset var 'Hønen', Københavns sidste hestesporvogn, der indstillede driften

for 100 år siden, samt en Triangel-bus udstillet.

Rådhushallen var fyldt godt op med gæster, da SHS afholdt jubilæumsreceptionen. En af de oprindelige medlemmer blev ved denne lejlighed udnævnt til æresmedlemmer. På udstillingen kunne man se en række mo-

deller og plancerer og ikke mindst beundre det renoverede vogntog.

Det er imponerende, hvad foreningen og dens medlemmer har skabt i form af selve sporvejsmuseet Skjoldenæsholm, samlingen af sporvogne og udgivelse af bøger og hæfter, og Spor og

baner ønsker hermed også SHS tillykke med de 50 år – og ser frem til mindst lige så mange gode, spændende år med sporvogne i Danmark.

Den 20. juni er der stor jubilæumskavalkade på Skjoldenæsholm. ■



De fem nye æresmedlemmer fra venstre mod højre Leif og Jørgen Bang, Bo Jönsson, Sten Jönsson og Vilhelm Nickel. Foto Vagn Holstein.



'Hønen' og en ældre Triangelbus var udstillet foran Rådhuset i anledning af jubilæet. Foto Vagn Holstein.

Svagføretoget i Ebeltoft

Sven Gade, der stammer fra Ebeltoft, har disse korrektioner om Svagføretoget, der kom til byen i 1966. Svens far, Egin Gade, var leder af stationen i Ebeltoft 1951-68 og var samtidig de sidste 1½ år konstitueret direktør, da banens hidtidige direktør, Christian Fogde, havde fået en hjerneblødning (som han dog kom sig over): Sven Gade skriver:

"I John Poulsens artikel i nr. 17 om Svagføretoget er der desværre en fejl, hvor han skriver, at Ebeltoftbanen formentlig har brugt bogiemotorvognen M 3 og diesellokomotivet M 4 med hver 300 HK i 1966.

2. påskedag i 1965 brændte generatoren sammen på M 3, og vognen blev dermed udrangeret. Det kunne ikke betale sig at gøre den i stand, det ville koste omkring 30.000 kr., og min far fik bemyndigelse fra banens bestyrelse til at købe et skinnestog fra Lollandsbanen for 25.000 kr.

I foråret 1966 får min far

en henvendelse fra DSB, at der vil komme svagføretog til Ebeltoft to gange, og man vil fremføre det med Mx-lokomotiv. Min far var sammen med banemester Jens Mikkelsen ude for at se, om det kunne lade sig gøre. Man var bange for, at sporskifterne ikke kunne holde. Han sendte et svar tilbage til DSB, at de måtte sende andet materiel til Ebeltoft. DSB valgte at sende tre Mo i stedet for.

Jeg har samtlige af min fars særtogsanmeldelser, som han har lavet fra 1951 til 1968. Jeg har vedlagt de to særtogsanmeldelser om svagføretog fra 1966.

Jeg har desværre ikke foto fra Svagføretoget fra København, fortsætter Sven. Jeg kan huske, at det var mørkt på det tidspunkt, men jeg har nogle udklip fra aviserne. De billeder, der var i aviserne, var inde fra vognene.

Jeg mener at have taget nogle billeder af Svagføretoget fra Aalborg, men dem kan jeg ikke finde for øje-



ETJ M 4 i Ebeltoft den 14. juni 1961. Den kom alligevel ikke ud at køre med Svagføretoget som ellers planlagt. Lastvognen er en Borgward. Foto HGC.

blikket.

I forbindelse med, at jeg har fundet særtogsanmeldelserne frem, fandt jeg en seddel, hvor jeg havde skrevet, hvilket tog spejderne kom med til FDF's sommerlejr i Ebeltoft i 1962: To stk. Mo 573 + 1849 + 2 CR + 7 FE vogne. Jeg skrev vognnumre op, mens andre børn skrev bilnumre."

Tak til Sven Gade for disse supplerende oplysninger. Særtogsmeddelelserne

er desværre noget blegnede efter de mange år, men forhåbentlig kan læserne alligevel tyde dem. For modeljernbanevenner giver det endnu flere muligheder for at oprangere spændende tog, dels de omtalte svagføretog, dels det ovennævnte spejdetog med CR- og FE-vogne (her kan man vel i en snæver vending bruge FC-vogne, indtil hobbytrade kommer med FE-typerne?).

Ebeltoft-Trustrup jernbane.

Til stationen Ebeltoft-Trustrup.

Særtogsanmeldelse nr. 140.
Gyldighed søndag d. 2. okt. 66.

Til befordring af 50 svagføretog og 25 lastvogne tillyses der følgende tog på strækningen Ebeltoft-Trustrup.

Særtog nr. 1402.	an.	af. x tog.	Særtog nr. 1403.	an.	af. x tog.
Trustrup	-	18,35	Ebeltoft	-	20,00
Ebeltoft	19,05	105.	Trustrup	20,30	105.
Togt løber:	2/10.	-	2/10.	-	-
Togt bef.	navnne reisende.	-	3 MO. tom materiel.	-	-
Togt af:	iltog.	-	iltog.	-	-
Hastighed km/t.	50.	-	50.	-	-

Anmærkning: Skærs st. er betjent til plang 136 og særtog 1402 af benytning til tilvognsbeholdning af tog 136 til Trustrup. Særtogene er ellers gængse kørende på strækningen.

Gyldighed tirsdag d. 4. okt. 66.

Tirsdag d. 4. okt. 1966 svagføretoget afgår fra Ebeltoft, hvorfra det trafiks følgende foretællinger og tillysninger af særtog på stræk. Ebeltoft-Trustrup.

Særtog nr. 1402.	an.	af. x tog.	Særtog nr. 1403.	an.	af. x tog.
Trustrup	-	8,11	Ebeltoft	-	8,50
Ebeltoft	8,40	11.	Trustrup	9,20	2.
Togt af:	iltog (50 km/t).	-	iltog (50 km/t)	-	-
Togt løber:	4/10.	-	4/10.	-	-
Togt bef.	tom mat. MO.	-	navnne reisende.	-	-

Særtog nr. 57 aflyses på strækningen Ebeltoft-Trustrup og tillyses i følgende plan:

Særtog nr. 1402.	an.	af. x tog.
Ebeltoft	-	9,13
Hyllerød	9,40	9,45
Trustrup	10,15	-
Togt løber:	4/10.	-

Ebeltoft den 1. oktober 1966.

Direktøren.

Ebeltoft-Trustrup jernbane.

Til stationen Ebeltoft-Trustrup.
Til banestationschefen.

Særtogsanmeldelse nr. 133.
Gyldighed tirsdag d. 23. juni 1966.

Tirsdag d. 23. juni tillyses der følgende særtog på strækningen Ebeltoft-Trustrup til befordring af ca. 200 svagføretog fra Vibæk. Særtogene vil blive fremført DSB materiel bestående af 3 MO og 7 persovogne.

Ebeltoftbanen afgiver lastvogne til særtog.

Særtog nr. 1402.	an.	af. x tog.	Særtog nr. 1403.	an.	af. x tog.
Trustrup	(10,39)	10,50	Ebeltoft	-	15,53
Vibæk	11,25	Anm.	Trustrup	16,28	4.
Togt af:	navnne reisende.	-	navnne reisende.	-	-
Hastighed km/t.	50.	-	50.	-	-

1). Anmærkning: Når særtog 1402 er ankommet til Vibæk Hpl. tilsvarende tog føreren til Ebeltoft, hvorefter særtoget kører som arbejdstog "A" med arbejdstid fra kl. 11,25 til kl. 12,00 og arbejdsstrækning Vibæk Hpl.-Ebeltoft.

Anmærkning 2): Efter plang 14 er ankommet til Ebeltoft tillyses der et arbejdstog "B" med arbejdstid 14,50 til 15,40 og arbejdsstrækning Ebeltoft-Vibæk Hpl.

Endvidere aflyses særtog 20 på strækningen Ebeltoft-Trustrup.

Baneforstander Egon H. Jensen betjener begge blinklysstationer ved Vibæk under arbejdstogets ophold der.

Desuden vil der blive ændringer i godstogekørsplanen denne uge d. 1. juli vil blive givet senere.

Ebeltoft d. 20. juni 66.

Direktøren.

De to særtogsanmeldelser, som Sven Gade har opbevaret gennem alle årene.

Promontory Point – et jernbanehistorisk mindested

Tekst og fotos Frank G. Buchhold, Kaarst (Tyskland)

I 1861 blev Central Pacific Railway (CP) grundlagt i Californien. Allerede et år senere, efter at den amerikanske kongres havde besluttet anlægget af en Pacificbane, blev CP og Union Pacific (UP) anmodet om at anlægge en transkontinental jernbaneforbindelse. Den amerikanske borgerkrig hindrede i begyndelsen anlægsarbejderne. Arbejdet skred kun langsomt frem, fordi investorer kunne få langt større udbytte af krigen, og fordi militæret fik en fortrinsstilling mht. tildeling af materiel.

Det varede indtil 1865, før end de første skinner blev lagt af UP ud fra byen Omaha ved Missouri (Nebraska) i øst. Det var nogenlunde parallelt med 'Mormon-vejen'. Fra Sacramento (Californien) i vest begyndte CP at anlægge deres del af sporet. UP's del af banen førte delvist gennem indianereservater, mens CP havde en hård opgave med at overvinde Rocky Mountains-bjergkæden. Endnu

mere besværligt var det at få materialer frem til anlægget. Stål- og jernværkerne lå i den østlige del af landet, Panamakanalen var endnu ikke anlagt, og veje gennem "Det vilde Vesten" blev først anlagt årtier senere. Derfor måtte materialerne på en cirka 24.000 km lang sørejse rundt om Sydamerika for at komme frem til San Francisco. Alene derfor er betydningen af denne jernbane åbenlys. Indtil anlægget af jernbanen kunne man kun krydse det nordamerikanske kontinent til fods eller til hest.

Et hidsigt kapløb

Den samlede længde af strækningen androg 1.776 miles (2.858 km). Unionen skænkede baneselskaberne 20 parceller land pr. mile (dvs. jord, som tilhørte indianerne). Arbejdet gik hurtigt for sig, især fordi tidligere hærofficerer uddannede og opmuntrede deres mandskaber i en sådan grad, at de kunne anlægge op til syv kilometer bane om dagen på jævnt terræn. Ved UP arbejdede op til 10.000 mand – en vild bande med

rå manérer, broget sammen af indvandrere fra forskellige nationer, tidligere slaver og talrige fritstillede soldater. Vold og skyderier var en dagligdags foreteelse. På grund af guldfeberen i Californien var der ikke altid arbejdskraft til rådighed, så CP hentede over 10.000 kinesere til landet.

På grund af landtildelingen fra regeringen og den privatøkonomiske konkurrence mellem begge foretagender blev der anlagt over 500 km (cirka 320 miles) banestrækning ved siden af hinanden, delvist kun med få meters afstand. De to baner blev anlagt meget hurtigt for at erhverve mest muligt land. Følgen var blandt andet, at broer styrtede sammen, endnu før de var bygget færdige, i et enkelt tilfælde sågar hele to gange.

Kongressen skar igennem

Derfor besluttede den amerikanske kongres, at UP og CP skulle sammenslutte deres strækninger ved Promontory Point. Den 10. maj 1869 kl. 12.47 (to dage forsinket pga. uvejr) fandt den



Her skete det - de to baneselskaber mødtes her, og Pacificbanen var etableret.

verdensberømte begivenhed sted, hvor det symbolske sidste, "gyldne skinnespiger" (reelt fire i alt) blev slået i en svelle, fremstillet af poleret laurbærtræ, og de to lokomotiver, CP's 'Jupiter' og UP's Nr. 119, mødtes på stedet. Det sidste skinnespiger var elektrisk forbundet med telegrafråden, og da spigret blev slået i, genlød samtlige telegrafstationer over hele USA af slagene. Det var samtidig signal til, at kirkeklokkerne faldt i slag, så med lynets hast bredte nyheden sig over kontinentet. Moderne tider med hurtig massekommunikation havde indfundet sig.

I hele landet var der festarrangementer og hyldester. Med "Det Gyldne Skinnespiger" var ikke kun jernbaneforbindelsen etableret, men også den amerikanske enhed fuldendt.

De fire, gyldne skinnespigere blev imidlertid straks bagefter trukket op – de ville ellers uundgåeligt være



En del af den oprindelige tracé viser lidt om det vildsomme terræn.



Der kan være meget øde i Det vilde Vesten.



Det ser ikke ud af meget, men det er altså et af verdenshistoriens rigtigt store steder, mødestedet mellem de to jernbaner.



Det gyldne skinnespiger, som stadig er bevaret på Stanford-universitetet i Californien. Foto Wikipedia.

blevet stjålet. Den polerede svelle af laurbær blev ligeledes fjernet og kom på museum (den brændte ved det store jordskælv i San Francisco i 1906). Den sidste skinne blev erstattet og blev savet i utallige stykker og solgt som souvenir. Samtidig blev telegraflinjen fra øst til vest gjort færdig. Efter at hele virvaret havde lagt sig, endte Promontory Point med at blive til et lille trinbræt, omgivet af cirka 30 huse og telte.

Fra den 18. september 1904 svandt trafikken på banen mere og mere, da en ny, 43 miles kortere og sydligere strækning (Lucin-genvejen), blev åbnet.

I 1942 blev strækningen på ny offer for en krig, da USA var indtrådt i Anden Verdenskrig, og strækningen blev fra den 1.-8. september

komplet nedlagt, da rustningsindustrien manglede råstoffer. I årene efter krigsafslutningen blev sporet retableret. Siden den 2. april 1957 har Promontory Point og "Det Gyldne Skinnespiger" været en del af den amerikanske arv, National Historic Site. I 1965 besluttede den amerikanske kongres at give 1 mio. \$ i tilskud. Besøgscentret blev etableret for de besøgende, og museet blev åbnet. Der kommer årligt cirka 45.000 besøgende til stedet.

Besøg Det Gyldne Skinnespiger

Den nærmeste, større by med international lufthavn er Salt Lake City i den amerikanske forbundsstat Utah. Man kan ikke komme til Promontory Point med offentlig trafik. Det er derfor nemmest at leje en bil og køre dertil selv. Fra hovedstaden i denne Mormon-stat skal man køre nordpå ad motorvejen (Interstate) 1-15 til frakørslen 368 Brigham City. Derfra er der cirka 32 miles (50 km) i vestlig retning ad landevejene (Highways) 13 og 83. Ruten til nationalparken er angivet på skilte lige fra motorvejen til målet. De første kilometer kører man parallelt med den originale strækning, der endnu er forsynet med skinner.

Man bør bruge to-tre timer til opholdet. Ud over at se den originale skueplads og det informative museum



Promontory Point - et af jernbanehistoriens vigtigste mindesteder.

kan man køre cirka 15½ km langs de historiske (parallelt anlagte) strækninger i bilen og se markante steder så som dæmninger, gennemgravninger, rester af broer, tidligere lejrpladser og driftsdepoter. På udvalgte datoer året igennem bliver den historiske scene med rekonstruerede damplokomotiver genopført.

Åbningstiderne for besøgscentret er dagligt 9.00-17.00. Om sommeren er der åbent alle ugens syv dage, om vinteren er der lukket

man- og tirsdage, lige som der er lukket jul, nytår og på høstfestdagen. Yderligere informationer:

<http://www.nps.gov/gosp/index.htm>

<http://www.up.com/aboutup/history/overview/construction/index.htm>

<http://cpr.org/Museum/index.html>

Den nærmeste, større by er Ogden, hvor der er et stort jernbanemuseum, Utah State Railroad Museum, med minder fra begivenheden. ■



Fra Utah State Railroad Museum i Ogden. Foto Frank Buchhold.



Udstillet materiel på jernbanemuseet i Ogden. Foto Frank Buchhold.

Årbog i nye klæder

Af Flemming Søeborg

Årbogen "På sporet af 2014" er nu udkommet. Den har samtidig skiftet format, udseende (og karakter?), således at der nu er tale om en egentlig bog med stift bind. Årsagerne er, at redaktionen ville have mulighed for at gengive billederne bedre og lave et mere spændende og åbent layout. – forhåbentlig bifalder læserne denne ændring, der nok indebærer, at man må møblere lidt om i sine reoler. Den nye bog rager nemlig længere ind i reolen – ret irriterende.

Ellers behandler årbogen som altid livets gang på de danske skinner, iblandet mere uddybende artikler og interviews. På den måde får man som læser et godt overblik over, hvad der sker og er sket på Danmarks jernbaner i årets løb. Der er sket meget, og det er svært at have det fulde overblik som enkeltperson. Årbogen omtaler f.eks. Togfonden, den nye Fehmernforbindelse, sporarbejderne i Sønderlyland, godstogene på Marsk-

banen og den nye metrorring i København, men også de mere dagligdags hændelser behandles med tekst og billeder.

Veteranbanerne får god og fyldig dækning, og bogen har nået at få et interview med DSB's administrerende direktør Jesper Lok kort tid, før han gik af – glat som en ål og synligt veltilfreds med sin gerning, der rent konkret har betydet 1.000 færre ansatte ved DSB, lukning af næsten alle billetsalgssteder og rejsebureauer, nedlæggelse af sovevognskørslen til udlandet, ophør med trillebarer i togene, planer om yderligere nedlæggelse af holdsteder, men som et (behersket) plus også en forbedret rettidighed af togene. DSB's image blev dog ikke synderligt forbedret i hans embedsperiode.

Billederne i bogen er fuldt ud op til vore dages standard – knivskarpe, velkomponerede motiver, som ofte har betydet en større indsats fra fotografernes side for at få det rigtige motiv i kassen. Et enkelt billede

På sporet af 2014

årbog om danske jernbaner



Dansk Jernbane-Klub

Forsiden af årbogen med 'Ludmilla' og Lada.

vil jeg omtale nærmere – og det er ikke for det gode: På side 20 har fotografen taget et billede af sin lille søn i et Desiro-tog, mens sønnen begejstret kigger på et modkørende tog. Helt fint motivvalg – men hvorfor skal drengen stå på sædet med sine snavsede sko på? Er det normal kutyme i dag? Her burde redaktøren have sorteret billedet fra – eller forsynet det med en manende

'pegefinger' om, at sådan gør man ikke!

Bortset fra det er det en udmærket, koncentreret gennemgang, og som sådan er det en bog, man kan vende tilbage til for at få genopfrisket sine minder om året 2014. ■

Niklas Havresøe m. fl. På sporet af 2014. Dansk Jernbane-Klub. 90 sider. Vejl. pris kr. 234,-.

Premiere den 25.-26. april i Køge



FRISPORET

Hedens Dronning – Grindsted banegård

Af Flemming Søeborg

De to forfattere Ole Lenarth Nielsen (OLN) og Martin Wilde (MW) tager os med på en rejse i for- og nutid i form af en nyskabelse på jernbanelitteraturområdet, en antologi (samling) af artikler om de mange jernbaner, der førte til og fra Grindsted.

Der var en årrække, hvor Grindsted kunne bryste sig af jernbaner, ikke kun fra alle fire verdenshjørner, men fra hele seks retninger – Vejle, Kolding, Esbjerg, Varde, Trolldhede og via Brande til Silkeborg og Randers. Byen havde sågar landets største jernbanestation, målt efter indbyggertallet, og det er tankevækkende, at selvom jernbanerne til den lille landsby Grindsted først blev anlagt ret sent, voksede byen med eksprestogsfart og blev så at sige sindbilledet på stationsbyen. Derfor er det skæbnens ironi, at i dag cirka 100 år efter, at den første bane til byen lagde grunden til denne udvikling, har jernbanen forladt byen igen, og kun den overgroede, nedlagte DSB-strækning mellem Bramming og Grindsted vidner om jernbanens kolossale betydning som kultur- og samfundsudvikler på egnen. Móren har gjort sin pligt, móren kan gå, som det hed i den gamle talemåde.

Et vigtigt formål med jernbanerne her i "det mørke Jylland" var opdyrkningen af heden med tilførsel af tusinder af vognlæs af mergel. Den første antydning, af hvad der ville komme, var Grindsted-Grene Mergelbane fra 1886 – men den første, rigtige jernbane til Grindsted åbnede så sent som i

1914 (VVGJ). Herefter gik det slag i slag, og i 1919 åbnede den sidste bane (VaGJ). I mellemtiden var Trolldhede-banen (TKVJ) og "Den Skæve Bane", Diagonalbanen – DSB's strækning fra Laurbjerg-Silkeborg-Brande-Grindsted-Bramming blevet anlagt. Diagonalbanen var specielt anlagt med eksporten til Esbjerg for øje (den skulle aflaste de jyske længdebaner i øst og vest), og nok kørte der mange godstog på banen, men den slog aldrig rigtigt igennem som passagerbane – deritil var driften for langsommelig. Et tog kunne være 10 timer om turen fra Laurbjerg til Esbjerg – ikke særlig rationelt.

Bogen fortæller om de forskellige jernbaners udvikling gennem årene, og det er spændende og interessant læsning med en række beretninger fra nogle af de mennesker, der brugte togene, da de var samfundets omdrejningspunkt. Der er også en del om Grindsted selv, men det forekommer mig efter læsningen af bogen, at selve 'hovedpersonen', Grindsted station, er underligt fraværende i fortællingen, som den skrider frem. Jo, historien om opførelsen af stationen og det videre, historiske forløb fortæller, men jeg tror, at bogen havde vundet ved at de to forfattere havde fokuseret mere på selve Grindsted og byens udvikling – og havde forkortet noget i de ledsagende tekster om de forskellige jernbanelinjer. Det er jo trods alt Hedens dronning, Grindsted, som bogen handler om, og hverken om Kolding, Vejle eller Varde som sådan. Der har for år tilbage været forsket meget

i stationsbyernes udvikling, hvor netop også Grindsted har været behandlet, og det havde været mere relevant at bringe noget af denne forskning ud til et bredere publikum i form af et værk som dette. Trods det er det en bog, der er udmærket fortalt, og den har givetvis også appel til læsere uden for Hedens dronningerige. ■

Ole Lenarth Nielsen og Martin Wilde: *Hedens dronning. En antologi om jernbanerne i Grindsted.*

KLK, 106 sider, indbundet. Vejle, pris kr. 187,-.



▲ Den nye bog om Grindsted og jernbanerne.

Jubilæumskuverter for Nordsjællandske Jernbane

Birkerød Frimærkeklub har udsendt nogle jubilæumskuverter i anledning af, at Nordsjællandske Jernbane – i daglig tale kaldet Nordbanen – netop er fyldt 150 år; endvidere er klubben i efteråret 2016 vært for den Nationale Frimærkeudstilling.

Kuverterne, som koster 25,- kr./stk., er prydet med lokomotivet 'Ydun' fra 1863 (senere Es 221) samt et moderne S-tog og er

stemplet med kopier af de originale stempler. De er frankeret med frimærker i anledning af prinsesse Benediktes 70 års fødselsdag. Kuverterne er tilmed blevet befordret med S-toget på strækningen på selve jubilæumsdagen den 9. juni 2014.

Kuverterne kan købes via www.DFF-NETSALG.dk. Skriv "Tak 16" i søgefeltet.

fs



Sóller-sporvogn i model

Tekst og fotos
Flemming Søeborg

Udgangspunktet er en H0m-model af en Lissabon-sporvogn fra Amarélis, nogle ret enkle, men også nydelige modeller, som stadig er på markedet. Skil modellen ad i dens enkeltdele - tag, karosse, vinduer, sæder og bund. Fjern trolleystrængen fra taget og skær de to skiltekasser af - helst, så de runde tappe bliver siddende. Ellers skal hullerne i taget udfyldes med plasticfiller. Slib dernæst 'knasten' midt på taget helt ned, så der bliver en jævn flade med plads til en pantograf (reservedel fra f.eks. Lima).

Dernæst skal karossen slibes til. På hver front er der en vulst nederst med et par 'knaster'. Hele fronten skal være glat og afrundet, så der skal slibes meget. Jeg brugte en håndholdt miniboremaskine med cylindrisk stål-fræser. Det larmer og tager cirka en halv time pr. front, men så er det overstå-

et. Husk at bruge beskyttelsesbriller for øjnene og læg en avis under, når du fræser. Bagefter skal siderne slibes rene for lister og farvelag - det går noget hurtigere.

Nu skal de øverste sprosser i de to døre i den ene side skæres af, således at der bliver to store vinduer i dørene. I den modsatte side skal dørene fjernes helt (med en skæreskive/nedstryger), hvorefter snittene slibes rene og lodrette. Vask herefter karosseriet og stil det til tørring.

På taget skal der limes et par løbebrædder (4 x 50 mm, 1 mm tykke) oven på de runde 'knaster' i siderne. Lad det hele tørre helt - i mellemtiden kan man male pantografens støtter lysegrå (Humbrol 64), og herefter give sig i kast med indretningen.

Bemaling m.v.

Gulvet skal være lysegråt (H 64), mens sæderne er 'træfarvede' (H 62). Førerpult, kontroller m.v. malede jeg

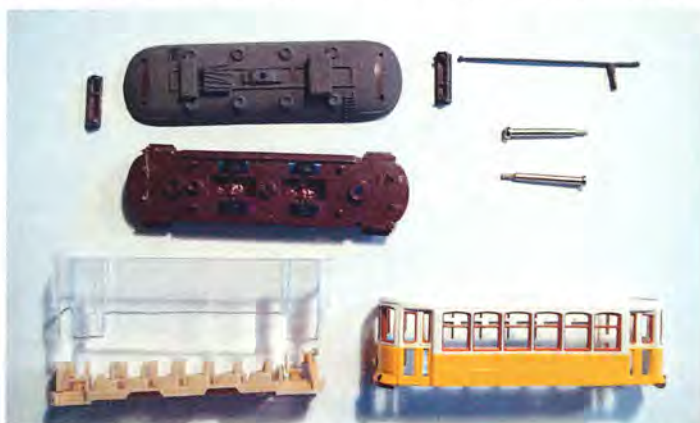
Lissabon-sporvognen, som den leveres.

mørkegrå, men de kan også være lysegrå. Undervognen fik den samme mørkegrå farve. Taget spraymalede jeg med lysegrå primer. Da det var tørt, limede jeg pantografen fast på midten.

Herefter limede jeg to stykker tynd plasticard 9 x 12 mm i de lukkede/blændede døre (med de store vinduer). Langsiderne blev herefter dækket med rillet plasticard (Evergreen nr. 2014, 11 x 60

mm). Pladen er måske en anelse for tyk, men brædd afstanden er næsten rigtig - 0,75 mm/ 13 brædder pr. vinduesfelt.

Sóller-sporvognene er i virkeligheden meget velholdte og skinnende blanke. Fronterne blev først grundet med en mat hvid farve, dernæst malet blank orange (H 18). Trælisterne blev malet med træfarve (H 62), og de hvide partier over og ved si-



Sporvognen adskilt i sine enkeltdele.



Taget er slebet ned på midten - her skal pantografen monteres.



Fronten på motorvognen med de to 'knaster' og den fremspringende vulst, der skal slibes ned.



Her er fronten slebet ned og glattet til.



Siderne er slebet glatte, og de to døre skåret af.



Dørfelterne nederst udfyldes med tyndt plasticard, og sproskerne fjernes.



Siderne beklædes med rillepræget plastic.



Indretningen bemales.

den af vinduerne blev malet brune (H 100). Siderne fik herefter klar, blank lak. De indvendige vægge skal være mellembrune op til vinduerne, resten inkl. loftet er hvidt. Mens farverne tørrede, skar jeg vinduesindsatsen til. Jeg skar fronterne med dørene fri og skar herefter det glas ud, der havde siddet dér, hvor de to døre

havde været. Det er bedst at foretage flere snit med en skarp kniv og lade den arbejde sig gennem materialet uden tryk for at undgå, at der kommer revner. Når disse snit er foretaget, kan man skære langsides vinduer ud. Normalt er de nederste vinduer klappet op, så derfor skal kun de øverste vinduer være dækket af glas. Lim vinduerne fast med R/C Modellers Craft Glue - anbring lidt lim øverst indvendigt og lad forsigtigt glasset glide på plads nedefra for at undgå limpletter på glasset.

Til slut mangler blot våbenskjolde på siderne og evt. skrifttrækket "F.C. de Söller" i guld nederst på siderne samt vognnumrene 20/21/23/24 med blå tal foran på fronterne. Skjolde og cifre lavede Jørgen Røn, Skilteskoven, efter mine specifikationer. Der skal naturligvis være glade passagerer, der delvist hænger ud ad vinduerne, samt en vognstyrer og en konduktør - begge to i lyseblå skjorter og sorte bukser. Og så er der afgang til stranden!

Vognen kan motoriseres - anvend f.eks. en køreklar Halling-undervogn med indstillelig sporvidde og 23 mm akselafstand. Sól-lersporvejen er 914 mm, hvilket giver ca. 10,5 mm i H0 - altså præcis midt imellem skala N (9 mm) og TT (12 mm). Det er nok en smagssag, hvad man vil vælge, men udbuddet mht. skinner og køreklare under-



◀ Vognkassen har fået maling.



Kontrolleren bærer præg af 100 års slid.



Delene førend samling.

vogne er størst i skala N, så det vil jeg anbefale. Husk blot, at én sporvogn gør ingen sommer. Der kommer altid en sporvogn til... ■

Materialer: Amérelis-spor-

vogn, Lima-pantograf, plasticard i div. tykkelser, maling, lim, passagerer. Værktøj: Mini-slibemaskine, fræser, kniv, maling. Arbejdstid: Cirka en weekend.



Vinduer skæres til - som det ses, splintrer de nemt.



Voila - en nuttet vogn fra Söller er næsten færdig - den mangler blot lidt klar lak og numre samt våbenskjold.

Jernbanen på Fyn 150 år

Som nævnt i lederen fylder hovedstrækningen over Fyn i år 150 år. Dette stik, der er fra den første banegård i Odense 1865, markerer dermed jubilæet. Denne banegård, der forlængst er revet ned, blev i samtiden anset for at ligge for langt uden for byen lige som posthuset gjorde. Siden er det gået her, lige som mange andre steder, at byen er vokset uden om banegården, og i Odense ses det ved de meget rodede og kaotiske adgangsforhold, der er til den nuværende banegård – der er mindre plads til de rejsende (parkering, venterum) end ved mange små trinbrætter og stationer. Forhåbentlig vil den nye letbane, der dog først åbner i 2020, kunne afhjælpe de trafikale problemer noget, for de nuværende forhold i Odense minder om det kaos, minimotoen har medført i København.

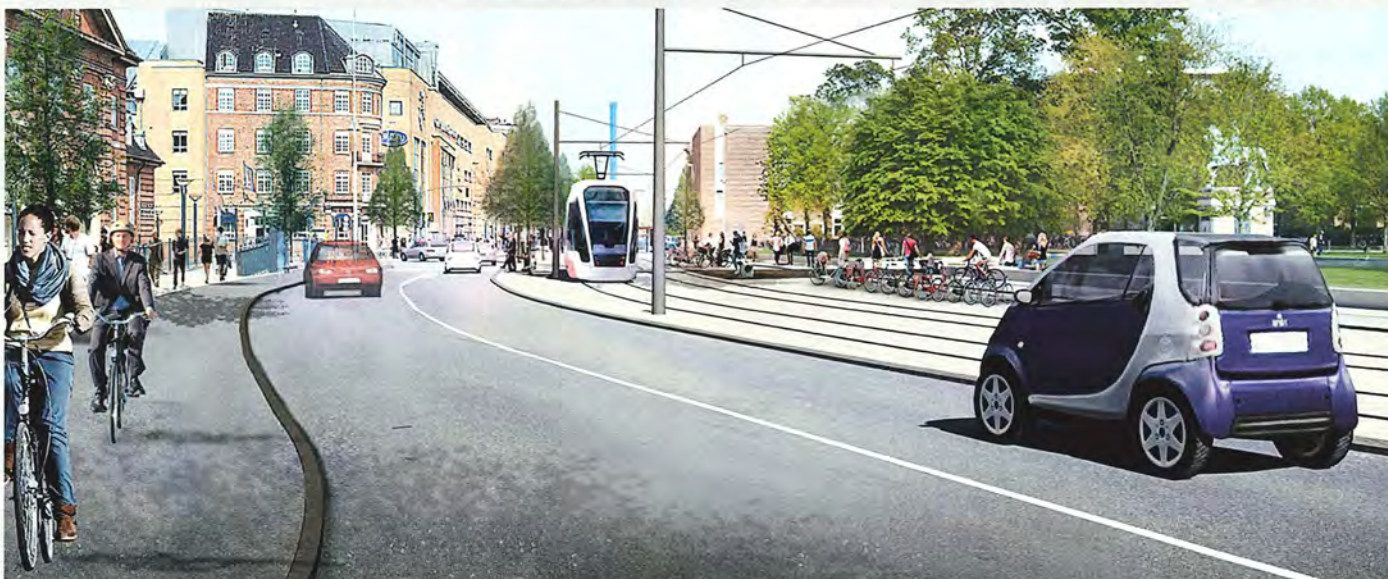
fs

Visualisering af letbanens forløb hen forbi monstrummet Odense Banegårdscenter. Tegning Odense Letbane. ▶



Banegaarden i Odense. Tegnet af A. Ray. 1865

Stik af Odense Banegård cirka 1865. Bygningen til højre var postkontor. Privateje.



Et kik taget fra næsten samme sted som på stikket fra 1865, men nu i år 2020 – den nuværende banegård ligger lige bag huset med det sorte tag. Tegning Odense Letbane.

Nye sporvogne til Sporvejsmuseet

Af Flemming Søeborg

Sporvejshistorisk Selskab (SHS) har overtaget de to store sporvognsmodeller KS 304-1392 (cirka skala 1:6), som gennem flere år stod på Danmarks Legetøjsmuseum på Valdemar Slot. Modellerne stod inden da i hobbyforretningen på Sdr. Fasanvej på Frederiksberg, og efter at legetøjsmuseet lukkede, blev de overtaget af en privatperson. Nu er sporvognene kommet i 'rette hænder' og skal udstilles fremover på Skjoldenæsholm.

De var dels noget medtaget efter den omskiftelige tilværelse, dels var de slet ikke bygget færdige, så inden de kunne udstilles, blev de sendt på 'opfedningskur' hos Leif Bang, der selv har bygget stort set alle sporvognstyper i Danmark i model.

Det har virkelig pyntet på dem. De er nu forsynet med de korrekte skilte, der er opsat autentiske reklamer under loftet, vognene er malet op, og de fremstår nu i flot stand, selvom de ikke er helt korrekte i udførelsen.



▲ Vogntoget 304-1392 stråler nu mere, end det nogensinde har gjort og er klart til udstilling. Foto Jørgen Bang.

Hvem der oprindeligt har bygget de to store modeller, er endnu uafklaret, men forhåbentlig kender nogle af læserne til forhistorien. "Spor og baner" hører gerne derom. ■



Vørsågod at tage plads i den langsædede motorvogn nr. 304 på linie 6. Foto Jørgen Bang.

Ny, dansk turistbus i H0

Det er det tyske firma VK-Modelle, der har præsenteret denne turistbus,

der skal komme i udgave som Viking Nordturst, København, en gang til efter-

H N 2015



FS974.

året. Det er en Setra S 12-bus, udviklet af Kässbohrer i 1951. Bustypen med selv-bærende karosseri (Setra = SELbstTRAgend, selvbærende) blev udviklet af 'nød', idet den tyske bilindustri på det tidspunkt var travlt beskæftiget med at bygge lastvogne. Kässbohrer udviklede derfor denne bustype, der ikke var baseret på lastvognschassisser.

Modellen af Nordturst-bussen kommer som nævnt til efteråret, og der var hverken håndmodeller eller andet af den at se på messen i Nürnberg – kun vedhæftede illustration. Forhåbentlig vil en dansk forhandler tage eksemplarer af modellen hjem. ■

Kolonialhandel i H0

Tekst og fotos
Flemming Søeborg

Der er efterhånden mange producenter af kartonbyggesæt på markedet, og teknikken bliver til stadighed udviklet. Et af de mindre kendte firmaer herhjemme er det tyske Joswood, der især laver fabriks- og industribygninger. En af de seneste nyheder er imidlertid en købmandshandel eller brugsforening, som man kendte dem for 30-50 år siden. Bygningen kan imidlertid lige så godt illudere en lille skole i en stationsby, et menighedshus, kommunkontor eller fagforeningshus fra den tid, hvor landet havde mange hundrede småkommuner.

Materialet, som Joswood anvender, er meget kraftigt, indfarvet pap/karton, hvor laserskæringen giver murværket helt speciel karakter. Hver eneste mursten er unik – noget, man ellers kun kan opnå ved møjsommeligt håndarbejde. Murstenene er ikke blot tredimensionelle,



Meget flot facade med for-
nem dybdevirkning. Murbu-
erne er de sværeste at mon-
tere.



Samlingen går hurtigt for sig
– her er indervæggene med
skillerum monteret.

de har også et fantastisk far-
vespil og gengiver en mur af
håndstrøgne sten.

I vinduesnicjerne er fu-
gerne ført hele vejen rundt,
dørene har struktur og ud-
seende som rigtige trædøre,
og taget er belagt fine skifer-
plader – runde, ikke forkan-
tede. Bygningens proporti-
oner er store og troværdige,
og effekten med de dybere-
liggende indgangsdøre er
god. Indvendigt er der skil-
levægge (endda med døre,
der kan stå åbne), så byg-
ningen er en fryd for øjet.

Pærenem at samle

Det er nemt at samle. Der
er vedlagt en gennemillu-
streret, men meget ordknap
byggevejledning (på tysk).
Samleproceduren er en-
kel – først limes glasset på
vinduerne, dernæst samles
indervæggene, hvorpå fa-
cadestenene limes på etc.
Enkelte steder skal man lige
tænke sig om – f.eks. skal
de to små støtter limes på
bundpladen for at give støtte
– det er ikke markeret særlig
tydeligt på billederne. Husk
også at vende de to gavle
rigtigt – jeg kom til at for-
bytte dem, hvorved inder-
væggene ikke passede ind i
rillerne, der holder dem på
plads. Man kan ændre byg-
ningens arkitektur ved at
undlade savtakfriserne og
murbåndene på gavlen, hvis
man vil – de gør måske byg-
ningen lidt mere 'antik' at
se på. Ellers går samlingen
slag i slag, omend det er et
pillearbejde at lime murbu-
erne over vinduerne fast. Et
tip er at bukke taget og tag-
pladen, inden pladen limes
fast – ellers risikerer man, at
tagpladen flækker ved buk-
ningen senere. Endvidere er
det en god idé at undlade at
lime tag og loft fast, således
at man senere kan lave ind-
retning og belysning – huset
opfordrer ligefrem til det.
En lille manko er, at delene



Joswoods kolonialhandel - en smuk og prunkløs bygning. Foto
Joswood.

mangler nummerering – det
ville lette arbejdet og sikre,
at man ikke forbytter mure-
ne, som jeg gjorde. Ellers er
der ikke noget at bemærke
– det er afgjort et af de bed-
ste kartonbyggesæt, jeg har
haft med at gøre. Til sam-
lingen brugte jeg universal-
limen R/C Modellers Craft
Glue fra Witzel, og af andet
værktøj behøver man blot
en skarp hobbykniv, en flad

pincet samt evt. en tandstik-
ker til påføring af lim. ■

Joswood art. nr. 23013 Colo-
nialwarengeschäft. Vejl. pris
kr. 375,-.



Som det ses, er der døre i skil-
levæggene.



Fin træstruktur i dørene.



En gavl med kamtakker og
murbånd....



... og her uden disse udsmyk-
ningselementer. Delene er
endnu kun løst monteret.



Næsten færdig - de to langsi-
der er forskellige.

Nyt damplokomotiv fra Electrotren

Tekst og fotos
Flemming Søeborg

Anmelde denne model? Det skulle da være til Politiet, hvis jeg må forvanske et citat fra litteraturkritikeren Hans Brix ((1870-1961). Jeg havde glædet mig til at præsentere dette nye, lille damplokomotiv 0030 0233 fra Renfe, De spanske Statsbaner. Det er lavet af Electrotren. Det er jo ikke hver dag, der kommer små, nye damplokomotiver. Lad mig sige med det samme, modellen skuffer fælt.

Lokomotivet kørte noget hakkende og usikkert ved prøvekørslen i analog tilstand – og gik i stå i det første sporskifte, trods strømoftag på mindst to aksler.

Ved demontering af overdelen faldt det lille print ud – to af ledningerne var knækket af på loddestederne. Jeg fik loddet ledningerne fast igen, sat en dekoder i stikket, og lokomotivet kunne så køre, men stadig usikkert – og nu var der slet ikke plads til dekoderen under overdelen. [2]

I stedet borede jeg hul i gulvet på førerhuset, klippede stikket af, trak ledningerne gennem hullet og loddede dem så på motoren hhv. på ledningerne fra strømoftagerne. Så var der ikke plads til ledningerne, hverken for eller bag motoren, når overdelen skulle på plads, og skruerne kunne heller ikke længere holde overdelen fast. Jeg udrangerede i stedet modellen, nærmest inden den overhovedet var taget i brug – så modeljernbanen har også sine IC4-skandaler. Stakkels den nybygynder,

som får dét lokomotiv i et startsæt!

Electrotren art. nr. 0040 Renfe 0030 0233. Vejl. pris kr. 500,-.

Godsvogn fra Renfe

Spanske godsvogne ser man ikke så tit – i det mindste her i landet. Dengang, der stadig var udbredt godstrafik herhjemme, kunne man nu og da se spanske godsvogne, f.eks. i Københavns Frihavn. Når de var sjældne, skyldes det naturligvis afstanden til Spanien – men nok så meget den afvigende sporvidde (1.668 mm), som de spanske jernbaner (Renfe) benytter på det gamle net. De nye højhastighedsbaner er dog anlagt med europæisk normalsporvidde (1.435 mm).

Roco-modellen

Vognen er en simpel plaststøbning i ret livløs gengivelse med ret flade graveringer, som mangler tidligere tiders mere robuste præg. Vognen er alligevel interessant, ikke kun fordi den er fra den iberiske halvø, men fordi den trods slægtsskabet med vore egne G-vogne har en helt anden 'arkitektur' med sider af plader, delvist profilerede. Den vil være et eksotisk indslag på den hjemlige læssevej, hvor den kunne tænkes at blive tømt for dens last af appelsiner. Hvad den reelt har fragtet, forbliver dog en hemmelighed, da dørene ikke kan åbnes. Der er vedlagt håndbøjler og trin. ■

Roco art. nr. 67616 Renfe godsvogn, epoke IV. Vejl. pris. kr. 190,-.



Den nye Electrotren-model – pæn, men meget skrabet og primitiv i udførelsen. Især virker røggammerdøren meget flad. Electrotren fabriksfoto.



Modellen har træk på forreste aksel, men der er ikke meget plads til dekoder eller print.



Spansk godsvogn fra RENFE – en variant af den klassiske G-vogn.

Ny skinnerenser på markedet

Det er Per Møller Nielsen, der via firmaet Messe Handel I/S står for dette nye produkt, "Der Schienenreiniger", til rensning af skinner. Det består af en stang med en klods af coridon* med en art burrebånd. Endvidere er der specielle filtstykker til montering på klodsens samt et polér- og rensmiddel. Filtstykkerne findes til såvel

to- som trelederspor.

Sættet kan bruges manuelt, men man kan også montere en klods under en vogn for løbende rengøring (fra spor Z til spor 1). Rensemiddel opløser fedt og snavs samtidig med, at skinnerne poleres på køreflader og hermed forsegles. Flasken skal rystes grundigt inden brug, da polérmidlet ellers bund-

fælder sig.

Til forskel fra mange andre rensklodser, der ofte består af carborundum, der laver mikroskopiske ridser i skinnernes køreflader, renses og poleres "Der Schienenreiniger" skinnerne uden at beskadige dem. Polérmidlet kan også bruges til rengøring af hjul. ■



Sættet med skinnerenser og polérmidlet samt filtskiver.

* Coridon – en blanding af stenmel og resin, bruges bl.a. til bordplader og håndvaske.

Startsæt spor Z-H0: Vejl. pris, kr. 345,-.

Skinnerensning på den hårde måde

Den nye skinnerenser fra Messe Handel I/S fik mig til at tænke på, hvordan man greb problemet med smudsige skinner og dårlig adhæsionskraft an for 50 år siden. I det datidige Brawa-katalog havde Seuthe universalløsningen, nemlig produktet "Der Steigungs-Riffler".

Med dette apparat kunne man øjensynligt lave tværgående riller i skinnerne og dermed anlægge meget stejle stigninger, hvilket dels gav mere plads, dels skabte flere muligheder ved anlægsbygning. "Stignings-ridseren" kunne også bruges til at slibe dårlige kontaktste-

der ned, men det bedste ved dette velmente, men dybest set skadelige værktøj, var, at det også kunne bruges med en rensende filttot.

Reklameillustrationen viser, hvor imponerende stejle stigninger, togene kunne klare, når der var lavet riller i skinnerne, og ganske smart solgte Seuthe også rengøringsmiddel til disse riller, der lynhurtigt må være blevet fyldt med snavs og skidt.

Jeg mindes ikke at have set "Der Steigungs-Riffler" i brug, og jeg vil på det kraftigste advare mod brug af file, sandpapir, slibeklodser med jernpartikler eller andre, malebariske midler til skinnerensning. Selv bruger jeg små stykker af hård masonit (den ru side), og det er såvel billigt som nemt at arbejde med.

fs



Industrien har lavet mange påhit for at hjælpe de hårdt trængte modeljernbanebyggere.



Forsiden af Brawa-kataloget - de vil nok ikke anbefale produktet i dag.

SSLma-vogn fra Brawa

Af Flemming Søeborg

Brawa har udsendt en lav, åben godsvogn til skinnetransporter – litra SSLma 44 fra DB. Typen blev bygget fra 1934 og frem, og der blev bygget 3.500 af denne og lignende typer med tre, senere fire tværdragere på undervognen. Det nydannede DB overtog 1.400 eksemplarer i 1949, mens DR (Ost) fik 500; et mindre antal gik til Polen, Østrig, Frankrig og Italien. Vognene holdt sig i drift for DB-udgaverne indtil 1980'erne, hvor DR, der manglede vogne, købte nogle af DB, da deres egne vogne allerede da var ud-rangerede.

SSLma-typen – eller en lignende type med strækbånd i stedet for som her med lukkede dragere (fiskebug) på undervognen – blev også benyttet til transporterne af ledvogne til Københavns Sporveje fra 1960 og frem,



Den nye skinnetransportvogn i neutrale omgivelser. Foto Brawa.

så vognene har absolut relevans på et dansk epoke III-anlæg. De har også fragtet nye skinner hertil og gamle skinner væk igen.

Brawas model

Brawas model er helt ny, og den kommer i udgaver fra såvel DB, DR, ÖBB, SNCF som FS. Denne model er fra DB og har nr. 918 713 (epoke III). Vognen er helt støbt i metal, hvilket giver en god vægt og modvirker 'banan-form'. Vognen er matsort, mens læssefladen er grå-brun. Der er vedlagt side-

støtter samt bremseslanger og attrapkoblinger. Modellen er uhyre letløbende og har selvfølgelig NEM-skakter til koblinger. Hjulskiverne er profilerede indvendigt, og bogierne er af den presedede type.

Den øvrige undervogns-udrustning er fuldt ud gennemført, hvor sågar stængerne til bremseudligningshåndtagene er med. Detaljerne – der er mange – er heldigvis enten af flek-

sibelt kunststof eller også af hård, tynd metaltråd. Side-støtterne kan anbringes i meget små holdere, men det betyder, at de ikke kan drejes ned, ligesom endegavlen og rækværket heller ikke kan lægges ned. Mon ikke man kan leve med det? Det er i hvert fald en flot, tidstypisk godsvogn fra Brawa. ■

Brawa art. nr. 47201 DB Skinnevogn SSLma. Vejl. pris kr. 330,-.



Den nye ledvogn nr. 805 ankommer på en tysk fladvogn af lignende type til København L. i efteråret 1960. Foto Torben Liebst.



DB SSLma 918 282 på Kværkeby station i april 1957 under pålæsning af gamle skinner. Foto Holger B. D. Sørensen.



Endegavlen er flot og gennemført, endda med påtryk på pufferplanken.



Flotte detaljer ved bremseplatformen.

N 209 fra Märklin

Af Flemming Søeborg

Så er der atter udsendt en N-maskine fra Märklin, N 209. Spørgsmålet er så, om dette er den ultimative N-maskine, der én gang for alle sætter slutstenen med en supermodel.

Modellen er flot, den er udstyret med 13 digitale funktioner, den kører fint og jævnt, påtryk og finish er, som altid hos Märklin, helt i orden, og der er flere af de typiske, danske detaljer, som N-maskinerne blev udstyret med ('havebænk', to lanterner for og én bag, helt sort overdel, rødt/hvidt/rødt 'slips', lang fodplade osv). Alligevel er det en almindelig, tysk BR 50 – den er blot ommalet til danske farver.

Øverst på kedelryggen foran skorstenen sidder stadig de to 'pukler', Knorr-fødevandsforvarmeren, som ikke sad på de danske maskiner. Ved siden af skorstenen er rangerklokken



Nummer og litra på førerhuset svarer fuldt ud til forbillede.



Røgkammerdøren og andre detaljer passer ikke helt til N 209.



Den nye N 209 – et vægtigt lokomotiv med store kræfter.

monteret – den blev fjernet i Danmark – men værre er det, at røgkammerdøren stadig er den tyske type og helt forkert. Selv den firkantede, tyske nummerplade sidder der stadig. Slampotten mangler, lige som den lille trykluftbeholder på fodpladen foran førerhuset og en del andre småting. Tenderens kulbeholdning er heller ikke afdækket – det blev de på de danske lokomotiver – så det er stadigvæk kun en nogenlunde korrekt efterligning af en N-maskine. Forløberen er med pladehjul – det passer for N 209 i 1960'erne. Ved udrangeringen i 1971 havde den fået egerhjul foran. Sneplovene er ikke helt i overensstemmelse med forbilledet, og det er åbningerne i førerhustaget heller ikke, men dem kan man jo male/sætte noget tagpap over.

Hvordan arter 'kræet' sig ellers? Jo, udmærket – kørslen er meget rolig og afdæmpet. N-maskinerne var ikke de store hurtigløbere, så farten passer meget godt til en sejtrækkende kæmpe. Lydene er fine og kraftige. Lyset for og bag ligner klart glødepærellys. Der er for øvrigt også lys i skorstenen – her må man stoppe noget sort stof ned for at dække lyset. Selvom modellen er flot og tydeligt kan identificeres som en dansk N-maskine, er der en række afvigelser, så vi mangler desværre sta-



N 209 med fire domer set skråt bagfra.



Kedelryggen på N 209 afviger fra DSB's lokomotiver.



Den sorte kæmpe gør sig godt i vinterlandskabet, trods alt.

digvæk den helt suveræne model af litra N. Der er dog mange muligheder for selvbygning og findetaljering, hvis man vil have den ægte vare. Nænner man ikke at save og skære i en dansk udgave, kan man jo tage en

fransk eller luxemburgsk og omdanne den – her er undervognen på forhånd sort, og man kan så bearbejde overdelen, som man lyster.

I øvrigt undrer det noget, at Märklin har genbrugt nr. 209, da en model med det

nummer var på markedet for godt ti år siden i meget lignende udførelse. Mon ikke det ville have stimuleret salget, hvis man havde valgt et andet nummer? I følge virksomheden betyder maskinnummeret ikke så

meget for Märklin-entusiasterne, og måske er det blot os andre, der er blevet for meget 'nummERMænd' med tiden? ■

Märklin 37818. DSB N 209. Vejl. pris ca. 2.700,- kr.

N-maskiner i nærbilleder

For at have noget at sammenligne med er der her en række billeder af N 208, fotograferet af Kaj Pedersen, Odense. Der var selvfølgelig forskelle på de ti N-maskiner – det gjaldt f.eks. antallet af domer, skive- eller egerhjul på forløberen og åbninger

i førerhustaget, men overordnet set havde de mange fællestræk, således at man godt kan sammenligne Märklin-modellen af N 209 med virkelighedens N 208 og måske få idéer til videre detaljering.



Litra N 209 med skivehjul på forløberen, fotograferet i 1965. Førerhustaget er helt glat. Foto A. Kirkeby, arkiv www.Jernbanen.dk.



Den tredomede N 208 passerer kommandoposten i Nyborg 1968. Her er mange detaljer, der kan studeres nærmere. Foto Kaj Pedersen.



N 208 under vandtagning i Odense 1967. Foto Kaj Pedersen.



▲ N 208 som særtogsmaskine i Nyborg. Her kan man se nogle af kedeltrygsdetaljerne såsom dynamoen og én af de tre domer. Foto Kaj Pedersen.



På dette billede af N 207 i Nyborg i 1967 ser man tydeligt, hvordan den danske røggamerdør adskiller sig fra den tyske. Foto Kaj Pedersen.



Påskrifter på førerhuset af N 205 til sammenligning. Cifrene er ikke lige store, kan man se. Foto Kaj Pedersen.

Ur-skinnebus fra Brekina



Af Flemming Søeborg

Brekina har som bekendt udviklet en række interessante og meget vellykkede modeller til skinetrafikken. Den seneste nyudvikling er ur-skinnebussen VT 95.9/VB 140.7 fra Uerdingen i H0. Denne skinnebus blev bygget i en lille serie på 12 motor- og 10 bivogne

til Deutsche Bundesbahn (DB) i 1950 samt 10 sæt til Luxemburg, og grundtypen var så vellykket, at den dannede basis for de senere så velkendte, røde skinnebusser (VT 95, 97, 98) fra DB.

Uerdingen-typen var meget kort – akselafstand 4,5 meter for såvel motor- som bivogn. De to enheder var næsten ens bortset fra, at

Uerdingen-rhomben, som prydede fabrikens skinnebusser gennem mange år. Kilde Wikipedia. ►

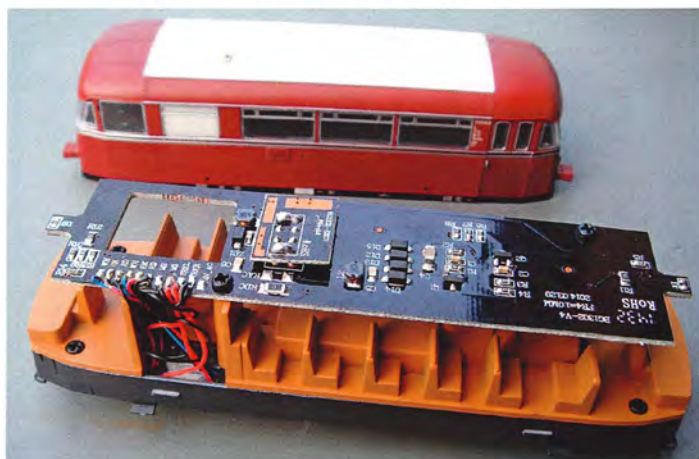


Den markante front er eminent gengivet.

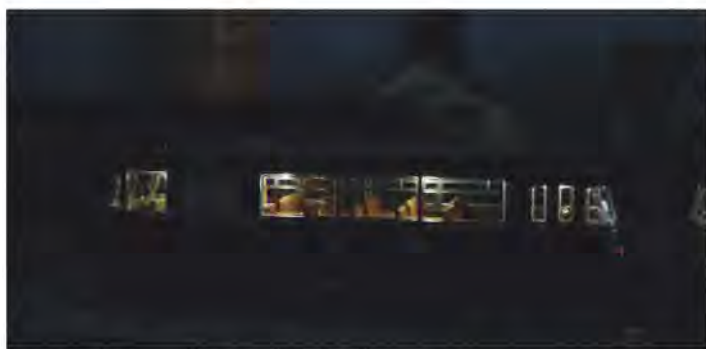
▲ Brekinas skinnebussæt klar til kørsel.



Der er vedlagt en del smådele til vitrinebrug.



Overdelen er blot klipset fast. Platinet er monteret over sæderne og ses ikke udefra.



De store, klare ruder giver et glimrende kig ind i vognene, også ved nattetide med indvendig belysning.



En ukendt VT 95.9 set forfra. Foto Wikipedia.

motorvognen blot havde én dør i hver side og lidt anden undervognsudrustning. Begge vogne havde toilet, men bivognen havde ingen styrepult. Derfor måtte motorvognen løbe om ved hver endestation.

Fronterne var karakteristiske med 'kasketskygge' over forruderne og svungne kromlister – nogle stillelementer, der heldigvis senere forsvandt fra serie-modellerne. Vognene havde automatiske koblinger, men de måtte dog afkobles manuelt. For- og bagende havde blot to lanterner, da man dengang ikke anvendte triangellys foran. Bemalningen var RAL 3005 vinrød, og skinnebusserne ændrede stort set ikke udseende i deres levetid, bortset fra småændringer ved påskrifter, montering af taglanterne og lignende.

Brekina-modellen

Modellen er helt i overensstemmelse med forbilledet – hvad ellers kunne man forvente af en Brekina-model? Mål, proportioner, udseende stemmer overens med Uerdingen-typen, og det er

svært at fremhæve det ene frem for det andet. Der er f.eks. fuldstændigt frit genemsyn gennem såvel motor- som bivogn, de utallige nitterækker på sider og tag er flot gengivet, påskrifterne og den halvmatte finish er perfekt, kasketskyggerne sidder, som de skal, de tynde sølvlister er meget flotte, og der er lysskift for/bag så begge vogne. Pas dog på med håndteringen af motorvognen, for de spinkle skinnerømmere for og bag knækker ved mindste berøring (ekstra dele er vedlagt).

Der er plads til ottebetnet dekoder i begge vogne, men det tager desværre lidt af gennemkigget i motorvognen (muligvis kan man finde en tilpas lille dekoder, der kan ligge i udsparringen under taget og dermed være usynlig?). Ledningerne føres gennem toiletrummet og er dermed usynlige. Der er vedlagt forskellige kob-



I Brekinas noget grovkornede streg får man endnu bedre indtrykket af kasketskyggen og det 'djærve' udseende af den lille skinnebus.

lingstyper, såvel attrapper, fungerende klokobliger som faste koblingsstænger, men man kan ikke bruge NEM-kobliger i skakterne.

Kørslen

Hvorledes opfører den lille ur-type sig så? Motoren er fuldstændigt indkapslet og dermed usynlig udefra. I analog drift har skinnebus-sen dog påfaldende mange 'udfald' på kørslen på Roco-Line skinner (uden polariserede hjertestykker), så den skal have lidt gas over sporskifterne for ikke at gå i stå. Kørestøjen er passende, og belysningen veksler naturligvis med spændingen. Udløbet er ikke værd at nævne. I digital drift er køreegenskaberne noget bedre, men stadigvæk ikke helt optimale – selvom motor-

vognen ikke har hæfteringe, og begge aksler er ekvibrerede, virker det som om, den har svært ved at optage strøm med den korte akselafstand, så den har en lidt hakkende kørsel lige som i analog kørsel. Det er mærkeligt, for netop strømoptaget har været et af Brekinas kerneområder i deres skinnekøretøjer, der udmærkede dem i forhold til andre fabrikater. Her skulle nok have været indbygget en kondensator til at give den fornødne kraftreserve. Belysningen for og bag er klar og tydelig, og den indvendige belysning gengiver moderne neonbelysning meget godt. ■

Brekina art. nr. 64400/64430
DB VT 95.9/VB 140/7, epoke IIIa. Vejl. pris. kr. 975,-/480,-.



Som det går det meste jernbanemateriel - det bliver slidt op, udrangeret og til sidst ophugget. Denne vogn har fået horn på taget og har kørt ved en tysk privatbane. Foto Wikipedia.

Blue Water-bærevogn i N



Tekst og fotos Rolf Brems

Seneste danske nyhed i Fleischmanns felttog for den moderne N-kører er en dobbelt bærevogn litra Sggmrs fra AAE (Ahaus-Altstätter Eisenbahn Holding AG). Lasten består af to Blue Water 45-fods containere.

Vognen, som blev udviklet sidst i 1980'erne, er en åben rammekonstruktion med seks aksler. Den er ledet over midterbogien og udstyret med forbilledligt overliggende midterplader. Den underste plade kan dog falde ud, hvis du vender vognen på hovedet for at se bremsedetaljer m.m.

AAE er hjemmehørende i Schweiz og driver en udlejningsflåde på 24.000 enheder med hovedvægten på Intermodul-transport.

Af samme grund har en anden operatør i branchen, VTG, hvis fokus har været rettet på gods- og beholder-vogne, fra årsskiftet overtaget aktiemajoriteten i AAE. VTG i Europa bliver dermed den førende operatør indenfor jernbanelogistik og udlejning af jernbanemateriel og bringer den samle-

de flåde op omkring 80.000 vogne.

Blue Water er et dansk shippingfirma, som siden dets start i 1972 i Esbjerg har erobret stort set hele verden. I 2012 havde de 55 kontorer fordelt på 26 lande. Blue Water har i alle årene benyttet sig af jernbanen. Det er dog mest trailere og veksellad fremfor containere, der har været fremherskende.

Modellen

Bærevognen i model er af metal, hvilket er grunden til, at dens spinkle opbygning

Den nye bærevogn fylder godt op på sporene.

til trods kommer op på 26 gram uden, og 41 gram med containere.

Vognen har metalhjul og løber let og ubesværet, også gennem de skarpe kurver.

Hvad bærevognen angår, kan jeg ikke se, at der mangler nogle tekniske påskriftter. De står alle knivskarpe og læselige med kraftig lup. Den har fægekroge og håndbremsehåndtag. Containerne er uden de tekniske påskriftter og kun få detaljer.

Her er Fleischmann efter min mening og prisen taget i betragtning kommet for let til tingene.

Vognen er et flot og opfriskende indslag i strømmen af moderne jernbanetransport.

Vognen er udstyret med NEM-skakt 355 og KK-kinematik. ■

Fleischmann art. nr. 825326, vejl. pris kr. 528,-



TRAXX 3 – BR 187 eller The last mile

Tekst og fotos
Flemming Søeborg

Bag disse lidt kryptiske betegnelser gemmer der sig noget nær et columbusæg, hvad moderne trækraft angår. Bombardier, der står bag den succesfulde TRAXX-serie, har videreudviklet lokomotiverne og præsenterede i 2011 denne nye variant, der har opsigtsvækkende funktioner:

Lokomotivet er beregnet til drift under såvel 25 kV 50 Hz- som 15 kV 16,7 Hz-systemerne og er derfor udstyret med hele fire étbenede strømaftagere. Ikke nok med det, for også at kunne køre og rangere på spor uden køretråd råder maskinerne over en indbygget dieselmotor, der kan drive alle fire køremotorer (med samme trækraft som ved elektrisk drift). Hastigheden ved kørsel med dieselmotor indskrænker sig dog til 60 km/t (tom maskine) eller 40 km/t med 2.000 tons på krogen. De 400 liter diesellolie i tanken rækker til otte



Fine detaljer på taget.



Bjergbestigeren med sit udstyr illustrerer meget godt, at dette er et universallokomotiv.

timers drift – og det er heraf, at navnet *The last mile* hidrører. Endelig har lokomotivet også et batteri til kortere kørsler, så det er taget højde for alle forhold. På siderne er der beslag, således at reklamebannere kan monteres efter behov – det vil sige, at man ikke behøver at ommale eller foliere maskinerne.

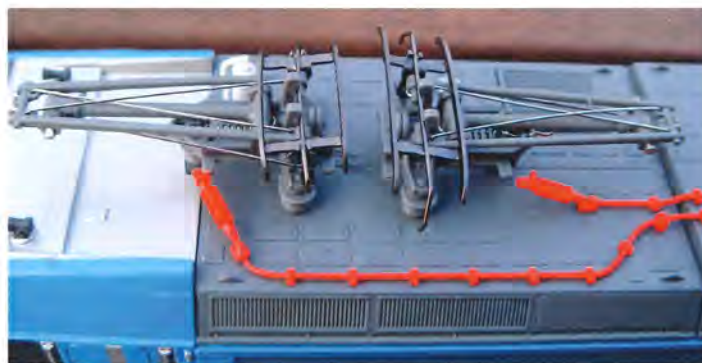
I første omgang anskaffede Railpool fem maskiner, hvor BLS Cargo har lejet de tre, mens DB har anskaffet to med option på flere. De interne betegnelse hos Bombardier er F 140 AC3, og lokomotiverne bygger i høj grad på indvundne erfaringer fra de nordamerikanske lokomotiver ALP-45DP. BLS står i øvrigt for Bern-Lötschberg-Simplon-banen, et stort jernbaneselskab i Schweiz.

Piko-modellen

Piko er en af de førende virksomheder inden for moderne trækraft, og det gælder også for BLS-modellen i H0. Modellen er traditionelt opbygget med centermotor og kardanled, der er PluX22-stik til dekoder, og kørslen er som forventeligt – smidig, uden problemer, stor trækraft. Det kører som en drøm lige fra æsken – ikke noget med flere timers tilkørsel, de tider er forbi. Der



Forbilledet – den virkelige BLS-maskine. Foto Piko – Gerald Stahl.



De to pantografer er tydeligvis forskellige.

er tænd/slukbar front- og slutbelysning og ligeledes tænd/slukbar førerrumsbelysning (i digitaldrift) – det er åbenbart en selvfølge for Piko-modeller nu.

Detaljeringen er i særklasse, meget flot og gennemført. Påtrykkene er omfattende, og det ser ud som om, at alt er med på modellen. Det samme gælder detaljerne, hvor navnlig tagudrustningen er en fornøjelse at se på

– hvad enten det gælder de fire strømaftagere, ledninger eller isolatorer – det er suverænt udført. Dertil kommer prisen, som gør modellen til et rigtig godt tilbud for den, der kører moderne modeltog. BR 187 er da allerede også kommet i andet oplag, så den har været meget populær. ■

Piko art. nr. 51562 BR 187 002-1. Vejl. pris kr. 975,-.



BLS-maskinen på vej til nye opgaver.

SBB Ae 3/6 – et klassisk ellokomotiv i N

Af Rolf Brems

PIKO har udsendt model af elektrolok Ae 3/6 10601 fra SBB (Schweizerische Bundesbahn). Det er et fornuftigt valg, da lokomotivet var i drift fra 1921 til 1994 og dækker således over adskillige epoker – det kører endda i dag som museumslokomotiv.

Ae 3/6 var udstyret med et såkaldt Buchli-drev opkaldt efter opfinderen, hvilket gav lokomotivet et ejendommeligt udseende på den ene side.

Lokomotivet har 2.120 HK og blev udviklet til fremførelse af eksprestog. Der blev i alt bygget 114 stk., tophastigheden var 110 km/t. Senere blev de ommalet i SBB-grøn.

Modellen

Modellen ligger godt beskyttet i æsken. Der medfølger lidt løsdele i form af håndbøjler. Den vedlagte brugsanvisning viser både påsætning af disse samt en eksplottionstegning med reservedelsnumre. Ae 3/6 er forberedt for en PluX12-decoder. Motoren er fempollet med et enkelt svinghjul, modellen har træk på tre aksler, har to friktionsringe og strømoftag fra alle seks aksler. Løbeakslerne i hver ende er har forskellige poler.

Maskinen sætter igang ved den laveste spænding, jeg kan give og kører jævnt og roligt. Den kører ubesværet over sporskifter og igennem en R 30-kurve. Udløbet er ikke imponerende, men i orden.

Vægten er på 78 gram, hvilket er flot for størrelsen. Den kunne trække knap 300 gram togvægt op ad en 3% stigning. Topfastigheden i



▲ Det nye, schweiziske ellokomotiv fra Piko (spor N).

model er 200 km/t og således knap det dobbelte af virkelighedens Ae 3/6.

Den har tre hvide lys i køreretningen, men de skal have ret meget spænding, før de lyser.

Modellen er meget detaljeret med en masse bremse- og traktionsdele, pantograferne er af metal og utroligt flotte. Nogle af de øvrige tagdele er ligeledes af metal.

Jeg har anmeldt og rost PIKO-modeller før, ligesom jeg hjemme på N-banen har en enkelt velkørende model. Man skal ikke drage paral-

leller til det gamle ophav i DDR, hvor PIKO stammer fra. Denne Ae 3/6 er på alle måder en flot og meget velkørende model - hvilket måske også afspejles i prisen. ■

PIKO art. nr. 40320. Epoke IV. Vejl. pris kr. 1.700,-



Büchli-drevet set tæt på - flot i skala 1-160.



Modellen set oppefra med rig udrustning på taget.

Bomme med gitre

Af Flemming Søeborg

Ved Svendborg Vest er der for nyligt blevet opsat nye bomme med gitre. Her har der været mindst én ulykke med dødelig udgang, og på begge sider af overskæringen er der mange uddannelsesinstitutioner, hvor unge studerende måske ikke altid har forståelse for, at kørende tog ikke standser på fem meter. Når togene kommer fra havnesiden, passerer de en skarp kurve lige før overskæringen, og kommer toget med 100 km/t, har lokomotivføreren ingen chance for at standse, hvis nogen render ud foran toget. Forhåbentlig hjælper de nye bomme på ulykkesstatistikken.

Bommene har et fortillfælde, idet der for få år siden blev opsat lignende bomme ved den daværende rutebilstation i Svendborg. Her var det både hensynet til fodgængere, der gik bagom rutebilerne med risiko for at blive kørt ned, det drejede sig om, og ønsket om at blive fri for privatbilister, der partout skulle ind på rutebilstationens område til gene for rutebilerne.

Selvom mange bomme før i tiden havde disse gitre, var det ikke altid, at de var så meget værd, som det ses af Holger B.D. Sørensens herlige billede fra Nordhavn ud for Århusgade. Her er det tydeligt, at i hvert fald den nærmeste bom levner forbi-passerende rig mulighed for at krybe under, hvor bommen er højest...

Ukendt Mo suser gennem overskæringen i Århusgade ved Nordhavn den 27. maj 1963. bemærk bommene og gitrene. Foto Holger B.D. Sørensens.



▲ De nye gitre ved Svendborg Vest med MFA 5086 på vej mod Odense, den 2. februar 2015. Bomme og gitre synes ikke at harmonere rent æstetisk. Foto Spor og baner.

Bomme mod privatbilister ved rutebilstationen, Svendborg november 2012. Foto Spor og baner.



En dampvogn i H0



Af Flemming Søeborg

Tidligt i jernbanens historie søgte opfindere at kombinere damplokomotivet med passagervogne og dermed opnå fordele i driften med de såkaldte dampvogne. Et lokomotiv udgør ofte størstedelen af togets samlede vægt, og i små tog kunne

et lokomotiv veje mere end hele resten af toget – uden dog selv at kunne bidrage med andet end selve trækraften! Blandt andet derfor opstod dampvogne. Herhjemme udviklede Scandias direktør William Rowan således dampvogne til brug ved Gribskovbanen (GDS) og Randers-Had-

▲ Tre stolte repræsentanter for en uddød race - DW 8, DT 8 og XDR 10.103.

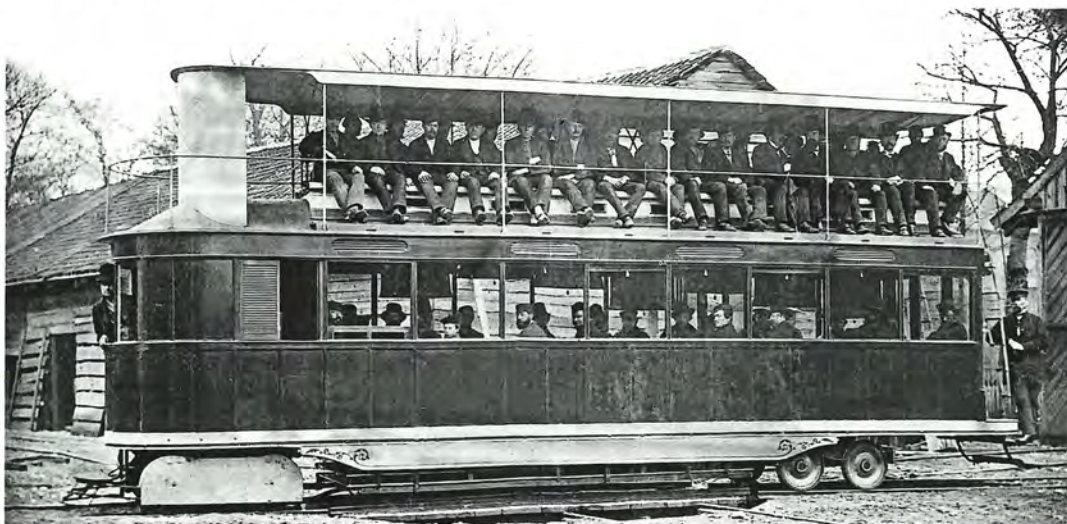
sund Jernbane (RHJ) allerede i 1879/83 – dog ikke med den store succes, selv om der blev bygget knapt 150 dampvogne i alt på fabrikken. Hornbækbanen (HHGB) indsatte i 1920'erne en Sentinel-dampvogn, som heller ikke var vellykket. Til gengæld blev de dampvogne, der blev bygget til nogle jernbaner i det sydlige Tyskland og Schweiz, mere langlivede.

I årene 1900-03 blev der leveret seks Serpollet-dampvogne (DW 2-7) til De badiske Statsbaner (GOE) i Sydtykland, men det var først, da Eugen Kittel i samarbejde med Maschinen-

fabrik Esslingen byggede en serie dampvogne fra 1905-15 (DW 8-15) til De württembergske Statsbaner (KWStE), at de slog an. Disse vogne havde en kedel, der var forsynet med overheder, og maskineriet var så enkelt, at vognen kunne betjenes af lokomotivføreren alene – altså havde man samtidig en besparelse på én mand. Pudsigt er anbringelsen af vandtanken – den er hængt under vognen i den bageste ende. Forrest var førerrummet med kedlen, dernæst fulgte et mindre rejsegodsrum, og bagest var passagerrummet, der svarede til en mindre, toakslet vogn med op til 40 siddepladser. Mens førerrummet fyldte hele vognens bredde, var passagerrummet smallere, således at føreren havde frit syn hen langs vognsiden. Dampvognene behøvede ikke ubetinget at vendes på en drejeskive, hvilket også var en fordel i driften. Nog-



Randers-Hadsund Jernbanes dampvogn A2 fotograferet ved leveringen i 1883. Arkiv Asger Christiansen.



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



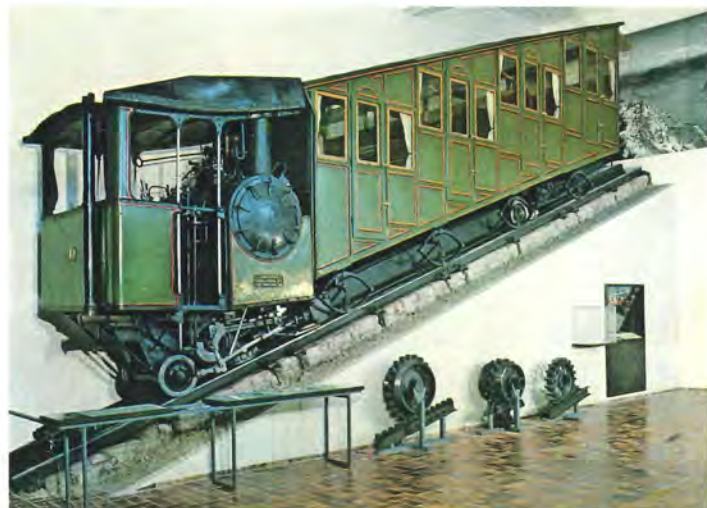
Kittel-dampvogn DT 6 fra DRG. Denne type er forbilledet for den senere Märklin-Trix-model.



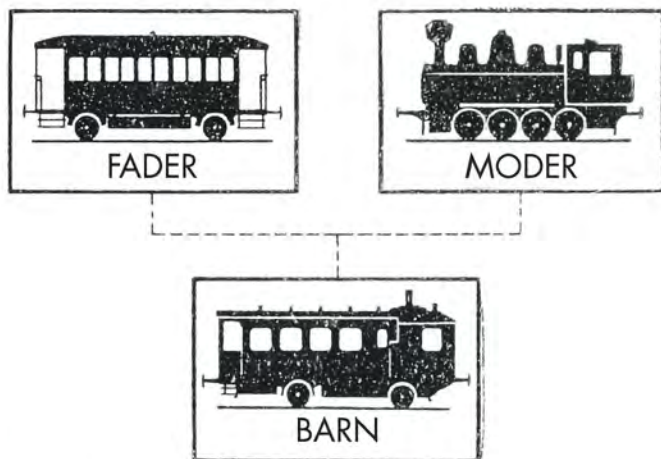
Kittel-dampvogn i råtilstand. På billedet ses bl.a. smørepumpe, styreblok, luftpumpe og selve kedlen. Arkiv Badische Eisenbahn.



En dampvogn af mærket 'Komarek' i begyndelsen af 1900-tallet. Arkiv Spor og baner.



En anden type dampvogn med tandhjulsdriv fra Pilatusbahn. Der er bygget af SLM, Winterthur, Schweiz. Postkort Arkiv Spor og baner.



Stamtræet fra en sælsom familie...

le af Kittel-dampvognene havde åben endeperron, mens andre havde lukket, lige som der var talrige forskelle på vognene så som akselafstand, skygger over førerrumsvinduerne, udførelsen af diverse detaljer osv. En afart af dampvognene blev indsat på Pilatus-banen i Schweiz (den stejleste tandhjulsbane i verden). Disse to vogne blev bygget af Schweizerische Lokomotiv- und Maschinfabrik Winterthur (SLM) i 1889 og er bevaret. Den ene befinder sig på Deutsches Museum i München, og der eksisterer planer om at sætte en eller dem begge i drift igen. Flere andre fabrikker byggede lignende dampvogne, bl.a. Komarek/Ringhoffer, Stoltz, Daimler m.fl.

Broget skæbne

De fleste af Kittel-dampvognene blev overtaget af Deutsche Reichsbahn Ge-

sellschaft (DRG) i 1925, hvorefter de blev malet gul/røde, senere grønne. Ved en nyordning i 1930 var der stadig 14 vogne i drift, heraf seks af de württembergske (DT 9-14)*. Efter afslutningen af Anden Verdenskrig var der 13 dampvogne tilbage i Tyskland, heraf ni i vestzonen. Syv af dem blev hurtigt udrangeret. De to sidste var DT 1 og 8, som det nydannede Deutsche Bundesbahn overtog i 1949 og malede purpurrøde. DT 8 forblev i drift indtil 1953, hvorefter den blev skrottet den 3. marts 1954. De franske Statsbaner SNCF overtog tre maskiner DT 2, 3 og 9, hvor de to første blev brugt til intern drift indtil begyndelsen af 1950'erne. De blev malet flaskegrønne og blev litereret XDR 10.102 og 103. En enkelt, DT 6, blev overtaget af DR (Ost) og blev litereret DT 151. Den blev udrangeret i 1957.



En fascinerende oldtimer med godt med detaljer. Foto Spor og baner.



Bagenden på den nye dampvogn - men førerrummet er i den modsatte ende. Foto Spor og baner.

Trix-modellen

Modeller af Kittel-dampvognen er ikke nye - i 1995 lavede Trix i samarbejde med Märklin deres første model af dampvognen i gyldebrun udgave. Den var helt i metal og havde derfor en god vægt - til gengæld var drevet helt forældet med kraftoverføring med snekker og langt kardanled med tandhjul og træk på begge aksler, men absolut intet udløb. Den var stiv i alle led og kørte elendigt - måske en medvirkende årsag til, at Trix led skibbrud kort tid efter og blev overtaget af Märklin? Ærgerligt, for vognen var meget smuk og flot detaljeret. Indretningen var ligeledes veldetaljeret med sæder af trælister (lavet i plastik), og der var selvfølgelig indvendig belysning.

I "00-erne" kom en ny udgave af Kittel-dampvogn-



Nydelige påskrifter på vognen - 'Île Napoleon' var et dampdepot i Mulhouse. Foto Spor og baner.

nen fra Märklin/Trix med overdel af kunststof og bedre drev, og den er siden udsendt i flere bemalinger (DRG, DRB, DB) og nu - efter næsten et års ventetid - i den grønne version fra SNCF. Modellen er lige som forgængerne meget charmerende, og det er specielt fascinerende at se gangtøjet i arbejde på drivakslen - for det fungerer upåklageligt. Man kan heller ikke se sig mæt på de mange detaljer, lige fra de flotte lygter, håndbøjler, tagudrustning til egerhjul og overgangsbøjler - det er bare en dejlig model.

Den nuværende Trix-model er gearet, så den kører med moderat fart - som det sig hører for en ældre sag. Den er udstyret med stik til 21-benet dekoder, men det er næsten umuligt at montere dekoderen. Modellen har belysning for og bag, men mærkeligt nok ingen interiørbelysning, selvom den kunne have fortjent det. Indretningen meget 'kønsløs' - der er blot tale om stiliserede gengivelser af ryglæn uden struktur, mens sæderne er sparet væk pga. drevet. Modellen overholder alle mål inden for en meget snæver tolerance (+/- 1 %), så der er ikke noget at klage over på det punkt. Til gen-



Gangtøj og cylinder på dampvognen - desværre med en ret dominerende Phillips-skrue midt i... Foto Spor og baner.

gæld er trin m.v. lavet i et totalt uholdbart plastmateriale, der knækker for et godt ord. Det er mærkeligt, for nylon/delrin eller andre elastiske, holdbare kunststoffer er for længst opfundet og benyttes af andre producenter.

Andre modeller

Märklin/Trix har nu ikke været alene om at lave modeller af dampvognene: I årenes løb har flere firmaer forsøgt sig med modeller af dampvognene. Blandt de første var Heinzl, Röwa, M+F, Rai-Mo og Bühler - dem alle i H0. De første modeller havde ikke fungerende styring. Senere er der lavet små serier af håndbyggede vogne bl.a. i spor 1. Dampvognen er nok en eksotisk

sag, men som et led i den teknologiske overgang fra lokomotiver til motorvogne er Kittel-vognene meget interessante. I øvrigt blev de sjældent vendt i den daglige drift, og på Trix-modellen af DB-udgaven er vognløbskiltene 'faste' - med pile, der angiver retningen af de to endestationer. ■

Trix art. nr. 22258. SNCF Kittel-dampvogn. Pris ca. kr. 1.400,-.

* Forskellige kilder oplyser varierende tal. Endvidere er det svært at finde samstemmende oplysninger om vognene, så det ovenfor angivne må tages med et vist forbehold.



Vognen skilt ad - der bør anbringes passagerer og fører i vognen. Foto Spor og baner.

Kan det virkelig passe?

Tekst og fotos
Flemming Søeborg

Igenem mange år har Fleischmann haft en kontaktskinne 6432 i programmet, beregnet til påvirkning fra den 'Pilz-Kontakt', der sidder under de fleste Fleischmann-H0-lokomotiver. Kontaktskinnen består i den synlige del af en lang skinne, der er placeret mellem køreskinnerne. På fremtidige Fleischmann-modeller vil kontakten i øvrigt kunne demonteres.

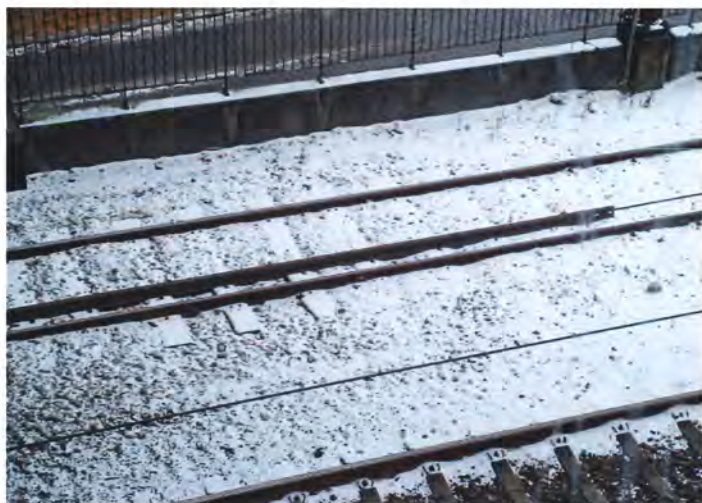
Selve kontaktskinnen kan i første omgang virke noget påfaldende på modelsporet, men der er ingen grund til fortvivlelse over det – for som det ses på billedet fra Odense Banegård vinteren

2012, anvender Banedanmark også disse kontaktskinner i særlige tilfælde. Det er et meget enkelt og pålideligt system til at markere sporbesættelse eller påvirke signal- eller sporskiftedrev osv.

Eller er det en lidt for tidlig aprilspøg? Jo, det er det – Banedanmark anvender ikke 'Fleischmann-princippet' i driften, og den korte skinne tjener nok snarere til at holde et evt. afsporet tog fra at tørne ind i rækværket mod busholdepladsen eller at køre ind i en af pillerne, der holder stationsbygningen oppe. Men, som det ses, kan man næsten altid finde et forbillede for modellerne. ■



Fleischmann-kontaktskinne 6432.



Fleischmanns kontaktskinne i virkeligheden, Odense Banegård Center, februar 2012.



Et kig mere på kontaktskinnen i Odense.

Åben godsvogn litra Rmms i N

Tekst og fotos Rolf Brems

Fra Hobbytrain kommer denne fine epoke V-vogn fra DB. Det er en lillebror til RS-vognen, fem meter kortere, hvilket gør at den virker meget harmonisk. Den er 14 meter i virkeligheden og kan laste 59 tons.

Den bruges både til transport af køretøjer og tunge valsede profiler. Typen er dog kraftigt på retur, men den figurerer stadig i DB Schenkers vognpark.

Modellen er meget de-

taljeret, bl.a. har den fine bremsehåndtag og seks hængslede indsatser i ladet til fastgørelse af gods. Alle påskrifter står skarpe og tydelige, koblingerne er fjedrende, hvilket ikke har været standard hos Hobbytrain.

Den er meget velkørende på sine metalhjul. Vægten er dog kun 11 gram, så lad den køre med lidt tung last. Der er NEM 355-skakt med kk-kinematik ■

Hobbytrain art. nr. 23861.
Vejl. pris 185,-



NYE DSB MO

HELJAN

PÅ LAGER OG KLAR TIL LEVERING



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

Pr. stk.
**KUN
2.295,-**

BEGRÆNSET OPLAG!



45201/45202



45211/45212



45221/45222

FØLG SENESTE NYT PÅ WWW.HELJAN.DK ELLER FACEBOOK.COM/HELJANAS