

SPOR OG BANER

Model og virkelighed

Nr. 20 · April · Årgang 2015

DKK 115,-



Carlskilde Bryghus får nu sporforbindelse



USATC-vogne i Danmark



Æ Kleinbahn i haven



BR 212 i skala N



Ny G-vogn fra Dekas

BK 23.04.2015 - 17.06.2015
DKK 115,- SEK 145,- NOK 130,-
ISSN 2245-4039



9 772245 403007 00020

BK returrage 25



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



HMB dansk signalpost type 1935 i H0

Byggesæt med forbillede i Post 4 på den nye Fredericia rangerbanegård fra 1935. Denne bygningstype var typisk for 1930'erne, og kunne ses på forskellige danske stationer.

Brawa specialserie : H0 Diesel. V100 Vemb Lemvig Thyborøn Jernbane

Oml. 1990 fra VLTJ ML 15. Solgt 2001 til Paction Eisenbahnservice i Tyskland. Forventes 2. Kvt. 2015



A.C.M.E. specialserie

Godsvognsæt med 2 vogne 1 stk. Hios DSB gods 1 stk. FDB Distributionen. Blev bla. Brugt hos FDB Distribution i Vejen. Specialbygget til palletteret gods, som hurtigt kunne af- og pålæses med gaffeltruck på grund af de forskydelige sidevægge.



Dekas/Exact-train

3-akslede biltransportvogn med blikssider. Varianter i både ep. III og IV



Havebanen kalder på LGB

Med startset og skinner op til 120 cm længde er du i gang. MHI Exclusiv LGB Ølvogn



Märklin Spor 1

Digital Startset med BR 80, 3 godsvogne, mobilstation



Besøg os til

DMJU MODELTOGSUDSTILLING
IKØGEHALLEN

lørdag d. 25/4 - søndag d. 26/4
Butikken er lukket d. 24. - 25. april

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.

www.fairauktion.dk



Er en auktionsside, for salg og køb af modeltog og tilbehør

Er en auktionsside der kun tager et gebyr for oprettelse af en almindelig auktion

Er en auktionsside med mulighed for oprettelse af egen web-butik i Fairauktion regi

Er en auktionsside med mulighed for, at eftersøge en bestemt model eller lignende

Vi glæder os til, at se dine auktioner på siden ☺

Vi kan kontaktes på: fairauktion@godmail.dk



MY veteranog 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 veteranog 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 veteranog 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.





UNDSKYLD!!!

Sidste nummer var et eksempel på, at man skal tage misteltenen i ed, inden man begiver sig ud på uvante områder. Alt, hvad der kunne gå galt, gik galt, og det har været en lærerig proces. For det første skulle bladet nu omdeles af en ny distributør, Bladkompagniet (BK). Det skulle være ligetil, firmaet har årelang erfaring med omdeling af blade og aviser. Uheldigvis blev Spor og baner leveret fra trykkeriet i folie med navn og adresser påtrykt – og det var IKKE meningen. BK er vant til at sende aviser og blade ud UDEN adresser, da de har deres egne, interne adresselister, som budene afstemmer med ruten. Det betød, at alle blade en sen fredag eftermiddag måtte befries for folien igen, for at bladene kunne uddeles om søndagen. Skulle de have ny folie

om, ville det have betydet en forsinkelse på op mod to uger. Så langt, så godt!

Uheldigvis blev det regnvejr flere steder denne søndag, så allerede om morgenen begyndte de første klager over ødelagte blade at dumpe ind her. Det blev værre, efterhånden som abonnenterne fik tømt deres postkasser; og mange havde overhovedet IKKE fået deres eksemplar af bladet – hvor det så end blev af? Selv undertegnede, der skulle have haft resten af oplaget leveret her, måtte kigge forgæves efter det (normalt kommer der en palle blade med vognmand), og da trykkeriet endelig efter to rykkere fik afsendt bladene, skete det – o vé – med Post Danmark – og så var fanden løs i Laksegade, for nu blev det først rigtig morsomt med ødelagte blade. Jeg måtte i huj og hast få trykt flere blade, således at der var erstatningseksemplarer nok. Hele dette cirkus har taget mere end to fulde arbejdsuger – tid, der kunne være brugt på mere fornuftige ting.

Jeg har nu fundet et nyt trykkeri, der sammen

med BK fremover – håber jeg – vil udgøre et stærkt makkerpar for Spor og baner. Det nye trykkeri har allerede vist, hvad det kan, så jeg forventer meget af samarbejdet. Fremover vil alle blade være folieret – og blive leveret i jeres postkasser, men stadig uden navne på. Det fungerer for den daglige avis og for masser af blade, så selvfølgelig vil det også fungere for Spor og baner. Og gør det ikke det, så giv besked – for så sætter vi Barnaby, Wallander og Inspector Morse på sagen!

Foråret har bragt, om ikke velsignet bud, så dog en del nyheder – og der vil løbende komme mere nyt. McK barsler inden længe med ME-lokomotivet i ny superudførelse – den nye model er helt reelt et nyt produkt, som adskiller sig markant fra den hidtidige (metaloverdel, ætsede detaljer, ESU-elektronik m.v.). Se originalen på

Danmarks Jernbanemuseum, hvor ME1501 netop er blevet indlemmet i samlingerne. Dertil kommer G/Gs-vognen fra McK, som netop gennemgås i dette nummer. Endvidere har Heljan annonceret Lynette-togene – det er modeller, som mange har efterlyst i årevis. Foråret vil nok bringe andre, uventede nyheder. På gensyn den 25.-26. april i Køge-Hallerne – det bliver givetvis en meget spændende udstilling under DMJU's vinger.

Med venlig hilsen,
Flemming Søborg

Rettelser til nr. 19:

SHS-jubilæet fandt sted den 15. februar og ikke den 8. Billedet side 38 viser de fem medlemmer, som fik 50 års medlemsmedalje; det var kun Leif Bang, der blev udnævnt til æresmedlem.

Parate til udbringning af Spor og baner...



... ses her en række af Bladkompagniets Nimbus-motorcykler. Sidevognene er endnu tomme, men snart vil de blive fyldt med seneste nummer af bladet, håber vi – til glæde og fornøjelse for læserne. Ja, sådan ville vi nok have skrevet for 40-50 år siden, og sådan burde det også have været. Vi krydser fingre for, at det fremover vil gå glat med omdelingen, også selvom det ikke længere sker med Nimbus'er.



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

SPOR OG BANER

Model og virkelighed

Nr 20, 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.
Løssalgspis 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 -11 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. email-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 11 77 28.

Spor og baner er layoutet og trykt hos Deslers.
Alle rettigheder til artikler, skemaer, tegninger og billeder
tilhører Spor og baner og forfatterne. Eftertryk af mate-
riale fra bladet er forbudt uden forudgående aftale med
Spor og baners redaktion. De i artiklerne fremførte syns-
punkter og meninger er forfatterens egne og deles ikke
nødvendigt af redaktionen.

Forsiden, stort foto:

Finn Frøsig

Små fotos fra venstre mod højre:

US-vogne: Foto W. Hollnagel

Havebane: Spor og baner

BR 212: Rolf Brems

G-vogn: Vagn Holstein

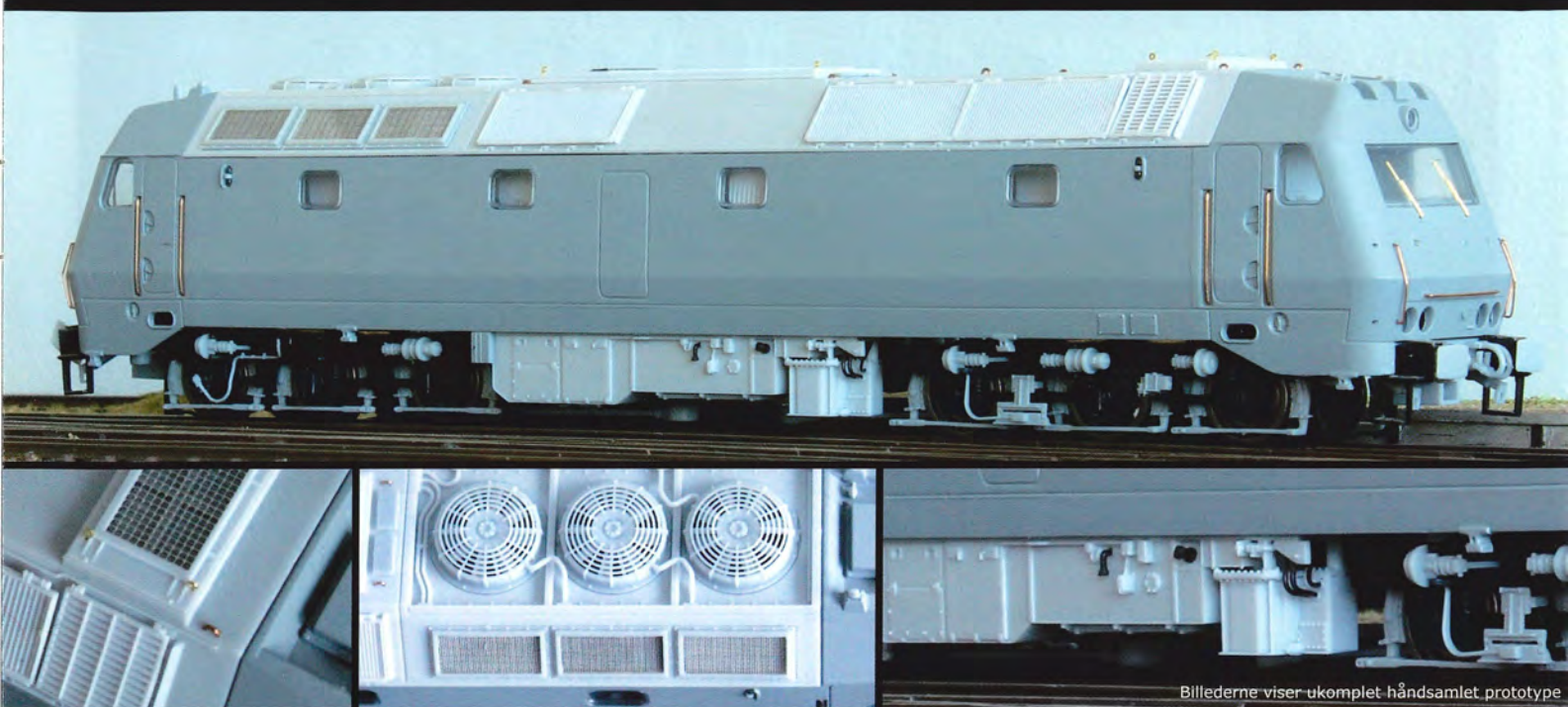
Indholdsfortegnelse

Leder	3
De prøjsiske amtsbaner i haven	6
Film om Svendborg-Nyborg banen	10
Tog på Nordbanen	11
Vestallierede godsvogne i Danmark 1945-49, del 1	14
Matador i model	18
Hytte til Spor N	24
Sporvejen i Rostock	25
Sidebanestation med industritilslutning	28
Toget på sidesporet	32
For 46 år siden	33
Trafikale forhold den 9. april 1940	34
Herman Görings modeljernbane	37
Kuhlmanns salonvogn	38
En G(anske almindelig) vogn	39
Havnebanen i Holbæk	41
Promontory Point - nu med tog	42
Fransk 2D2-maskine	43
Ellok vid Sveriges Järnvägar	44
Nye Umbau-Wagen fra Fleischmann	45
His - den korte skydevægs vogn	46
Toget tager mælkevejen	47
Ding-ding - en ligeud, tak!	48
Steyr lastvogn i H0	51
Prøjsisk station fra Kina	52
BR 212 005 - en moderne østtysker i spor N	54
Gustafssons Autoværksted - et håndværker tilbud	56



Sidesporet på Give station er for nyligt blevet renoveret med ny sporstopper. I den forbindelse blev de tilhørende få meter spor også fornyet med meget store skinneprofiler og betonsveller – mens det gamle spor stadig har rådne træsveller og mindre profil – pudsigt, fordi der formodentlig aldrig kommer til at holde tog der. Give den 23. marts 2015. Foto Spor og baner.

McK i Køge



Billederne viser ukomplet håndsamllet prototype

Kig forbi vores stand på DMJU-messen i Køge 25-26. april 2015, og se bl.a. nye produktionsprøver af ME og gummivognene, første prøvestøbninger af Hs-t/His/Hims både med og uden bremseplatform, og første prøvestøbning af endnu en godsvogn. Endvidere er der nye versioner af Gs-vognene klar til salg. Og så vil tiden vise, om der skulle dukke endnu en formnyhed op.....

www.mck-h0.dk



Deka

Husk alle vores løsdele...

Selvom der har været stilhed omkring vores løsdele produceres der stadigvæk.

Vi har således sendt DK-A-2007 CL-CLS trin på makedet og DK-A-2005 PT/PTR sæt forventes i butikkerne i april/maj 2015

Vi forventer snart at præsentere et nyt katalog med nye løsdele.

Hvor kan Dekas løsdele købes?:

I følgende modeljernbane forretninger er vores løsdele lager varer.

Sjælland:

DF modeltog
www.dfmodeltog.dk

Din-min hobby
www.trains-r-us.dk

Godstoget hobby
www.godstoget.dk

Kystbanen
www.kystbanen-online.dk

På Sporet
www.paa-sporet.com

Fyn:

Fyns modeltog
www.fyns-modeltog.dk

Odense Hobby & Model-jernbanecenter
www.modeljernbane.dk

Jylland:

Felderbanen
www.felderbanen.dk

Hobbykæden
www.hobbykaeden.dk

Lekbo handel & modeltog
www.felixteam.dk

SMT modeltog
www.smtmodeltog.dk

Vejlesens Hobby
hejle.blogspot.com

Deka

www.dekas.dk
info@dekas.dk

De prøjsiske Amtsbaner i haven



Amtsbanetoget er løbet om i Rødning og er klart til returkørsel.

Tekst og fotos
Flemming Søeborg

Mange har nok hørt om det herlige, prøjsiske havebanemiljø, som Johannes Spek i Rødning gennem de seneste år har opbygget. Jeg besøgte ham for mange, mange år siden, og da der siden er sket en del med havebanen, var det tid til et nyt besøg.

Det var en strålende sensommerdag, og straks ved min ankomst gik vi ud i haven for at komme i gang med kørslerne. Johannes har siden mit første besøg bl.a. fået bygget en kombineret lokomotivremise og et driftsdepot i form af et stort skur, hvor togene kan køre ud og ind via en art katteløb. Så kan togene meget hurtigt komme indenfor i tørvej, hvis det bliver regn siger Johannes, der dog nu i stedet skal have dagens første tog ud på sporet.

- Hvilket skal det være, spørger han, og vi enes om et mindre, tysk damplokomotiv med en række toakslede passagervogne – netop sådan et tog, som kunne have kørt på de virkelige 'Kleinbahnen' i Sønderjylland.

Toget damper lystigt ud på strækningen – det afgiver de velkendte dampslag og andre lyde, og fra skorstenen kommer 'dampskyer' pulsende ud. Turen går først via den lille krydsningsstation Brændstrup videre til hovedstationen Rødning, hvor maskinen må foretage omløb – småbanerne havde ikke mange drejeskiver, fortæller Johannes, der har sat sig meget grundigt ind i banernes og landsdelens bevægede historie og kan fortælle indgående om hvert et hus på anlægget.

- Jeg synes, at du har lavet flere bygninger siden sidst – stemmer det?

- Det er rigtigt – nu har jeg f.eks. lavet en købmands-handel, præstegården, et gæstgiveri, hotellet og kirken, som arkitektonisk falder uden for stationsbyhusene her fra Rødning. Kirken er fra 1700-tallet og hvidkalket, men den hører jo til byen.

- Hvordan laver du de flotte bygninger?

- Det er vandfast finér, smurt over med siet strandsand og lim og derpå malet.



Så er vi ude på linjen og fortsætter mod Rødning.



Gramm station er banens anden endestation – lidt mindre, som det også kan fornemmes af stationens størrelse.

- Hvad med murstenene?
- Det er blot tegnet på med en særlig pen. Tagene er lavet på lignende måder – f.eks. af fræsede træplader.

- Står bygningerne så ude hele sæsonen?

- Ja, det gør de – og mange af dem er over 10 år gamle, men det kan ikke ses på dem.

- Hvad er hemmeligheden?

- Hver aften – og når det bliver regnvej – dækker jeg dem til med nogle små 'telte', der passer lige ned over husene. Det betyder, at de er godt beskyttede mod regn, men jeg tager dem tillige ind om vinteren, for det er altid noget, der skal repareres. Jeg har konstrueret dem således, at vinduerne f.eks. kan skrues af, så de er nemme at udskifte. Ruderne er lavet af ægte glas.

- Hvor har du inspirationen fra?

- Jeg har selv fundet på denne byggemåde – jeg er uddannet snedker og har haft et firma, der fremstillede bordplader. Alle vægge er skåret i smig, og hjørnesamlingerne er indvendigt forstærket med lister, der er limet på.

- Hvor opbevarer du så bygningerne om vinteren?

- De står nede i kælderen. Jeg havde oprindeligt en Märklin-bane der, men den er væk nu, så der er god plads til bygningerne.

Flere tog af sted

Det er tid til afgang igen. Efter at være løbet om returerer det lille tog til skuret, og vi bliver enige om at afprøve BR 6001, et kraftigt, lidt sammentrængt damplokomotiv fra Harzbanerne (HSB). – Det er et godt lokomotiv, fortæller Johannes, og det har en skøn,



En af de flotte, typiske tyske bygninger fra Rødning.

dyb fløjtetone. Det trækker en stamme af godsvogne, men som det ofte går ved opvisningskørsler, afsporer lokomotivet i det første sporskifte – en lille sten synes at vælte læsset.

- Har du mange problemer i driften?

- Nej, ikke som sådan. Strømforsyningen er kraftig med tre fødepunkter, så der er cirka 24 V over det hele. De største problemer er grene, kviste, blade og så snegle, der tit ligger på sporet. Det kræver ef-

tersyn førend hver køredag – det er meget ulækkert at køre en snegl over med et lokomotiv. Johannes gør en grimasse, der viser, hvor ulækker sådan en hændelse er – det har han oplevet.

- Jeg må også rense sporet hver dag manuelt, for det irrer hurtigt til.

- Er der andre genvordigheder forbundet med havebanen?

- Nu og da vælter en kat en mast eller en flagstang, så jeg har monteret dem, så de er fleksible. Jeg har også haft tele-



Kirken i Rødning er kommet med på baneanlægget.



Kroen i Rødning er også bygget i model.



Ups – sådan kan det gå. BR 6001 er afsporet i indgangssporskiftet til Brændstrup.



Toget er netop ankommet til mellemstationen Brændstrup og vil fortsætte gennem skoven.



Harzbanevognene lever godt op, men de var skyld i, at signalmaster mv. måtte flyttes væk fra sporet i kurverne.

grafmaster over det hele, men de stod for det meste i vejen, så de er fjernet flere steder igen. Endvidere har jeg måttet flytte armsignalerne lidt væk fra sporet, da lange vogne og lokomotiver ellers stødte ind i masterne i kurverne.

En lille rundtur på Amtsbanerne

Johannes lader lokomotivet løbe om i Rødding, hvorefter det kører tilbage forbi Brændstrup og videre til banens anden endestation, Gram – eller Gramm, som der står med fraktskrift på bygningen. Stationen her er mindre, og der er kun et par bygninger ved siden af den. Endvidere er toget så langt, at maskinen kun lige kan løbe om stammen uden at støde ind i vognene. Noget, der i høj grad bidrager til stemningen

på anlægget her i haven er de mange små figurer i tidstypisk tøj, der er opstillet i smågrupper rundt om, lige som enkelte landskabsdetaljer så som vandrenden gennem Rødding by fanger blikket. Når man dykker helt ned i figurernes øjenhøjde, får man den rette fornemmelse for byen og livet ved jernbanen. og kan faktisk glemme haven og de – selv i forhold til LGB-størrelsen – kolossale træer og andre omgivelser. Med til levendegørelsen hører, at de fleste af personvognene er befolket – ikke fyldt med passagerer, men to-tre i hver vogn – det skaber afveksling og noget at se på.

- Hvordan foregår driften?
- Jeg bruger LGB's infrarøde fjernstyring – senderen sidder her på skuret. Det er jo



En smuk træbro fører over byrenden i Rødding.



Bygningerne har mange, fine detaljer så som denne storkerede.



Passagerer venter på toget - mon præsten har bedt de højere magter om støtte for rejsen.



Den infrarøde fjernstyring - nem og enkel at bruge.

dejligt at kunne bevæge sig frit omkring og følge toget, netop fordi jeg skal lave afkobling, rangering og omløb på stationerne. Læg i øvrigt mærke til, at strækningen har en ganske lang og stor stigning på strækningen gennem 'skoven' - hvor der også er en længere viadukt. Her må lokomotiverne arbejde noget mere for at komme op.

- Hvordan har du opbygget stationsarealerne?

- Nederst er der et stort lag

jord (30-40 cm). Oven på dette ligger der sand, og der er sporet så anlagt - med rigtige skærver mellem svelterne.

- Hvordan med strømtilførslen og kontaktproblemer?

- Der er ingen problemer. Jeg har smurt kontaktfedt på hver laske inden samlingen, og laskerne er skruet sammen. Det er ti år siden, jeg begyndte på det, og det holder stadig uden spændingstab.



Johannes styrer togene med den infrarøde sender - her er toget nået til Rødding.



Med fuld damp gennem skoven - så er det sjovt at køre med modeltog.



Gramm station med blot to spor. Bemærk den specielt malede flagstang.

- Du har en vejrhane af usædvanlig art på skuret - hvor stammer den fra?

- Det er vejrhanen fra Skagen station. En af mine venner havde den, men han ville af med den, så den er havnet her - og selvom den som sådan jo ikke hører til de prøjsiske amtsbaner, pas-

ser den alligevel meget godt ind i miljøet, og den skal bestemt ikke males om!

- Det er godt at høre - og du har også et mindre jernbanemuseum i haven?

- Ja, der er bl.a. den sidste, eksisterende trækbuk til et sporskifte fra de smalsporede jernbaner og forskellige



Et af de velkendte østrigske smalsporslokomotiver kører også på banen - her i Rødding.



Midtvejs gennem 'junglen' skal toget kæmpe sig op ad en lang dæmning.

andre ting så som lanterner, bremsesko og udstyr – samt et stykke af en original skinne. Det er ting, jeg finder hos bekendte, eller som andre afleverer til mig, fordi de kender til min passion for disse små baner. Jeg deltag også i udstillinger og på markeder rundt om, for jeg vil gerne udbrede kendskabet til disse småbaner, inden de går helt i glemmebogen – det er trods alt over 70 år si-

den, at de forsvandt.

Efter nogle timer i dette lille Paradis er det atter tid for mig at finde hjem, men jeg har stadig lyden af de små lokomotiver i mine øren, mens jeg begiver mig østover. De små baner efterlod sig ikke mange spor i landskabet, men de har for altid sat sig spor hos Johannes. De er værd at mindes. ■



Den sidste sporskiftetrækbuk fra Amtsbanerne står i Johannes's have.

Film om Svendborg-Nyborg Banen

I serien med film om fynske jernbaner er turen nu kommet til 'den fynske kystbane', SNB. Det er atter Lars Vinholt-Nielsen (LVN), der fortæller om banens historie. Filmen gennemgår hele strækningen, hvor LVN fortæller fra hver enkelt station, afvekslende med dejlige billeder fra dengang, hvor banen var i drift. Banen eksisterede fra 1897-1964.

SNB havde en bevæget historie, og den var anlagt som en af de bedst udstyrede privatbaner med gedigne stationer, tegnet af Heinrich Wenck og udmærket mate-

riel. SNB blev forpagtet af SFJ fra 1902, men i 1930'erne steg udgifterne for jernbanelsselskabet, og fra 1949 overtog Staten forpagtningen af banen. Efterfølgende blev banen moderniseret, og hastigheden blev sat op til 75 km/t. Underskuddet voksede dog stadig, og til sidst blev banen nedlagt efter omfattende lobbyvirksomhed af den daværende amtmand.

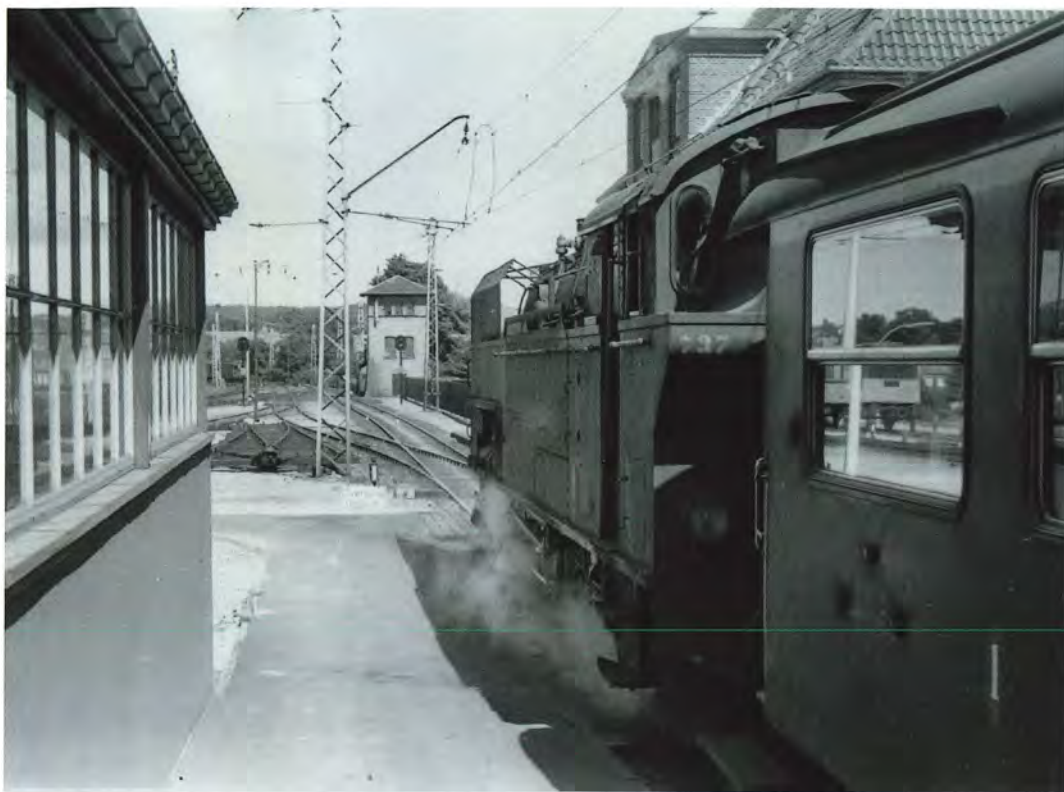
LVN fotæller banens historie med mange interessant enkeltheder, og sidst i filmen er alle filmstumperne samlet, således at man kan se disse historiske optagelser

uden lyd – der er meget at studere nærmere for jernbanehistorikeren: Mp-vogne, tagryttervogne, stationsmiljøer og klip fra bilfærgernes første tid i Nyborg – samt optagelser fra jernbaneterænen i Nyborg. Det er for mig at se den hidtil bedste film om de fynske jernbaner fra Jimmi Bisgaard/ Det gamle Fyn,

Det gamle Fyn: SNB
Den fynske kystbane.
Spilletid 58 min.
Pris kr. 140,-.



Tog på Nordbanen



Det viste sig, at det var S 717, der skulle trække det tog, som jeg havde besluttet skulle befordre mig på den første del af Nordbanen. På billedet er jeg kommet til Holte, og toget damper videre nordpå. Fra det første sæde i AL-vognen havde jeg nydt igangsætningerne fra diverse stationer.

*Tekst og fotos
Hans Gerner Christiansen*

I 1963 var jeg blevet "tjenestegørende" på museumsbanen i Maribo og tog derfor hver weekend til Lolland, hvor jeg og flere andre overnattede i diverse personvogne. Dengang lukkede den boghandel,

hvor jeg arbejdede, som de fleste andre forretninger kl. 14, så det var om at skynde sig, så jeg kunne komme med et tidligt tog sydpå.

Lørdag den 27. juli 1963 var jeg så heldig, at jeg havde fri hele dagen, så jeg besluttede at tage op på Nordbanen (København-Hillerød) og fo-

tografere S-maskiner. Jeg tog afsted fra Odense med første forbindelse, så jeg kunne få så mange fotomuligheder som muligt, inden jeg skulle til Maribo.

Jeg husker ikke længere hvordan, men jeg havde fået fat i en plan, som fortalte, hvilke tog, der var med

S-maskiner som trækraft. Det viste sig, at planen passede, og i enkelte tilfælde var der endda flere damptog end i planen. Herligt.

Det vil nok være på sin plads at fortælle lidt om S-maskinerne og deres historie.

I begyndelsen af 1920'erne var persontogene på Nord- og Kystbanen blevet for store til de ældre 1-B-1T O-maskiner, så man overlod det til Borsig at konstruere et moderne damplokomotiv til brug for Københavns nærtrafik. I modsætning til i vore dage bestilte man kun to stykker, som blev leveret i 1924, hvorefter man gennemprøvede de nye lokomotiver, og først i 1927 og 1928 blev der leveret flere S-maskiner, som havde hjulstillingen 1-C-2 T. Højest tilladte hastighed var 90 km/t, og højest tilladte togvægt som "hurtigt persontog" var 370 ton på en A-stigning. I tjenestekøreplanens indledende bemærkninger (TIB) stod der, at Nordbanen var en B-strækning, som ikke tillod S-maskinernes akseltryk, men dog var der en bemærkning, der lød "samst loko S". Så var S-maskinen reddet. ■



I Holte havde jeg regnet med, at jeg skulle tage et billede af et sydgående S-maskinetog, men det var svært at finde et ordentligt sted, så det blev ikke så godt. Det var S 723, der trak toget, som blandt andet havde en postvogn med. Jeg måtte nøjes med dette billede af en 1800-Mo med tre gennemgående vogne fra HFHJ (Frederiksværkbanen).



Jeg tog videre mod nord til Allerød, hvor jeg håbede, der var kønnere landskaber. Jeg nåede imidlertid ikke længere end til stationens perron, så rullede S 737 ind nordfra. Første vogn var en CLE, og derefter fulgte et antal CL-vogne, men de sidste vogne forsvandt i røgen fra S-maskinen.

Se flere billeder på næste side



Den næste S-maskine ville snart komme sydfra, så jeg besluttede at stå ved en bro lige ved stationen og vente på den. Det var S 728, der rullede ud gennem kurven med en dejlig lyd.



Jeg gik et godt stykke vej mod nord, men det var umagen værd. Der var frit i begge retninger, og et teglværk gav en fin baggrund. Her kommer S 737 med en AL forrest og derefter diverse CL-vogne.



Den næste S-maskine kom nordfra og havde nr. 736. Første vogn er en CLE, og derefter kom en lang række CL-vogne, der fortaber sig i kurven.



Ukendt S-maskine med et fint lille tog bestående af AU+CL+-CLE. Toget er på vej nordpå og sikkert videre på en af privatbanerne.



Der kom af og til en My, og denne kom nordfra. Den synlige del af toget viser en lang række CL-vogne. I baggrunden ligger et tidligere ledvogterhus.



I Holte tog jeg et billede af en Mo med tre af Frederiksværkbanens personvogne. På dette billede hænger privatbanevognene i slutningen af toget, hvor de lyser op. Forrest S 736 og derefter to CL-vogne, alt sammen på vej nordpå.



S 722 på vej nordpå med et mindre tog af CL-vogne.



Nu begyndte heldet at svinge mig. Dels blev det gråvejr, og dels var S-maskinerne tilsyneladende sluppet op. Her kommer Mx 1010 nordfra med en postvogn og efter den en CLE og en lang række CL-vogne.



Mx 1106 på vej nordpå. Første vogn er en AL og derefter CL-vogne, så langt øjet rækker.



Mx 1019 på vej til Hillerød. 1.kl. vognen er for en gangs skyld ikke en AL men en AC. Resten af vognene er af litra CL.



Nu må de mangle lokomotiver i København. S 728 kom solo på vej sydpå. Bemærk den store kulkasse, som alle S-maskinerne fik sidst i 1930-erne, da man ønskede, at lokomotiverne fik større kulbeholdning, så de kunne køre fra København til Gedser.



Sent på eftermiddagen måtte jeg løsrive mig fra S-maskinernes rige og gik tilbage til Allerød station for at tage til Maribo. Til min store glæde var det S 737, der skulle trække mit tog til København. Jeg kunne tænke tilbage på en dejlig dag, hvor jeg havde fået en masse fine billeder.

Vest-allierede godsvogne i Danmark 1945-1949 – 1. del



Et stort godstog fremført af en BR 57, en tysk godstogs-lokomotivtype, passerer i foråret 1946 indkørselssignalet til Padborg station fra syd. Signalet, der stod omtrent i grænselinjen, viser ikke "gennemkørsel" men tysk signalbillede; "indkørsel til afvigende spor". Fotografiet er som flere af andre af denne artikels fotos desværre lidt uskarpt, hvilket læserne dog må leve med, da billedet ikke så let lader sig tage om i dag. Foto W.E. Dancker-Jensen, arkiv Banebøger.

Af Morten Flindt Larsen

I de første år efter Anden Verdenskrigs afslutning kunne man på DSB's hovedstrækninger træffe mange store godstog, der skilte sig ud fra den øvrige trafik ved, at kun maskinen var dansk. Vognene i togene var fra alle mulige andre lande; der sås tyske, østrigske, ungarske, tjekiske m.fl. vogne, og mange af dem – primært de tyske – var påmalet en stencileret tekst: "Allied Forces" (allierede styrker).

Den 8. maj 1945 var den endelige tyske kapitulation en realitet. Der herskede i Tyskland et kaos, som man i dag kun vanskeligt kan forestille sig. De allieredes luftbombardementer havde forvandlet hovedparten af de store tyske byer til gølge ruinlandskaber, og fra Østpreussen, Schlesien, Pommern og andre steder i

øst var mere end 10 millioner flygtninge strømmet til Vesten i verdenshistoriens største fordrivelses- og flugtaktion, drevet frem af Den røde Hærs fremfærd. Alene i Schleswig-Holstein befandt der sig ved Tysklands sammenbrud omkring 1 mio. flygtninge og 300.000 krigsfanger, hvilket på kort tid havde næsten fordoblet regionens befolkningstal. Til sammenligning udgjorde de lidt over 260.000 tyske flygtninge i Danmark i 1945 ca. 5 % af landets befolkningstal. Overalt i Tyskland herskede der nød og elendighed.

Den tyske jernbanefrastruktur var stærkt ødelagt; banegårde og maskindepoter lagt i ruiner af luftbombardementer, broer sprængt og vogne filtret ind i hinanden. Tyskland var opdelt i fire besættelseszoner, mens Saarland var blevet helt udskilt og kommet under fransk

styre. Hver besættelseszone havde sin egen jernbaneforvaltning, men statsbanerne – Deutsche Reichsbahn – eksisterede fortsat, nu med midlertidigt sæde i Göttingen mellem Hannover og Frankfurt am Main i stedet

for i Berlin. I nord var den dansk-tyske grænse lukket for civil persontrafik.

Allied Forces

Der herskede en kronisk mangel på rullende materiel. For at sikre sine forsyninger i Tyskland rekvirerede de allierede militærregeringer derfor et stort antal lokomotiver og vogne, som herefter ikke var tilgængelige for Deutsche Reichsbahns ci-vile trafik. Disse vogne stod alene til rådighed for de allierede styrker og bragte fra blandt andet Danmark levnedsmidler til tropperne. Fra juni 1945 forsynedes det rekvirerede materiel ved siden af de lokale tyske (og andre) litreringer med påskriften "Allied Forces"* og følgende bogstaver for at lette de allieredes administrative identifikation af køretøjerne:

- L for Lokomotiver (f.eks. "L52 2006")
- P for Person- og motorvogne
- X for Godsvogne og
- W for banetjenestevogne



Jernbanedrift i Tyskland, april 1947: Ved Meckelfeld syd for Hamburg går banelinjen endnu over en interimistisk nødbro. Både lokomotiv og vogn er til rådighed for besættelsesstyrkerne. Arkiv Gerd Neumann.



I foråret 1946 kørte to daglige persontog for "Allied Forces" frem og tilbage mellem Flensburg og Padborg med militær og -politifolk og andre myndighedspersoner. Her en BR 38 og en enkelt treakslet personvogn af prøjsisk type. Grænsen var lukket for civil persontrafik, men i maj 1946 begyndte Nord-Express at køre mellem København og Paris efter at have været afbrudt siden 1939. Foto W.E. Dancker-Jensen.

Note*: Påskriften "Allied Forces British" kendes som identifikation fra materiel hjemmehørende i den britiske besættelseszone.

Besættelsesmagtens godstog med forsyninger af levnedsmidler og brændstof til tropperne havde forrang for al anden jernbanetrafik. For at få gang i den civile trafik måtte DR derfor opspore andet brugbart materiel, som kunne indgå i en nødtørftig driftsvognpark.

Den 31. december 1945 befandt der sig i de tre vestlige besættelseszoner (USA, Storbritannien og Frankrig) 423.000 godsvogne inkl.

privatvogne, hvoraf kun 318.700 vogne var i driftsklar stand. Fra den russiske zone kendes ingen sammenlignelige tal, men her var situationen givetvis langt vanskeligere. I desidstekrigsmånederne havde de tyske styrker fra Østfronten nemlig trukket store mængder jernbanemateriel med sig under evakueringen mod vest foran den Røde Hærs fremmarch. I den russiske besættelseszone blev alt jernbanemateriel uanset nationalitet taget som krigsbytte, og man nægtede kategorisk at tilbagelevere ikke-tysk jernbanemateriel

til de respektive baner.

Heller ikke ved de vestallieredes styrkers rekvirering af vogne tog man hensyn til ejerforholdene; man inddrog alle brugbare vogne uden hensyntagen til nationalitet. Her blev de udenlandske vogne dog efterhånden tilbageleveret til deres hjemlande. En del DSB-vogne, der den 5. maj 1945 var strandet sydpå, vendte hjem og indgik til værkstederne, som f.eks. den nedenfor viste kølevogn IKC 24 673.

Det er forbløffende, at der trods krigshandlingernes omfang kun forsvandt fem (!) af DSB's godsvogne i ud-

landet inden kapitulationen, mens yderligere fire DSB-vogne, der afgik sydpå efter 4. maj 1945, ikke vendte tilbage til Danmark. Et tab i udlandet på i alt kun ni godsvogne efter fem års storkrig må siges at være heldigt sluppet for Statsbanerne. Værre gik det med de privatejede tankvogne indregistreret hos DSB, hvoraf 152 forsvandt for stedse efter at have været lejet ud til udenlandske virksomheder. At mange af disse vogne i sidste ende så i realiteten var ejet af det store tyske vognudlejningsfirma Eisenbahn-Verkehrsmittel AG (EVA), var kun en ringe trøst for de danske "vogn-ejere".

Efter at de værste skader på de tyske jernbaner var udbedret, så DR kunne opretholde en trafik med et skær af normalitet over sig, udsendtes der i januar 1947 fra allieret side instruks om, at bogstavpåskrifterne og teksten "Allied Forces" ikke længere skulle fornys, når det rekvirerede rullende materiel indgik til revision. Herefter gled disse lokomotiver og vogne lidt efter lidt ud af trafikbilledet.

United States Transportation Corps (USTC)

Sideløbende med "Allied Forces"-vognene sås på de danske strækninger fra 1945 også godsvogne tilhørende United States Transportation Corps (USTC); den amerikanske hærs transportafdeling.

Allerede under Den Amerikanske Borgerkrig (1861-1865) havde jernbanen vist sig at være en effektiv og livsnødvendig del af de militære operationer i kraft af dens evne til hurtigt og effektivt at flytte tropper og forsyninger. US Army anskaffede i 1862 sine første otte lokomotiver og samlede ledelsen af sine jernbaneaktiviteter i US Military Railroad (USMRR). Et stort antal slag under borgerkrigen



DSB IKC 24 673 påmalet "ALLIED FORCES X" hjemkommet med skader efter brug i det sydlige udland, Centralværkstedet i Aarhus, 13. juli 1946. Arkiv Danmarks Jernbanemuseum.



I Tyskland var rejsen i 1945 et uberegneligt eventyr. Flygtninge eller hamstrere - med andre formål rejste man ikke - måtte ofte tage til takke med transport i godsvogne. Togene var desuden så fyldte, at rejsende måtte klynge sig til vognene udvendigt, stående på trin, gangbrædder og puffer. Her er et tog klar til afgang fra Elmshorn nordvest for Hamburg i 1945. Til højre en godsvogn fra USTC. Foto Walter Hollnagel

blev vundet i kraft af den militære ledelses evne til hurtigt og effektivt at flytte tropper og forsyninger, ligesom sårede soldater kunne transporteres væk fra kampområderne i jernbanevogne.

Under Den spansk-amerikanske krig (1898) førte mobiliseringen og transporten af et stort antal frivillige soldater til Cuba og Filippinerne til et fornyet fokus på den militære jernbanetransport, hvor den amerikanske hær transportfolk i samarbejde med både jernbaneselskaber og rederier gennemførte en stor og succesfuld operation med forskellige transportmidler.

Under Første Verdenskrig kæmpede soldater fra American Expeditionary Forces (AEF) fra juni 1917 i Europa på de allierede Ententemagters side mod Centralmagterne, dvs. Tyskland og Østrig-Ungarn. I de fire krigsåre fik jernbanerne både for Ententen og for Centralmagterne en afgørende betydning i kraft af deres evne til at transportere store mængder mænd, ammuni-

tion og forsyninger, og de amerikanske tropper medbragte da også et ikke ringe antal egne lokomotiver og godsvogne til Frankrig, materiel som efter krigsafslutningen blev overtaget af primært de franske og belgiske statsbaner.

Efter at USA i december 1941 var indtrådt i Anden Verdenskrig, oprettedes 9. marts 1942 Transportation Service som en del af det nyoprettede United States Army Services of Supply, der skulle reorganisere den amerikanske hær transportfunktioner. Den 31. juli 1942 blev Transportation Service til United States Transportation Corps (USTC), som er en kampstøttegren af den amerikanske hær. USTC fik hovedkvarter på Fort Eustis, Virginia, men flyttede i 2010 til Fort Lee, Virginia, og er ansvarlig for transport af personel og materiel med lastbil, tog, fly og skib. Korpsets motto er "Spearhead of Logistics" (Logistikens Spydspids), og det er i øjeblikket

den tredje mindste gren af den amerikanske hær.

En del af 1940'ernes USTC var Military Railway Service (MRS), der var blevet skabt i 1920'erne som en reservestyrke i den amerikanske hær. Der havde tidligere eksisteret to lignende styrker; første gang oprettet af præsident Lincoln under Den Amerikanske Borgerkrig, og anden gang under Første Verdenskrig. Grundlaget for MRS var, at hvert af de store såkaldte Class 1 jernbaneselskaber i USA skulle danne en bataljon af jernbanefolk til krigsindsættelse. Dermed kunne der 1942-1944 opstilles i alt 11 såkaldte Grand Divisions med i alt 46 operative jernbanedrift-bataljoner under den amerikanske hær; fem af de 46 bataljoner blev dog aldrig aktiveret.

Hver jernbanedrift-bataljon var opbygget med fire kompagnier. HQ-kompagniet var hovedkvarter og blev anvendt til signalering, afsendelse og forsyning af bataljonens sektion af jernbanen. A-kompagniet håndterede udbedringen og vedligehold-

elsen af sporet (banetjeneste), B-kompagniet stod for vedligeholdelsen af det rullende materiel gennem stationerne, og C-kompagniet, der bestod af omkring 50 mand, varetog togdriften i bataljonens område.

Jernbanedrift-bataljonerne var underlagt Grand Division, der desuden rådede over værkstedsbataljoner og et hovedlager-kompagni. Værkstedsbataljonerne var alene beskæftiget med arbejde på USTC's lokomotiver. Under selve krigen var der to forskellige typer værksteds-bataljoner. Hovedtypen var damplokomotiv-værkstedsbataljoner; men der fandtes desuden nogle få diesellokomotiv-værkstedsbataljoner.

I det såkaldte europæiske operationsområde (European Theater of Operations, ETO) blev forsyningerne med jernbane styret af 1st og 2nd Military Railway Service (MRS). 1st MRS havde Middelhavet med Italien, Nordafrika og det sydlige Frankrig som sine vigtigste driftsområder, mens 2nd MRS opererede fra Nordfrankrig til Tyskland. Allerede i 1942 påbegyndtes udsendelsen af de første MRS-enheder. Ud over enheder til den Persiske Golf og Nordafrika blev der udsendt enheder til England og Alaska. Der blev desuden oprettet en MRS til at håndtere de leverancer, som fra USA blev sendt til Sovjetunionen gennem Iran.

De allierede styrkers fremrykning fra Normandiet til Berlin var motoriseret i en hidtil uset grad. Nærmest frontlinjen, der hele tiden forskubbete sig og derfor ikke effektivt kunne forsynes via jernbanerne, før disses brugbarhed var fastslået og sikret, foregik transporten af tropper og materiel på vejnettet. I takt med, at tropperne i sommeren 1944 hurtigt rykkede tværs gennem Frankrig, udførte blandt andet den amerikan-

ske hærers transportafdeling; United States Transportation Corps (USTC) en særlig transportoperation med øgenavnet "Red Ball Express". Døgnet rundt kørte "Red Ball Express" lastbilkonvojer fra de allieredes landgangshavne med forsyninger til fronten. Efterhånden som fronterne rykkede fra Frankrig gennem Belgien og Holland og ind i Tyskland, kom jernbanerne til at spille en stedse større rolle. I takt med at styrkerne bag fronten konsoliderede sig, var der god brug for banernes store transportkapacitet, og overalt gennemførte de allierede styrker store transporter med tog, efter at den ødelagte infrastruktur var reetableret af ingeniørtropper. Ikke mindst det tyske og det hollandske jernbanelnet, men også de belgiske og franske jernbaner var stærkt ødelagte af krigshandlingerne, men det lykkedes forholdsvis hurtigt at rette op på skaderne, så togene kunne pumpe forsyninger frem til de vest-allierede styrker.

Ved Anden Verdenskrigs afslutning havde USTC transporteret mere end 30 mio. soldater i det kontinentale USA; og 7 mio. soldater plus 126 mio. tons forsyninger i udlandet. En af USTC's største bedrifter var - via Military Railway Service - at reetablere Frankrigs knuste jernbanelnet efter D-dag. I denne operation indgik transporten af 1.500 lokomotiver og 30.000 jernbanevogne til det europæiske kontinent begyndende "D-Day +38".

For at fremskynde reetableringen af jernbanelnettet efter invasionen i Normandiet og for at undgå forsinkelser som følge af de retirerende tyske styrkers ødelæggelser af de franske havne fragtede USTC det tunge jernbanemateriel over Kanalen. Til transporten benyttedes LST-fartøjer forsynet med spor. LST'er-

ne (Landing Ship, Tank) var specialbyggede søgående fartøjer, der til støtte for amfibiske operationer kunne transportere køretøjer, last og landgangstropper direkte op på stranden eller til de såkaldte Mulberry-havne, en type midlertidig havn udviklet til landsætning af forsyninger på strandene under Invasionen. To præfabrikerede, kunstige havneanlæg blev bugseret over Kanalen fra Storbritannien i sektioner sammen med invasionshæren og samlet ud for Normandiets kyst. Havnene bestod af alle de dele, som en havn skal bestå af: bølgebrydere, kajer, adgangsvveje etc. Havnene blev forankret henholdsvis ved Omaha Beach (Mulberry A) og Arromanches (Mulberry B). Den amerikanske havn ved Omaha blev ødelagt af en storm den 19. juni, mens den britiske, senere døbt til Port Winston var operationel de næste fem måneder. Den strategiske betydning af disse kunstige havne kan ikke overvurderes; tyskerne gik ud fra, at de allierede ville være afhængige af at erobre en af de større havne, som f.eks. Cherbourg tidligt i invasionsfasen.

Ud over landsætningen via Mulberry-havnene blev små diesellokomotiver og jernbanevogne landsat direkte på invasionsstrandene og på blokvogne trukket gennem sandet af larvefodstraktorer.

Forud for landsætningen var jernbanevognene som "samlesæt" i flade trækasser blevet fragtet over Atlanterhavet til England, hvor de var blevet monteret og derefter opstillet på store rangerbanegårde, klar til at blive sendt over Kanalen. En lukket, toakslet vogn kunne samles på kun 45 minutter i 11 trin, dvs. hurtigere og enklere end det er at samle et gennemsnitligt IKEA-møbel. Vognene var konstrueret til at have en levetid på ca. fem år.

(fortsættes i næste nummer)

EpokeModellerTM Så er det med at få lunet Smørkagen!



SOMMERKØREPLANEN er på vej

Messe Handel I/S

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

KØB BØGER, PLAKATER OG FILM DØGNET RUNDT



Kig forbi vores nye netbutik på
www.jernbanemuseet.dk



DANMARKS JERNBANEMUSEUM
Dannebrogsgade 24 · 5000 Odense C · Telefon 66 13 66 30

Matador i Model



Hele Korsbæk set fra oven - den store, hvide bygning er Postgaarden.

*Tekst og fotos
Flemming Søeborg*

Det er ikke en hvilken som helst by, som Peter Ladeby har bygget. Det er intet mindre end Korsbæk, byen fra den evigt aktuelle tv-serie Matador, som han har bygget i model – tilmed i en 'opdateret' version. For hvor serien slutter omkring 1950, har Peter tænkt videre og spekuleret over, hvordan byen udviklede sig siden hen. Og det er der kommet en fornøjelig og spændende historie ud af.

- Alle kender jo Korsbæk, siger Peter, men når det kommer til stykket, baserer meget sig jo på, hvad man hører – og ikke mindst, hvad man forestiller sig. I serien ser man stort set aldrig husene i fuld størrelse, i hvert fald ikke dem alle i byen, så derfor har jeg måttet 'digte' lidt over, hvordan de ser ud på taget eller på bagsiden. – Jeg har set serien mindst 50 gange, og hver gang noterer jeg de forskellige scener ned – hvilken vej går skuespillerne til Postgården, hvilke huse passerer de under-

vejs, hvilke bygninger bliver omtalt (men måske ikke vist), hvordan ser der ud i lejlighederne osv.

- Efterhånden har jeg så fået dannet mig et billede af byen, hvor de forskellige bygninger befinder sig i



En kendt scene fra serien - Korsbæk Bank og grisehandlerens bil.



Parti fra nogle baggårde bag Postgaarden.



Apoteket er en fin, statelig bygning, men en smule nedskaleret som alle de andre huse.



Malerbutikken er også med.



Gaderne har lutter forskellige, selvbyggede huse.



Laurits Jensen maskinskrivning - Røde har fået egen virksomhed hos Agnes.

forhold til hinanden, og jeg har så bygget dem. Det centrale punkt er jo Korsbæk Bank med Omegnsbanken, Skjerns Magasin og den varnæske bolig lige ved siden af hinanden. Det er hele byen så bygget op om.

- Hvordan har du så bygget husene?

- De er lavet af pap og papir, mens sprosserne i vinduerne er lavet på forskellige måder.

- Hvordan?

- Til de helt tynde sprosser bruger jeg kinesertråd, der bliver dyppet i lim. Til andre skærer jeg sprosserne ud af tynde trælist, som jeg laver selv – det kan være 0,5 x 1,0, 1,1 x 1,2 mm, afhængigt af, hvilken bygning det er til.

- Men hvad med målene på husene – har du haft tegninger til rådighed?

- Nej, det har jeg ikke. Jeg kender højden på et men-

neske, og ud fra det har jeg så vurderet højden på døre og vinduer og sammenlignet med billeder – og så har jeg ellers bare bygget. Dog har jeg været nødt til at nedskalere bygningerne noget – ellers var der ikke plads til dem. De er nærmere i skala 1:100. Jeg begyndte så at bygge husene i Algade og Korsgade.

- Er alle husene så fra Matarador?

- Nej, for så mange bliver der hverken nævnt eller vist. Jeg har tilladt mig at digte videre over temaet, så der er en række bygninger her fra byen – det gælder apoteket, biografen, sølvfabrikken, rådhuset, en tankstation og en række andre bygninger. Desuden har jeg fremskrevet udviklingen, så 'Fede' (maleren) er



Ernst Nyborgs kunstudstilling - der er fyldt med malerier inden døre.

blevet selvstændig og har fået egen forretning, Agnes og Røde har deres eget hus med maskinskrivningsbureau – ja, det vil sige, jeg regner med, at Agnes stadig er hos Skjerns. Muligvis som salgschef eller en anden, høj

stilling. Kunstmaleren Ernst Nyborg har haft stor succes med sine malerier, så han har kunnet bygge sin egen udstillingsbygning. Den er henne i udkanten af byen, og der er indlagt lys i den, så man kan se malerierne.



Rådhuset med Rødes og Agnes' bryllup - naturligvis også med i byen.

Pudsigheder

- Det er imponerende. Men jeg synes ikke, at jeg genkender Skjerns Magasin?

- Nej, han har revet de gamle bygninger ned, han er jo en virkelysten mand. I stedet har han fået opført en stor, ny betonbygning i tre etager, og omme bagved er bygningsarbejderne i gang med en udvidelse.

- Hvad så med Jernbanehotellet – hvor ligger det?

- Ud fra de forskellige scener har jeg fundet ud af, at det ligger lidt uden for bymidten. Jeg har endnu ikke bygget det, men det er en af de bygninger, jeg skal i gang med.

- Og stationen?

- Nej, den kommer ikke med. For det første ser man den ikke i 'hel figur', for det andet har jeg ikke plads til

den – den skulle ligge der, hvor min printer står, dvs. uden for selve anlægspladen, og så langt går jeg ikke.

- Men savner du ikke at have lidt tog i byen?

- Nej, det gør jeg ikke. Jeg har bygget modelhuse, siden jeg var 12, men jeg har aldrig været interesseret i togene. Mine børn fik modeltog i 1970'erne, og jeg byggede så huse til dem. Et af de første var en borg af tændstikker. Børnene byggede i øvrigt også selv huse, men i dag har de gemt det hele væk, mens jeg fortsætter med at bygge. Der mangler nogle røde rækkehuse i baggrunden bag parken, men så er hele byen faktisk også færdig.

- Er der en historie bag alle husene?

- Ja, det er der faktisk. Et sted er der en spritfabrik –



Bag 'Skjerns' bliver der også bygget. Bemærk også den lille Morris 1000 varevogn – også en egenkonstruktion.



Der er altid noget spændende at kigge på i Skjerns Magasin.



Mads Skjern var en driftig herre - og her er tøjmagasinet ved at blive til stormagasinet.

den er bygget op efter den spritfabrik, der lå her i byen. Det samme gælder sølvfabrikken og biografen – det er en flot bygning nede i Gothersgade, som passede godt ind i mit Korsbæk. Den lille chokoladebutik i en sidegade er også med i tv-serien, for byrådssekretæren stak af med hende, der ejede butikken.

- På et tidspunkt kom tv-syd forbi for at filme byen,

og de havde bl.a. medbragt det originale hæfte med scenografien til mig. Det har været en stor hjælp ved bygningen af husene, for her var de forskellige lejligheder tegnet op med vinduer, døre o.s.v., og så kunne jeg bygge efter dem. Men de afslørede også nogle pudsige ting.

- Hvilke?

- Når man ser familien Varnæs' hus, ser man jo blot den nederste del af det. Når de kigger ud ad vinduerne,

kigger de altid ned på gaden, så de må altså bo på 1. sal. Og det fremgår også af, hvad de siger – ”nede på gaden”. Men hvem bor så i stueetagen? Det er der intet om.

- Næ, det er da vist rigtigt.

- Ja, for køkkenet er i kælderen – her ser man tit folk gå forbi udenfor.

- På gaden?

- Nej, det er faktisk inde i gården – nedgangen til køkkenet er inde i gården, mens indgangen til lejlighederne er inde i porten. Laura og Agnes bor også i kælderen, men der bor tilsyneladende ingen i stuen. Børnene og evt. børnepigen bor øverst oppe.

- Og stuen er ikke lejet ud?

- Nej, bestemt ikke! Det gjorde byens fornemste familie ikke.

- Jeg har ledt efter den al-

tan, hvor lærer Andersen blev lukket ude en hel nat. Hvor er den?

- Den er der heller ikke. Det er sjovt, for alle er sikre på, at de har set lærer Andersen stå på altanen og fryse, men den optræder overhovedet ikke i serien – den bliver kun omtalt. Misse Møhges hus eksisterer faktisk slet ikke!

- Det er utroligt!

- Ja, det viser, hvordan fantasien kan overgå virkeligheden. Det kan godt være, at jeg bygger huset – efter mine egne forestillinger

Videreudvikling

- Jeg er begyndt på at lægge lys ind i husene. Der bruger jeg små lysdioder, som man kender dem fra batteri-julekæder.



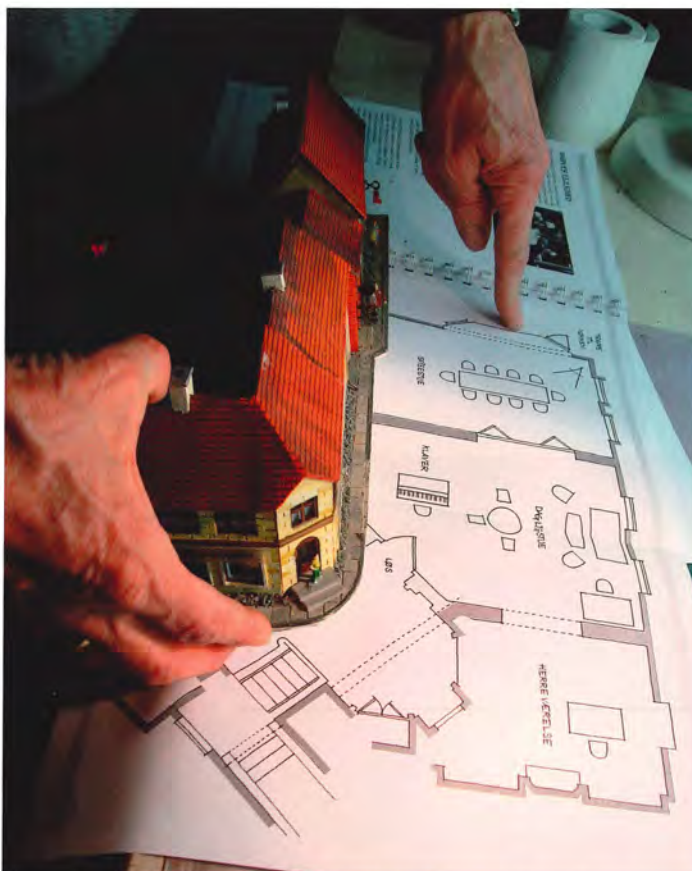
Næsten alle huse har indretning som f.eks. her i Omegnsbanken



Omegnsbanken og Varnæs' bolig – to centrale steder i serien.



Nabohusene til Varnæs-huset er også med.



Peter Ladeby viser her nogle af afvigelserne på tegningen af Varnæs-lejligheden.

- Hvad med lygtepælene i gaderne?

- Dem laver jeg også selv af små rør, plastichætter, og hvad jeg ellers kan finde. Det er små pærer, der sidder i lygterne.

- Hvor lang tid er du om at bygge et hus?

- Cirka 40-50 timer – det er jo ikke sådan, at jeg sidder konstant og bygger, så det er lidt svært at anslå det.

- Hvor mange huse er der så i Korsbæk?

- Der er 60-70 stykker. Jeg laver stort set det hele selv, også træerne.

- Hvad bruger du til dem?

- De er lavet af hegnstråd til stammen; her vikler jeg bindetråd udenom og laver grene, som jeg bøjer i form. Bindetråden limer jeg fast til stammen med cyanolim, hvorefter stammen får et lag spartelmasse for at ligne bark. Hvis det er et birketræ, maler jeg lidt sorte pletter her og der, ellers maler jeg

stammen og grenene brune.

- Hvad bruger du som løv?
- Det er et specielt produkt, nemlig filtervat til akvarier. Jeg køber det i ret store poser, og det koster næsten

ikke noget. Jeg hiver det lidt fra hinanden og spraymaler det med grøn farve, og når det er tørt, limer jeg små totter fast på grenene med Danalim.



Akvarievattet er blevet spraymalet grønt.



Med en lille spatel smøres spartelmasse på stammerne.

Det kørende Korsbæk

- Bilerne er i nogle tilfælde de samme som i serien?

- Jo, grisehandleren kører stadig i sin gamle Ford A, men Mads Skjern har fået en ny varevogn, en Citroën HY. Jeg har også lavet en hel del biler, som kørte dengang – men som ikke kan fås i model.

- Hvilke drejer det sig om?

- Der er f.eks. Morris 'bindingsværk', Morris 1000 som varevogn, en NPK-campingvogn, nogle Zonen-køretøjer, lastbiler med presenning af stof og en taxa.

- Hvordan har du lavet Morris bindingsværk?

- Den er lavet på basis af en billig Morris fra en 10-kroners butik. Jeg skilte den

ad, savede den midt over og byggede bagenden af en træklods med spinkle trælis-ter på, som bagefter blev malet. Sådan har jeg også bygget varevognen og den lille campingvogn, der i øvrigt stammer fra Kolding. Der var ikke meget plads i den!

- Bruger du almindeligt træ?

- Nej, det er noget særligt træ til træskærerarbejde – det er nemt at arbejde i, og jeg har en hel del fra mit tidligere arbejde.

- Hvad lavede du da?

- Jeg var dengang pædagog, men inden da var jeg mekanikeruddannet.

- Og hvordan har du lavet de små sidelanterner på taxaen?



En herlig, lille ekvipage med hjemmelavet campingvogn.



Reparation på stedet af en Morris.

- Det er bøjet ståltråd, ikke andet. Det er sjovt at lave de små detaljer, som man ellers aldrig ser, og netop taxaer havde disse sidelygter, så man kunne genkende dem på lang afstand. Derimod havde de dengang ikke de trekantede, grønne skilte på taget. Påskrifterne laver jeg på computeren.

- Jeg har også bemærket mig, at du har bygget et par

Zonen-stationer med biler til. Er det efter konkrete forbilleder?

- Ja, den ene er stationen i Hellerup. Den er revet ned i dag, men det var en fin blanding af en ældre villa med et nyere garageanlæg. Jeg har så lavet nogle ambulancer og en typisk Zonen-kranvogn. Kranen er lavet af bukket ståltråd.



Den sorte Mercedes-taxa har bagagen hængende bagpå.

- Der er en masse cykler ved cykelhandleren?

- Det er der. Det hører jo til en cykelsmed, så jeg har bygget dem selv. Der er alle mulige typer – almindelige cykler, trehjulede budcykler,

ladcykler o.s.v. Det er sjovt at finde på løsninger, og jeg var ikke tilfreds med de cykler, der var på markedet - de er for flade i udførelsen, så jeg måtte lave dem selv.



Lastvognstog med nyfremstillet presenning og tøjrning.



Zonen-kranvogn - typisk for tiden med gult udrykningsflag på taget.



Et udvalg af cykler til alle aldre.



Er det en Løwener-kran på ladet af Zonen-bilen?



Budcykel, bukket af ståltråd.



Forskellige typer af cykler, allesammen fremstillet af Peter selv.

- Har du flere idéer?

- Jeg kunne godt tænke mig at lade nogle af bilerne være selvkørende. Men det bliver svært – dels er gaderne ikke brede nok, gadehjørnerne er for skarpe, og de gamle biler er ret små, så det bliver svært at få plads til motorer, akkumulatorer og anden teknik i dem.

Vi får se. I hvert fald er Korsbæk i model et originalt og spændende byggeprojekt, og selv uden den tilsluttende modelbane er der mange idéer at hente for andre modelbyggere.

Besøget hos Peter Ladeby fandt sted for flere år siden. ■



Zonen-redningsstationen lå oprindeligt i Hellerup, men er genopstået i Korsbæk.



Fabrikken har et forbillede i virkeligheden.

Hytte til spor N

NOCH udsender den ene nyhed efter den anden. Blandt forårets små nyheder er det lille skur i spor N, lavet af laserskåret karton.

Byggesættet leveres i en lille æske med vejledning. Det er uhyre overskueligt – der er tre stykker karton med udskårne

dele, tagpap og matteret vinduesglas.

Delene skæres ud og samles. Det lyder ligetil, men på grund af de små dimensioner og de manglende styrelister/tappe, som der er på plasticbyggesæt, er samlingen af væggene meget drilagtig

(og man får lim på fingrene og alle mulige andre steder). Det lykkes dog til sidst, måske med lidt skæve vægge, men hvad – mange skure blev med tiden også vinde og skæve.

Det ødelægger dog ikke den lille, charmerende bygning, der oven i købet har be-

vægelige døre i gavlen – her kan holde div. arbejdsredskaber (snefejevogne, perronvogne etc. Alt i alt et fint, lille byggesæt – men måske en lidt høj pris for så lidt.

NOCH art. nr. 14640 bane-skur. Vejl. pris kr. 45,-.



Sporvejen i Rostock

Tekst og fotos
Erik V. Pedersen

Verden over, har man set mange besynderlige sporvidder på jernbaner og sporveje, vel med normalsporvidden 1435 mm som den almindeligste/mest udbredte, men også sporvidder som 1672 (Spanien/Portugal), 1524 (Rusland m.fl.), 1067 (kapspor – Afrika m.fl.), 1000 (meterspor – jernbaner/sporveje i mange lande verden over), 900 (jernbaner, sporveje og industribaner verden over), 891 (mindre baner i Sverige), 750 (mange steder verden over) og mange flere.

Dette blads forgænger "banen" kunne bringe en artikel om en svensk privatbane, der havde tilført verden endnu en af disse afvigende spor-

vidder, fordi der til lokomotivfabrikken var opgivet et forkert sporviddemål. Da fejlen blev opdaget - ved lokomotivernes levering - var det billigere at bygge banen om til lokomotivernes sporvidde end at ændre lokomotiverne eller købe nye.

En anden besynderlig sporvidde fandt vi lige syd for Danmark, i Rostock.

Ved anlægget af byens sporvej i 1881 (hestesporvogne) vedtog man at anlægge sporvejen i normalsporvidden 1435 mm. Imidlertid viste det sig, at sporene/sporvidden ganske langsomt arbejdede sig op til ca. 1440 mm. Adskillige, gentagne, opretninger af sporene gav samme resultat. 1435 mm ved arbejdets afslutning, men kort tid efter igen 1440 mm. Dette resulterede i, at man tilsidst

beslattede - officielt - at ændre sporvidden til 1440 mm. Det rullende materiel blev herefter leveret i overensstemmelse hermed, også ved indførelsen af de elektriske sporvogne i 1904. *)

I "nabobyen" Schwerin besluttede man også et anlægge en hestesporvej med samme anlægsfirma som i Rostock og med samme resultat i første omgang. Imidlertid skete der det, at selskabet måtte indstille driften, og sporene blev fjernet. Da man atter indførte sporvognsdrift, elektrisk drift, skete det på nye 1435 mm-spor, og derfor uden denne skavank.

Under Anden Verdenskrig blev store områder i Rostock udsat for luftbombardementer, der naturligvis også gik ud over såvel det rullende sporvognsmateriel, som sporene i gaderne (forståeligt nok mest det første), og den 30. april 1945 blev driften helt indstillet.

Den 13. august 1945 kunne driften dog genoptages på to linier, men ved sporvejsnettets egentlige genopbygning stod man nu med et problem: Hvordan skulle man - sporviddemæssigt - genopbygge sporvejsnettet. Ved alle anskaffelser af rullende materiel (brugt eller nyt) dukkede problemet sporvidde op igen.

Når man så over mod den vestlige verden, var der masser af økonomisk overkommeligt - brugt - rullende materiel at købe, men kun i sporvidden 1435 mm, og det passede ikke rigtig til sporvidden på nettet. Alle materiefabrikker frembød tilmed nyt standardmateriel, men også kun i normalsporvidden 1435 mm, så dette var en nødvendighed, hvis køb skulle være økono-

misk muligt.

Problemet "løstes" - i første omgang - på den måde, at hvad der kunne genopbygges af byens gamle materiel, blev genopbygget. Det vedtoges derfor, at dette gamle materiel - beregnet til 1440 mm sporhastighedsmæssigt måtte køre "normalt" på byens gamle, oprindelige spor, og med forsigtighed på de nyanlagte normalsporsstrækninger, mens nyanskaffet normalsporsmateriel omvendt kunne køre "normalt" på de nye spor, men kun med forsigtighed på den indre by's 1440 mm spor.

Rostock by var i årenes løb allerede blevet kraftigt udbygget med nye bydele, der også skulle have sporvognsforbindelser. Disse blev anlagt som normalspor med 1435 mm sporvidde efter mere moderne anlægsmetoder - spor, der holdt sporvidden.

I årene 1972/73 forestod nogle store sporarbejder, og der blev truffet beslutning om etapevis ombygning af sporvidden fra 1440 mm til normalsporvidden 1435 mm. Da de vedtagne driftsbestemmelser - som ovenfor nævnt - allerede tillod den lille tolerance, voldte den etapevise ombygning ikke de store driftsproblemer.

Linie 4: Rostock

I 1948 gik et stort ønske fra befolkningen i bydelen Dierkow (nord for bymidten) i opfyldelse: Sporvognslinie 4 genåbnedes den 2. juli 1948 og tre år senere forlænges linien også til bydelen Gehlsdorf lidt vestligere. Til disse strækninger blev anvendt spormateriale fra den nedlagte Strandbane Warnemünde (Hohe Düne) - Markgrafenheide (1910 - 1945).

På sin vej gennem byen



Neuer Markt med Ziegelmarkt og Marienkirche, Rostock.



Neuer Markt, set fra samme sted, men i 2014.
Foto Erik V. Pedersen.



Tv: Linie 4 på vej ad Am Bagehl mod St-Nikolai-Kirche. Juli 1948.

Foto: Arkiv Städtische Strassenbahn, Rostock.



Th: Tw 44. Samme gade, men set i den modsatte retning. Netop sporet under linie 4 ligger stadig udenfor kirken, 32 år efter liniens nedlæggelse og uden "forbindelse til omverden". Skiltet "5" - på masten til højre - angiver, at hastigheden højst må være 5 km/t ned ad den stejle bakke i baggrunden (Am Bagehl). Herudover skulle en evt. bivogn have håndbremsen aktiveret under nedkørselen. Maj 1960. Foto: Peter Dönges.



Som ovenstående, men år 2014.

kørte linie 4 dengang forbi en af byens store kirker, St.-Nikolai-Kirche.

På grund af sporenes ringe tilstand besluttedes det i 1974 at nedlægge linie 4 som sporvogn, og den 24. marts kørte linien for sidste gang.

Til trods for, at det var 32 år siden sporvognen sidst kom forbi kirken, lå der stadig -da jeg var der i 2006- et stykke af det gamle spor i gaden lige ud for kirken, nærmest som om det var fredet på stedet. Da linie 4 -som nævnt- nedlagdes allerede i 1974, nåede liniens spor forbi St.-Nikolai-Kirche ikke at blive omlagt til 1435 mm sporvidde, og der eksisterer/eksisterede derfor stadig et stykke 1440 mm-spor i Rostock.

2014

Ved mit besøg i Rostock i 2014 (i selskab med Sporvejshistorisk Selskab - SHS), gik min vej -som noget af det første- op til det gamle spor foran St. Nikolai-Kirche, for at få et "dagslysfoto" af det gamle spor og et detail-foto af sporvidden med et målebånd.

Imidlertid var områdets vejbelægning under renovering, --men sporet lå der stadig.

Gensynsglæden blev dog kort. Ganske vist var sporet genetableret i den nye vej-



TW 46. Vogn af samme type/serie som på foto 3 - men i 2014, restaureret til museumsbrug.





Tv: Det gamle spor i Alt Schmiedestrasse / Am Bagehl, foran St. Nikolai-Kirche, Rostock 26.10.2006

Th: "Sporvejshistorisk-arkæologisk afdeling for sporvidder" (v. Mikael Lund) arbejder på alle tidspunkter af døgnet.



Samme som ovenstående, blot set den modsatte vej pga. afspærringen.



Nutidens sporvidde: 1500 mm +/- .

Bemærk: Venstre side af foto er den asfalterede sporrille. Skinnens køreflade ses til højre for "150".

belægning, men nu i sporvidden 1500 mm +/- nogle millimeter !

*) PS. Pudsigt nok, er det ligesom om, at ingen kan give en fornuftig forklaring på, hvorfor man ikke kunne styre sporvidden. I en stor bog om sporvejene i Rostock omtales det med nogle få linier.

"Als Spurweite hatte man das ungewöhnliche Mass von 1.440 mm gewählt, also 5 mm mehr als die Normalspur. Die "gegründete Normalspur" beruhte wahrscheinlich auf den bauartbedingten Abweichungen des Oberbaus vom eigentlichen Nennmass.

Selbst bei sorgfältiger Verlegung gab es schon nach wenigen Betriebsmonaten Gleisverwerfungen, so das eine Angabe auf 10 mm genau völlig ausreichte."

Jeg har svært ved selv at oversætte disse linier til noget meningsfyldt omkring den egentlige årsag, og søgte derfor hjælp hos et ældre SHS-medlem med forstand på de dele. Han opgav hurtigt, men kendte bogens forfatter, og spurgte. Det lykkedes dog alligevel ikke at finde frem til en fornuftig forklaring / oversættelse.

"Som sporvidde valgte man det usædvanlige mål 1.440 mm, altså 5 mm mere end normalsporvidden. Det "etablerede normalspor" beroede sandsynligvis på de typespecifikke afvigelser af overbygningen fra det egentlige normalmål.

Selv ved omhyggelig skinnelægning opstod der efter få måneders drift skinneskydelser, således at en angivelse på 10 mm var fuldt ud tilstrækkeligt."

På den måde fik verden så en ny sporvidde 1500 mm +/- et par mm, omend det kun er en strækning på 50-75 meter.

Sidebanestation med industri-tilslutning



Kig ud over Carlskilde Station. Nederst hovedstrækningen til/fra opstillings-banegårdens syv spor

Tekst og fotos Finn Frøsig

Da jeg i sin tid planlagde mit anlæg, indgik der også en sidebane, hvor der kunne køres korte tog og være mulighed for rangering til og fra nogle industritilslutninger.

Selve sidebanestationen er placeret i et hjørne af anlægget. Den er hævet ca. 12 cm. over grundpladen, og hovedstrækningen er ført skjult under stationspladen. Pladsen er meget begrænset, men der er

alligevel blevet plads til stationsbygningen, lidt byhuse (i relief) og Carlskilde Bryghus, som er storkunde hos banen.

Oprindeligt valgte jeg at genbruge en del bygninger fra mit gamle anlæg, - både til byhuse, station og bryggeriet, men jeg gjorde ikke så meget ud af detaljerne på bygningerne. Det var jo "bare" et hjørne i baggrunden af anlægget.

Men i det lange løb passede det ikke særlig godt til resten af anlægget, og skridt for

skridt er denne del af mit anlæg bygget om.

Jeg startede med en tilpasning af stationsbygningen og erstattede byhusene med en række Auhagen-huse, som blev ændret i højde, facadebredde og placeret som relieffer. Dette er nærmere beskrevet i Spor og Baner nr. 2 fra marts 2012.

Carlskilde Bryghus

Nu kom turen til bryggeriet, som bestod af det gamle Kibri-byggesæt plus nogle

Vollmer-industribygninger. Bryggeriet er placeret på begge sider af banen lige ved indkørslen til stationen. Administrationen, selve bryghuset, kedelanlæg m.m. er placeret som halvrelief op mod anlæggets bagkant. Bygningerne er rester af Vollmer-industribygninger. Tappehallen og lagerbygningen ligger på den modsatte side af banen og har to spor. Et spor til læsserampen har plads til tre ølvogne. Det andet spor er kortere



Den oprindelige Carlskilde stationsby med Kibri og Heljan huse.



Det oprindelige Kibri-bryggeri fra anlæggets start.

og bruges til modtagelse/afsendelse af forskellige råvarer og materialer til produktionen. Der er en tænkt tunnelforbindelse under banen med lagertanke, rørledninger og gangareal.

Selve Kibri-bygningen var så lav, at ølvognene knap kunne ikke køre under taget ved rampen, og den ene gavl med den meget store port virkede forkert. Jeg startede med at "rydde grunden" og med at pille det gamle Kibri-byggesæt fra hinanden. Den store port blev pillet ud og erstattet med et murelement og port fra Auhagens industri-byggeprogram. Næste skridt var, at lægge en 1,5 mm strip hele vejen rundt på soklen, så højden blev justeret. Dernæst blev et par vinduer i den høje bygning blændet af dér, hvor den er bygget sammen med lagerhallen. Jeg lagde nogle

skotrender (1,5 mm vinkelprofiler fra Everlite) på taget for at "normalisere" sammenbygningen. Det samme blev gjort med den lave tappehals sammenbygning med den høje bygning.

Hele grunden blev indhegnet med "smedejernsgitter" ud mod banen, og der blev plantet vegetation ved foden af heget. Begge stopbommene er blevet "rustbehandlet", og har fået lidt tilgroning i bunden.

Rampen blev forlænget ca. 15 cm, så der reelt er rampeplads til tre vogne. Det gav samtidig plads til at læsse en lastbil ved forlængelsen.

Bryggeriet benytter banen til transport af råvarer til produktionen og færdigvarer til kunderne. Råvarer og forbrugsstoffer er først og fremmest byg til maltning, humle, smagsstoffer og sukker til



Der bliver flyttet rundt på paller med kasser og flasker. I baggrunden en af bryggeriets lastbiler.



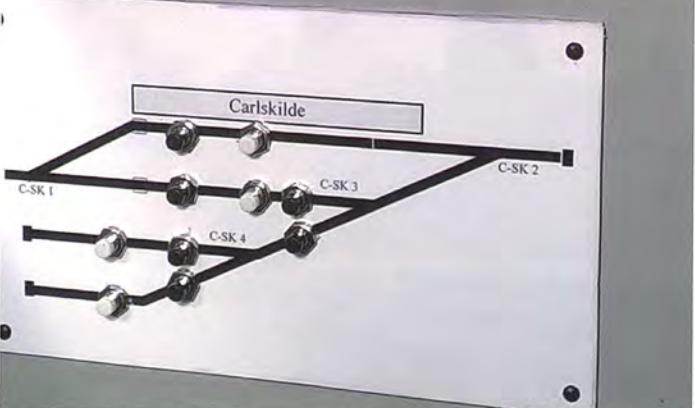
Ny port er sat i gavlen, og læsserampen er forlænget



F-maskinen er ved at trykke 3 stk. kølevogne ind på rampesporet



Morgengodstoget med vogne til bryggeriet



Kontrolpulten er monteret i afskærmningen af underetagen. Nu kan der skiftes spor og afkobles både centralt og lokalt. Med en slave-mus kan de lokale lokomotiver styres fra anlægges mellemgang.

sodavand, tomme flasker og flaskekasser. Fra bryggeriet afsendes primært øl og sodavand i glasflasker i trækasser. Dertil ankre med fadøl. De sekundære varer fra bryggeri-

et er affaldsbyg, tørret mask (dyrefoder) og humlemask som gødningsprodukter.

Byg til ølbrygningen bliver normalt leveret i en KFK-silogo godsvogn. Vognen tømmes

fra det korte spor via et sug-eanlæg og blæses direkte op i lagerbygningen. Sugesslangen føres gennem vogndøren og kobles på bunden af siloerne i vognen.



Kibri-bryggeriet er nedrevet, og grunden er ryddet til den nye udgave. Smedejernshegnet er kommet på plads. I baggrunden ses selve bryghuset og administrationen, Vollmer-industribygninger i halvrelief



Kølevognene er ved at være på plads. Til højre ses KFK-vognen og en Q-vogn med materialer til ølbrygningen.



Søndagstoget med D-maskine, CRM, CP og EH er lige ankommet. Maskinen løber om gennem spor 2 og returnerer senere med tenderen forrest

Dette skulle selvfølgelig med på mit anlæg. Der var oprindeligt en rørgalge med byggesættet, så det gjaldt bare om at forlænge den tilpas meget + at tilføje en simuleret, fleksibel sugesslange.

Ud over det skulle der selvfølgelig også være nogle paller med tomme ølkasser og lidt personale på pladsen, så der kom liv på bryggeriet.

Fra anlæggets store banegård – Lustrupholm – leverer banen hver morgen to-tre ølvogne (nogle med tomme flasker og kasser retur) samt én-to vogne med forbrugsstoffer. Vognene afhentes senere på dagen, læsset med øl og vand, og kommer med aftengodstoget fra Lustrupholm. Vognene med forbrugsstoffer kører enten tomme retur eller læsset med dyrefoder m.m. Normalt er det en F-maskine, der står for trafikken, men af og til erstattes den af en MT-maskine.

På sidebanestrækningen ligger også en metalvarefabrik med eget stikspor. Der er plads til to godsvogne. Sidebanen giver således et samlet bidrag til godstrafikken på mit anlæg med fem til syv godsvogne. Metalvarefabrikken er i øvrigt også "arvet" fra mit gamle anlæg, og den står også over for en opgradering på et eller andet tidspunkt.

Den daglige persontrafik på sidebanen varetages af en Mo med CPS-styrevogn. I myldretiden videreføres en Mo med CRM og CRS som gennemgående tog fra hovedstrækningen.

På søn- og helligdage køres af og til udflugtstog med D-maskine og et par ældre personvogne.

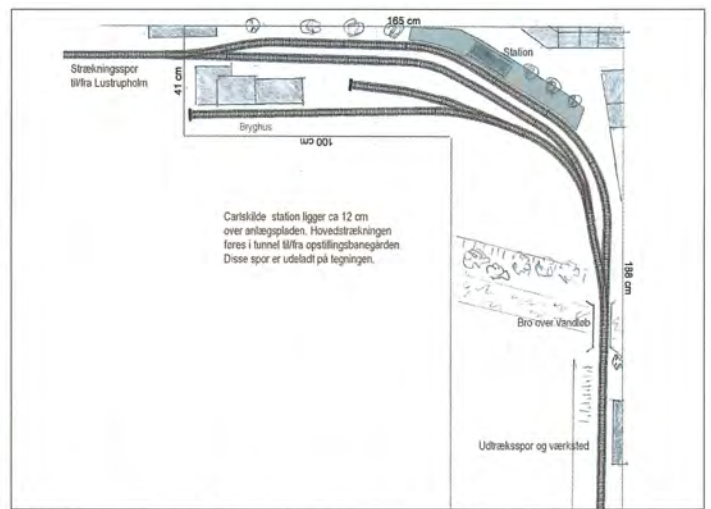
Da sidebanestationen ligger med adgang fra servicegangen i midten af mit anlæg, benyttede jeg lejligheden til bygge en ekstra kontrolpult til sidebanestationen. Den er monteret i afskærmningen af anlæggets underste del. Nu kan sporskifter og afkoblere på sidebanestationen både styres fra den centrale kontrolpult og styres lokalt. Jeg



Endnu stille på forpladsen. Lastbilen er klar til at modtage dagens første læs. I baggrunden er morgentoget på vej ind på stationen.



Silogodsvognen fra KFK skal tømmes. "Slangetæmmeren" er ved at koble sugeslangen på bryggeriets sugelanlæg og vognens silo.



Sidebanestationen Carlskilde ligger i anlæggets bageste, højre hjørne på meget begrænset plads. Hævet ca. 10-12 cm over grundpladsen. Spor i niveau 0 er udeladt

har anbragt en slave-lok-mus ved siden af den lokale pult til styring af den normalt anvendte trækraft på sidebanen. Det er ret så praktisk, når man nu er kravlet under anlægget for at kunne komme tæt på.

Næste skridt bliver som nævnt metalvarefabrikken, der ligger på sidebanen i anlæggets venstre hjørne.

Spor og Baner har tidligere bragt beretninger fra Lustupholm-banen.

Nr. 2, marts 2012

– Stationsby på sidebanen

Nr. 4, august 2012

– Ombygning CP til CRM

Nr. 11, oktober 2013

– Gadelygter og byhuse

Nr. 15, juni 2014

– Ms-lyntog med frontmotor

**TEAM
RC KONGEN**

Heki

märklin

**Uhlenbrock
digital**

LILIPUT

PECO

HELVAN

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!



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

Toget på sidesporet

Af Vigand Rasmussen

I 15 år rullede hvert efterår et særligt tog gennem Danmark. I 1954 besøgte det Vejle-egnen.

Redaktørens ide

I 1952 fik Social-Demokratens redaktør Anders O. Nørregaard den ide sammen med Københavns hospitalsborgmester Julius Hansen, at "sende et antal ubemidlede svagføre på en jernbanerejse gennem Danmark." Man henvendte sig til Statsbanerne, hvis reklamechef var begejstret, mens generaldirektøren var mere valen. Men han blev overbevist om det fortræffelige i ideen. Dog havde Statsbanerne ikke selv materiel til et sådant tog. Jo, lokomotiverne skulle de nok klare, men vognene var noget andet. Så henvendte man sig til Wagon-Lits, der havde både sovevogne og spisevogne. Selskabets direktør var ikke overvældende begejstret, bl.a. fordi han kunne se nogle problemer omkring ansvaret for selskabets fine vogne. Tænk hvis en kørestol kom til at ridse den fine mahognibeklædning i vognene. Derfor blev kørestolene på de første ture parkeret

i pakvognen, hvorefter de sværest handicappede blev båret rundt i vognene. Efter en tid med den praksis konstruerede en samarit en særlig smal kørestol, der tilmed var polstret på siderne, så den ikke kunne skramme panelerne. Et andet problem bestod i, at deltagerne skulle bo i toget i otte dage, og datidens tog-toiletter havde ikke opsamlingsstanke, men sendte resultatet af anstrengelserne oppe på brættet direkte ud på sporet. Det kunne gå an, når toget kørte, men ikke når det holdt stille. Ældre læsere husker nok de mænende skilte: 'Toilettet må ikke bruges under ophold på stationer eller på færgen.' Det problem klarede svagføretoget ved, at der under de nattelange stationsophold blev sat spande under udløbet, så da toget i 1954 gjorde ophold på Grejsdal station, må man antage, at Mog Hans havde en ekstra tjans. Mog Hans var den kusk, der kørte natrenovationen i Vejle. Det skete med hestevogn, da en sådan ikke larmede så meget som en lastbil, og borgerne skulle jo have deres nattesøvn.

Svagføretogets første tur i 1952 havde Sønderborg som endestation, og i 1954 var Vej-

le kommet med på programmet.

Gaver og koncerter

Der var 50 svagføre med toget, da det rullede ind på Vejle H. søndag den 4. oktober kl. 15.26. Der var et meget stort personale med for at sørge for, at gæsterne havde det godt. Der var en læge, sygeplejersker, plejere, samaritter, togpersonale og køkkenpersonale. Alt i alt en 100 mennesker til at tage vare på de svagføre. Lige fra afgang på Frederiksberg station var man blevet nærmest overdyngt af gaver: drikkevarer fra bryggerierne Stjernen, Carlsberg og Tuborg. Dertil kom cigaretter og cerutter samt toiletsager plus bogen 'Danmark i billeder.'

I Vejle fortsatte gaveriet. Da toget holdt ved peronen, bød borgmester Willy Sørensen velkommen, og han fortsatte: "Vi synes selv, vor omegn er smukkere end selve byen. Derfor kører toget ud til Grejsdalen, der er landskendt for sin skønhed." Og så dampede toget ud til Grejsdal station, hvor det blev listet ind på læssesporet. Her skulle man så være under opholdet i Vejle. De vejleisiske virksomheder var også i gavehumør.

Der var chokolade fra Brdr. Abrahamsens Chokoladefabrik, tyggegummi fra Vejle Tyggegummi Fabrik, mineralvand fra P.C. Nielsens Mineralvandsfabrik og meget mere. Det var lige ved, at man skulle have haft godsvogne med til alle gaverne.

Vejret var nærmest sommerligt, så da man kom til Grejsdal station, rullede vinduerne ned, så gæsterne kunne nyde den friske luft og lytte til Vejle Idræts Forenings store hornorkester, der gav en friluftskoncert.

Dagen efter var der udflugt i fire busser, som rutebilerne Carl Hansen, Svend Nielsen og St. Christiansen havde stillet til rådighed. Turen gik via Vejle til Jelling med passage af Skibet kirke og Fårup sø undervejs. I Jelling fik deltagerne et glimt af Jellingstenene, inden man ankom til kroen, hvor kroejner Schrøder tog imod. Så var der kaffebord, mens fru Tvermose, Jellings turistchef, fortalte om byens og stedets historie. Derefter fortalte borgmesteren om spøgelse i Grejsdalen: den hvide dame, der var 'et godt og fredeligt spøgelse', forsikrede Willy Sørensen.

Ved 19-tiden var de sidste igen på plads i toget, og så kunne tre sangkor gå i gang



En begivenhedsrig forstedag på svagføretogets store eventyrrejse

Frit Folk havde naturligvis en grundig omtale af de svagføres togtur til Vejle. Billedet til højre er fra Grejsdal station. Arkiv Vigand Rasmussen



Svagføretoget et par år senere under ophold på Svendborg banegård. Arkiv Spor og baner



Deltagerne kom i 1956 bl.a. til Viborg og besøgte domkirken. Arkiv Spor og baner



På en af turene kom deltagerne til H.C. Andersens Hus i Odense. Her kunne transporten klares i en håndvending. Arkiv Spor og baner

med en koncert ved toget.

En af togets gæster, den 62-årige fru Anna Madsen, havde sidst besøgt Grejsdalen for 52 år siden, hvor hun boede hos stationsmesteren, og det var lykkedes at finde to af hendes legekammerater fra dengang, nemlig overportør Georg Nielsen fra Vejle Nord og hans søster. De

tre fik en lang snak om gamle dage, og fru Madsen græd af glæde, da hun fik et billede af den gamle station, der jo for længst var revet ned.

Næste morgen kørte toget videre over Brande og Silkeborg til Aarhus, hvor det blev rangeret ud på et havnespor, så man havde udsigt ud over bugten til Samsø. Herfra gik turen hjem til København.

Svagføretoget fortsatte med at køre frem til og med 1967, hvorefter der åbenbart ikke længere var behov for den slags godgørenhed. ■

Artiklen har været bragt i Vejle Amts Folkeblad i 2015.

Kilder:

John Poulsen:

De blå tog, 2014.

Frit Folk 1954.

For 46 år siden...

... kørte der stadig en del damplokomotiver på den fynske hovedbane. Kaj Pedersen tog ofte ud på strækningen og på stationerne for at fotografere disse tog, og det var ikke helt almindelige tog, der på denne måde blev forevigt. Hen mod ophøret med dampdrift (maj 1970) kunne man stadig opleve E-maskiner med godstog – det var ikke noget, disse eksporestogsmaskiner var decideret velegnede til, men der var mangel på trækraft, og så måtte disse maskiner vise, hvad der var i dem.

På det første billede ser vi en E-maskine (muligvis E 994) ved pakhuset i Odense med et godstog i 1969. Forrest er den obligatoriske togførervogn, her en bogievogn litra Cp – den har nok været noget mere behagelig for togføreren end de gamle 'rystevogne', der ellers havde været brugt som togførervogne i godstogene. Den lave vogn ved pakhuset er en fransk godsvogn, den brune er formodentlig en tidligere, hvidmalet IAK/IAL/IAR-vogn (jvf. de små jalousier nederst).

For yngre læsere skal begrebet 'togførervogne' måske

lige forklares: I godstogene var der normalt en togførervogn eller en rejsegodsvogn, hvori togføreren havde et lille 'kontor' – et aflukke, hvor han kunne ordne papirarbejdet undervejs. Det var jo vigtigt, at de rette godsvogne blev afleveret på de stationer, hvor de skulle bruges, at gods blev afleveret eller modtaget korrekt osv. Som nævnt havde DSB i mange år brugt gamle 'rystevogne', som nok ikke altid var lige behagelige for togførerne at arbejde i. Da damplokomotiverne forsvandt, fik togførerne i stedet plads i det ubenyttede førerrum i diesellokomotiverne, hvorved togførervognene kunne udelades af togene.

Det andet billede er ude fra selve hovedstrækningen, også en forårsdag i 1969. Jeg er ikke sikker på stedet, men det kunne være umiddelbart før Elmelundbakken vest for Odense. Det er atter en E-maskine (ukendt nummer), der trækker godstoget, igen med en Cp-togførervogn, men med en anden stamme godsvogne. Under alle omstændigheder er det billeder, der kan tjene som inspiration for modelbyggere – som det sås i sidste nummer, kunne



E-maskinen ved Odense Godsbanegård.



E-maskinen med godstog. Muligvis ved Elmelundbakken.

N-maskinen godt sættes foran persontog, og E-maskinen kan med lige så god ret sættes foran godstog. Ofte hører man beklagelser over, at moderne jernbaner er klinisk rensede for interessante skilte og andre detaljer langs sporet,

men på dette billede ser man kun de to afstandstavler og en sølle kilometersten, så det var ikke altid, at der var masser af se på langs sporene. Tak til Kaj Pedersen, Odense for billederne. fs ■

Trafikale forhold den 9. april 1940



Et utroligt syn mødte danskerne dén aprilmorgen - tyske tropper overalt i landet. Her har de standset en linie 10-sporvogn i Dronningens Tværgade. Arkiv Leif Bang.

Af Flemming Søeborg

I februar 1940 indførte regeringen bestemmelse om, at der ikke måtte være varmere end ti grader i offentlige rum og bygninger, i private hjem dog 18 grader – men det varme vand forsvandt. I februar 1940 blev natsporvognene indstillet efter kl. 1, og te og kaffe blev samtidig yderligere rationeret. Vinteren var så hård, at Sjælland på grund af issituationen var helt afskåret fra omverdenen bortset fra de få flyforbindelser, der var.

Den 9. april 1940 klokken lidt i 4 om morgenen begyndte den tyske besættelse af Danmark med et skudattentat på tre danske grænsendarmer ved jernbaneviadukten i Padborg, og straks herefter overskred de tyske

tropper grænsen. I Gedser Havn stormede tyske tropper fra en jernbanefærge banegården, kappede telefonlinjerne, kastede fyret ud på damplokomotiverne og hastede med motorcykler mod Storstrømsbroen, som blev besat. Også Lillebæltsbroen blev besat af tropper, landsat ad søvejen – tyskerne troede, at de to vigtige broer ellers ville blive sprængt af det danske militær. Adskillige troppetransporttog kørte i de følgende timer nordpå gennem Jylland, og der var endda pansertog mellem. Disse kom dog heldigvis ikke i brug, men flere steder i Sønderjylland var der krigshandlinger med mange døde og sårede soldater og civile i de tidlige morgentimer.

I København blev Kastellet besat ved en lynaktion, efter

at tyske troppeskibe havde lagt til ved Langelinie. Der var efterfølgende krigshandlinger ved Amalienborg, og tyskerne truede med at bombe byen fra luften, sådan som Warszawa var blevet ødelagt blot et halvt

år før. Centrale gader og pladser blev spærret med biler, og gadetrafikken gik i stå. Sporvognene hobede sig op, og tyske soldater agerede færdselsbetjente f.eks. ved Østerport. Danmark var blevet besat.



De fleste var beskæmmede og chokerede over denne pludselige aggression, men enkelte fandt det dejligt og heilede til de tyske angribere.



En taprer tysk soldat standser en linie 1-bogievogn - landet er besat.



Gnädige Frau, Sie können hier nicht passieren! Fru Strickelvorn fatter ikke, hvad der er sket, mens hun har kigget på bagerbrød i storbyen - landet er besat af tyske soldater.



Sporvognstrafikken blev foreløbig standset, mens de tyske tropper befæstede vigtige gadekryds, pladser og andre kundepunkter. Sporvognen er linie 11, som dog først 'opstod' i 1944...

St. Kongensgade og Bredgade blev straks herefter ensrettet af de tyske besættelsesmyndigheder, der havde opslået hovedkvarter på Hôtel d'Angleterre på Kongens Nytorv. Ved ensretningen af gaderne kunne tyskerne hurtigt køre ud til Kastellet, som nu blev benyttet af det tyske militær. Mangt og meget blev med ét anderledes i landet.

Samme dag besluttede DSB, at lyntogene blev taget ud af

drift, og alle tog, sporvogne, biler og cykler fik påmonteret mørklægningsudstyr – hætter/skærme over forlygterne og svagere pærer i det hele taget. Alle vinduer skulle afblændes, og det samme gjaldt gadelygter og al anden belysning. Intet lys måtte kunne slippe ud og virke som pejlemærker for engelske fly. Landet blev totalt mørklagt fra kl. 19 samme dags aften. Overtrædelse af forbuddet kostede en ugeløn.



Mørklægningen betød afskærmning af alle lygter m.v. Linie 14-sporvogn i 'krigsudrustning' ved Svanemøllen ca. 1940. Foto Mølhof, arkiv Leif Bang.



Mørklægningslygte på linje 18 i Svanemøllensløjfen. Foto Mølhof, arkiv Leif Bang.



Måneskiven blev senere opsat på Rådhuspladsen for at vise, hvornår der var måneskin over byen. Arkiv Leif Bang.

Kantsten, elmaster, lygtepæle, stoppestandsstandere og andre fremspringende ting på gader og veje fik påmalet hvide felter for bedre synlighed, og efterhånden fik cyklisterne også malet hvide bagskærme på deres cykler – såkaldte kattehaler. I forvejen havde cyklerne jo 'katteøjne' (reflekser) bagpå. På Rådhuspladsen i København opsatte Københavns Sporveje en måneskive, der viste, hvornår det var måneskin – det var den eneste belysning, man havde udendørs i de mørke timer.

Disse forhold gør det nemt for en modeljernbanebygger at have med 9. april 1940 og tiden derefter at gøre: Ingen belysning i huse, stort set ingen privatbiler på gaderne, men mange cykler, kun svag gadebelysning (hvis nogen overhovedet?!),

ingen synlig belysning i togene – og så en masse tyske epoke II-godsvogne på skinnerne. Tyske tropper og militærkøretøjer på gader og veje så som Opel Blitz'er og KFZ 222-panservogne; i luften Heinkel-111-, Dornier Do-27- og Junkers Ju-52-fly i massevis.

Af modelbil- og jernbanemateriel er der en hel del, der kan bruges, men husk at montere gasgeneratorer på rute- og lastbilerne. Det var stort set kun de danske myndigheders biler, lægebiler og de tyske militære køretøjer, der ikke havde gasgeneratorer påmonteret. Igen mangler sporvogne i 'uhyggelig' grad i modelbilledet, men Swedtram har stort set alle modellerne – som man kan bestille i ønsket udførelse. Der kan dog være et års leveringstid eller mere.



KS-bybus på Toftengårds Plads med fuld 'krigsudrustning' - ekstra køler til gengassen. Foto Jan Walter 1941.



Gengasgeneratoren fyldte ret meget bag på busserne, og opfyrringen var livsfarlig pga. kulilte. Bussen forlader endestationen ved Tuborg på Strandvejen. Foto Jan Walter 1941.



Rundt om på gader og pladser blev der opsat plakater med meddelelser til befolkningen. Arkiv Tommy Jørgensen.

Sporvognsmodellerne er venligst udlånt af Swedtram – linie 11-vognen er lidt af en tilsnigelse, idet linien først blev etableret som sporvogn i 1944. Sporvognene fik i øvrigt ændret bemaling i

løbet af Besættelsen, således at de hvide felter nederst blev gule, ligesom perronskærmene blev gule, og typografien blev ændret. ■

Hermann Görings modeljernbane

Af Peter Rasmussen

Hermann Göring var under Første Verdenskrig kamp-pilot og chef for Kampf-geswader von Richthofen. I begyndelsen af 1920'erne blev han medlem af det tyske naziparti DNSAP. Adolf Hitler havde medlemsnummer 7, men Göring havde et lavere medlemsnummer. Under kampene ved "Ølstue-kupforsøget" i München i november 1923 blev Göring såret i lysken, en skade, der gjorde ham afhængig af morfin resten af livet. Efter kupforsøget flygtede han til Sverige. Her endte han med at blive chef for den svenske civile luftfart.

Under opholdet i Sverige mødte han ved et besøg hos familien von Rosen sin første kone Carin, der var af den

svenske adelsslægt von Fock. Parret blev gift den 3. januar 1923, og de flyttede til en forstad til München. Göring optrådte som luftakrobat, bl.a. også ved åbningen af en nu forsvundet flyveplads i Rødovre. Han var glad for Danmark og sejlede landet rundt i 1937, og såvel hans yacht som hans åbne Mercedes befinder sig i dag i Danmark.

Da Hitler blev tysk rigskansler den 30. januar 1933, blev Göring udnævnt til Reichsjägermeister og chef for politiet i Prøjsen. Her satte han straks arrestationerne af politiske modstandere i værk.

Göring "overtog" den prøjsiske konges jagtrevir, og Prøjsen forærede ham en svensk bjælkehytte, som han opkaldte efter sin afdøde kone. Denne ret beskedne jagt hytte udvidede han ef-

terhånden til et større bygningskompleks med gæstehus og plads til vagtpersonale og tjenerstab. Der blev også plads til hans fritidsinteresser. Han fik indrettet en jagtstue med plads til sine jagt-trofæer og en våbensamling, en længe blev indrettet som kunstgalleri, og på loftet blev der plads til en meget stor modeljernbane (spor 0).

Göring fik modeljernbane-firmaet Märklin til at lave modeller af lokomotiver og vogne, inden de var lavet i fuld størrelse. Anlægget havde en sporlængde på 321 engelske fod (ca. 100 meter), og der var tunneller, broer og masser af sporskifter m.v. på det samt naturligvis modeller af flyvemaskiner – Göring var jo tillige chef for Luftwaffe, det tyske luftvåben. Den forsikringsmæssige værdi af modeljern-

banen var i 1941 662.345 Reichsmark (265.000 \$ eller omkring 1,6 mio. kr.).

Göring fyldte Carinhallen med flyverbomber og fik sprængt det hele i stumper og stykker, da det stod klart, at Tyskland ville tabe krigen. Nogle år senere lod det nye, østtyske styre hele området rydde. ■



'Den store mester' sætter et afsporet tog på plads igen - Ordning muss sein.



Modeljernbaneanlægget antog imponerende dimensioner oppe under taget. Foto Wikipedia.



Indbudte gæster inspicerer modeljernbanen med høvisk distance. Bemærk, at hele anlægget noget upraktisk ligger på gulvet.



Hermann Göring ved kommandopulten på sin modeljernbane. Nogle officerer ser interesseret til.



Tværs hen over sporene forløb en meget lang bro.

Kuhlmanns salonvogn

Tekst og fotos Jan Hager

I nr. 16 er der bl.a. en artikel om Rørvig-Nykøbing Sj. Jernbane. Artiklen fik mig til at tænke på et lige så fantasifuldt projekt, jeg lavede for mange år siden: Hvor kort en fireakslet vogn kan man lave på grundlag af en CP-vogn fra Heljan.

Resultatet blev Frederiksværkbanens salonvogn nr. 3, som i størrelse H0 måler 121 mm over pufferne. Der findes ikke hverken tegninger, beskrivelser eller billeder af forbilledet. "Beviset" for dens eksistens er udelukkende min model! Vognen må nærmest betragtes som direktør Kuhlmanns private vogn, men han gjorde jo også Frederiksværkbanen kendt for sine frem-

ragende personvogne.

Modellen er opstået ved at save en CP-vogn over to passende steder og sammenlime endestykkerne. Nogle af vinduerne er filet større. Bag disse findes den store salon, smagfuldt indrettet med sæder fra CP-vognen. Her kunne modtages gæster. Ved siden af salonen findes en lille sove-/hvilekupe for direktøren, når han var på inspektionsrejse eller anden udflugt.

Herudover findes der i den ene ende toiletrum med rindende varmt og koldt vand samt et lille rum med varmekedel (bemærk toiletventil og skorsten på taget). I den anden ende er der blevet plads til et lille forrædsrum med en kogeplade (gasapparat), så

der kan serveres en let anretning. Rummene er i øvrigt godt ventilerede med mange tagventiler.

Vognen har selvfølgelig overgang med harmonika i begge ender. Overgangene benyttes normalt ikke, da direktøren ikke vil at have den gemene hob rendende gennem sin fine vogn! Påskriftene er "messing"-tal og -bogstaver. Våbenskjoldene midt på siderne stammer fra postvognslitreringer.

Når vognen ikke benyttes - og det sker kun få gange om året - står den godt gemt i en mørk remise. Den fremtræder derfor blank og nyvasket i Frederiksværkbanens "husfarver" som den dag, den rullede splinterny ud fra banens eget værksted. Bygningen af vognen blev ikke overladt til fremmede. Bygge- og udrangeringsår er ukendt, men den er bevaret og står i banens eget museum i Hundested.

Ved oversavningen af CP-vognen blev der et stykke vognkasse til overs. Og det er der jo ingen grund til at smide ud. For 50 år siden var det meget almindeligt at benytte vognkasser fra udrangerede personvogne - mest de toak-

slede rystevogne - til sommerhus. Vognkassestykket er derfor omdannet til et meget lille sommerhus.

Ombygningen bestod i at montere nye gavle lavet af rillet plastplade. Dørene i begge ender er markeret med tynde plaststrips. I husets ene side er blændet et vindue. Bag vinduet er et redskabsrum. I husets anden ende er en lille veranda delvis overdækket af det originale tag. Under dette tag står en af vognens sofaer. Huset er i øvrigt møbleret med et par af de gamle sofaer, og der er opstillet en stor kakkelovn, som sørger for mindst 30 grader selv i den værste vinterkulde. Dens aftræk er ført gennem taget og er lavet af sammenloddede stumper af kobbertråd (stiv ledning). Under vinduerne er ophængt altankasser med blomster i mange farver. Huset er løftet op på sveller for at være fri af jorden og undgå råd. Hele herligheden er limet på en grønmalet plastplade og er klar til at blive "plantet" på et modelbaneanlæg. ■



Rundt om på landet kan man nok stadig finde rester af gamle personvogne som sommerhuse i stil med denne.



Et havehus til modeljernbanen.



Kuhlmanns salonvogn - en fin, lille sag. Salonvognen vil passe godt i et lille, lokalt tog med HFHJ-vogne.

En G(anske almindelig) vogn

Tekst og fotos Vagn Holstein

Her i marts har McK i samarbejde med Dekas udsendt den første udgave af deres modeller af den meget almindelige lukkede godsvogn Litra G (senere Gs). Vogntypen er bygget i 2.873 eksemplarer i tre serier. De første 400 blev bestilt hos Scandia i Randers i 1953 efter tegninger udarbejdet af de Europæiske Jernbaners Standardiseringsråd ORE. De første vogne blev leveret året efter.

er dette problem, som McK har sat sig for at udrydde en gang for alle. I første omgang udsendes 200 stk. af serie 2 literet Gs både med og uden "EUROP"-mærket, Serie 2 er vogne med 2 m brede skydedøre i modsætning til serie 1, som har 1,8 m brede døre. Disse vil følge i nær fremtid sammen med serie 3-vogne, som er uden bremseplatform. Alle de forskellige bemalings- og litereringsvarianter vil ligeledes blive udsendt, alle i begrænsede seriestørrelser.



Flot sommerbillede af GS 41985 taget på Centralværkstedet Cvk. Netop en af de numre, som fås i model. Foto: Jernbanen.dk, Tommy Nilsson.



Gs-vognen i hel figur sætter nye standarder for modeller.

Der har længe fandtes modeller af vognen fra forskellige udenlandske fabrikker, men som altid har disse ikke været fuldstændigt korrekte danske. Det

Som forventeligt drejer det sig om en uhyre præcis og veludført model, hvor et hav af detaljer er taget med, selvom det har kostet ekstra. Resultatet er overbevisende

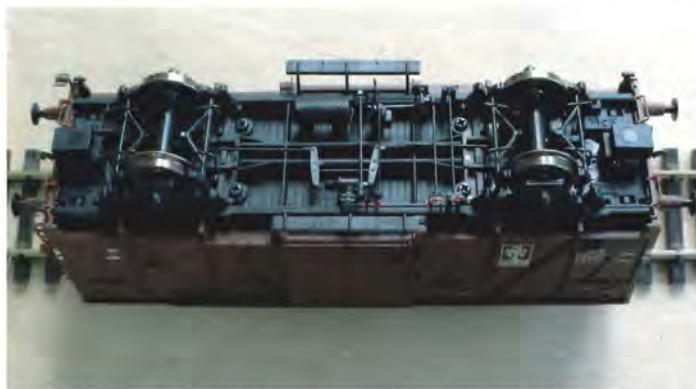


Helt ubegribeligt fine detaljer!

flot, som jeg håber billederne demonstrerer, men det bedste er selvfølgelig selv at have modellen i hånden. Billeder er taknemmelige, men detaljerne er efter-

næsten vædde på, at der ikke mangler en eneste stang på undervognen, på nær trækstangen! Det er helt vildt.

Dekas har gjort særlig



Der mangler bare ikke noget, læg mærke til trinene til venstre!

hånden så fine, at det er en udfordring at fotografere dem: Tit støder linsen på vognen, når jeg skal rigtig tæt på!

Det er ved at blive svært at skille sig ud som modelfremstiller: Selv Rocos efterhånden gamle model af Gs kan sagtens være bekendt at stå ved siden af McK's Gs. Det er især på undervognen, at man straks kan se, at der er sket en masse. Finn Lekbo sagde det meget rammende, da han viste mig LS Models seneste spisevogn: "Vi skal snart have vognene liggende på ryggen for at se, hvor flotte de er"! Sådan er det også med McK's Gs. Jeg tør

meget ud af at få vangerne og dermed aksellejerne så langt ind under vognen som muligt, et problem, som kommer sig af at modelvognhjul, selv når de følger NEM-normen, er alt for brede, Gs'ernes hjulaksler måler kun 22,8 mm over pinolspidserne. Det er næsten 2 mm mindre end de fleste gængse hjul på markedet. Der er også tænkt på de (i dansk sammenhæng) hårdt prøvede Märklinister, McK er leveringsdygtig i uisolerede udskiftningshjul sæt til trelederdrift. Og mens vi er ved hjulene, så bedes man bemærke, at hjulskiverne ikke bare er profilerede på forsiden, men



Meget smukke hjul både til to- og trelederdrift, læg mærke til aksellejet: Både SKF og det firkantede nøglehul er kommet med, men her kan man se, at fjederen godt kunne have et lidt dybere relief.



Rocos gamle model kan stadig være med...



...bortset fra bremseplatformen

også på bagsiden – sjældent set. Selvfølgelig løber de som en drøm.

Læg mærke til beslagene til skydelemmene på vognsiderne. Det er malede metaldele som er påsat, og det lille håndgreb for nederen er tydeligt gengivet. Lemmene og for den sags skyld skydedøren kan dog ikke åbnes ligesom på Roco ældre model (på de nyeste kan de heller ikke åbnes).

Bremseplatformen er ligesom trinnet under skydedøren fremstillet i POM, et meget stabilt plastmateriale. Platformen er fuld af detaljer, selv de små beslag til slutsignaler er med. Her overstråler den nye model fuldstændigt den tyske platform, som Roco Gs'erne er monteret med. Låsetøjet til skydedøren og den fjedrende stopper er ligeledes påsatte dele, på denne første serie er "klinken" ikke faldet



Fornemme påskrifter i det korrekte skriftsnit.

helt på plads. Gavljernene er på denne model med fuldt profil, hvilket har betydet, at de har måttet laves som påsatte dele, en meget fin detalje. En anden fin detalje er rangertrinene, som er gennembrudte!

Litreringen og andre påskrifter er meget flot trykt, helt ind i brædderillerne! De netop udsendte vogne er fra sidst i epoke III, idet de er leveret i 1962. Vognens farve er ligeledes meget flot, den helt rigtige "mørk chokolade" (RAL 8016).

Der er naturligvis KKK-skakte i rigtig højde. Vognene kører dejligt præcist og kan ikke "hænge". Det burde være en selvfølge, men jeg ser alt for mange eksempler på det modsatte. Pufferhøjden er naturligvis også korrekt.

Vognene leveres i en særdeles robust, men stor æske,

jeg går ud fra at det er en størrelse, der kan rumme længere to-akslede vogne. Indsatsen af styropor passer perfekt, men burde have været symmetrisk. Det er lidt svært at få fat i det indvendige, klare plastlåg, lidt dybere fingerhuller ville hjælpe.

Er der da slet ikke noget at kritisere modellen for? Tja – man skal i hvert fald være særdeles nøjeregnende, men hvis jeg skal sige, hvad jeg kunne ønske mig en lille smule anderledes, så skulle det være pufferne: Skaftet er blevet lidt tyndt og hylsen er for konisk, jeg havde gerne undværet de fjedrende buffer, da det er den funktion, der "bærer skylden", som jeg forstår det (selvom der har eksisteret helt perfekte fjedrende puffer f.eks. på Lilliputs over 20 år gamle luksusgodsvogne). Den anden ting, jeg kunne ønske



Her kan man se en anden type fjedrende buffer på Lilliput Oppehn vognen til højre.

mig, er et lidt dybere relief på fjedrene.

Alt i alt en fremragende model og et flot initiativ. Dette må være "the final word" for Litra G/Gs, og så til en fornuftig pris. Vi glæder os til alle de andre varianter! Vi har fået lov til at låne et par prøver på nogle af de kommende varianter til et smugkig. ■



Kommende model af en serie 1-vogn her vist i den underlige "fesent-brune" farve, DSB brugte en overgang (RAL 8025).



Den kommende model af en serie 3-vogn, som er uden bremseplatform



Gs 41 401 fotograferet på Københavns Godsbanegård cirka 1961. Arkiv Danmarks Jernbanemuseum

Havnebanen i Holbæk

Af Flemming Søeborg

Jesper Mann, som også er kendt for sine guider om veteranjernbaner og museer i Danmark, har nu udsendt et hæfte om havnebanerne i Holbæk og Nykøbing Sjælland. Mange har nok hørt om især Holbæks havnebane, som havde stor betydning for en del år siden. Det var nemlig her, at mange af de københavnske anden generations-S-tog endte deres dage – de blev ganske enkelt hugget op på havnen.

Selve havnebanen havde et ret langt forløb, delvist gennem Holbæks gader. Den blev taget i brug i 1908. På havnen var der talrige spor og virksomheder, der gennem mange år havde stor gavn af havnebanen. Det gik i Holbæk, som det gik i de fleste

andre havnebyer – havnebanen mistede betydning, virksomhederne blev nedlagt eller gik over til lastvogne, godstrafikken forsvandt fra sporene, og til sidst lå blot skinnerne tilbage.

I Holbæk er næsten alle skinner fjernet, men her og der finder man stadig rester, som man så kan gå og tænke lidt over. Holbæk Havn har dog ikke fuldstændigt glemt havnebanen, for på et par plancher kan man se forløbet.

Nu kan man så få historien fortalt i dette hæfte, som ud over teksten indeholder sporplaner fra 1910 og 1922 tillige med sporplaner fra selve Holbæk banegård. Dertil kommer en række flotte helsides luftfotos, som det er en fornøjelse at gå på opdagelse i. Jesper Mann har også udar-

bejdet en liste over benyttede lokomotiver på havnebanen. Den blev ved lov nedlagt i 2006, og i 2012 blev store dele af det spor, der endnu fandtes, taget op.

Som en tilgift omtaler Jesper Mann også den betydeligt mindre og vel i dag næst glemte havnebane i Nykøbing Sj. Også her findes stadig enkelte rester, men det er mange år siden, at det sidste tog kørte her – formodentlig en gang i 1980'erne. Også dette afsnit er behandlet med glimrende billeder, og det er et hæfte, der bestemt har interesse for flere end rent lokale jernbaneinteresserede.



Mann, Jesper: *Holbæk Havnebane – Nykøbing Sjælland Havnebane*. www.hrmann.dk 2015. ISBN 978-87-996166-2-6. Pris kr. 169,- hos boghandlere eller direkte hos www.hrmann.dk. ■

Promontory Point – nu med tog

I nr. 19 bragte vi en artikel om den transamerikanske jernbane og det store øjeblik, da de to jernbaner fra øst og vest mødtes – men der var ingen tog på billederne. Det fik medlemmerne af Sorø Modeljernbaneklub til at reagere, og de sendte en stribe flotte billeder fra stedet, hvor de to lokomotiver – UP nr. 119 og CP 'Jupiter' – mødes i det øde landskab.

Det liver unægteligt det øde landskabet op at se de farvestrålende, flotte prærielokomotiver. Nok var de enkle og ikke særligt robuste, men det drejede sig i første omgang – med Abraham Lincolns ord – om at få bygget banen, så kunne man senere udbygge og forstærke den. Det samme

var tilfældet med materiellet. Man havde regnet med en anlægstid på 15-20 år, men det tog blot syv år at anlægge jernbanen – godt nok under store omkostninger, ikke mindst menneskeligt. Desværre blev de store flokke af bisonokser næsten også udryddet, da de mange tusinde arbejdere jo skulle have mad hver dag. Dette førte til talrige angreb fra indianere, der med vrede så på, at deres jagtmarker – og de dyr, de levede af – forsvandt.

I Politikens klassiske bog "Jernbanens Hvem Hvad Hvor" fra 1959 er der en glimrende beretning om anlægget af jernbanen. Nyd billederne – Spor og baner takker herigennem Sorø Modeljernbaneklub for dem. ■



De to lokomotiver ved mødestedet ude i ørkenen.



'Jupiter' og Nr. 119 holder på stedet, hvor den transamerikanske jernbane i 1869 blev fuldført - den tredjestørste begivenhed i USA's historie.



Det officielle billede fra ceremonien, hvor de to strækninger omsider blev sluttet sammen.



Datidens amerikanske lokomotiver var en farverig optræden, nærmest som et cirkustog.



Nr. 60 'Jupiter' set fra bagenden - foran ses en del af tribunen til lokomotivforestillingerne.

Fransk 2D2-maskine



Et meget langt CIWL-sovevognstog med nr. SNCF 2D2 nr. 9130 i front. Foto Wikimedia.

Teskt og fotos
Flemming Søeborg

De franske jernbaner (SNCF) er berømte for meget avancerede forsøg og hastighedsrekorder. Lokomotiverne er i reglen markante, og SNCF har i mange år været førende inden for jernbanedrift i Europa. I 1950 blev der bygget nye lokomotiver til brug for eksprestog på strækningen Paris-Lyon-Marseille. Det var kraftige ellokomotiver med akselrækkefølgen 2D2 med et specielt ydre. I alt blev der bygget 35 af disse lokomotiver, der var i drift til 1987. De havde en effekt på 3.687 kW og vejede 144 tons. Tophastigheden var 140 km/t.

Det mest påfaldende er undervognen, der har 'Büchli'-drev på drivakslene. Det er et system, der ellers mest kendes fra schweiziske maskiner (som omtalt i nr. 19), men det har også været benyttet i Frankrig og i Tyskland. Büchli-drevet

er opkaldt efter opfinderen, Jacob Büchli fra Schweiz, og det blev især benyttet i 1930'erne. Det er et fuldt affjedret drev, hvor hver drivaksel har sin egen motor i lokomotivets affjedrede karosse. Dermed er køremotorerne fuldstændigt isolerede fra hjulene, der ellers er udsatte for mange stød og slag fra skinnerne.

En prima model

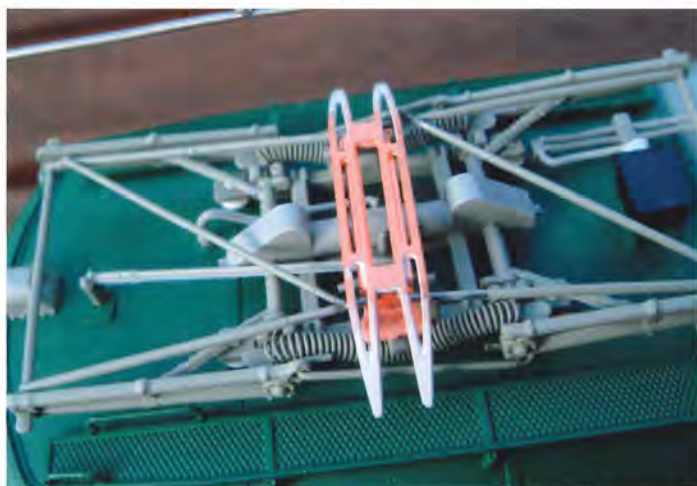
Roco har taget sig af dette forbillede og lavet en model af nr. 9122. Det er en vægtig sag – modellen vejer 456 gram. Overdelen er i den korrekte grøn-blålige farve, og der er masser af detaljer, pyntebånd og fine graveringer på overdelen. Det er altid en udfordring at fremstille en model med lang, fast akselafstand, når den tillige skal kunne passere kurver med radius ned til 36 cm. Tænk bare på vore egne MX-lokomotiver fra 1930'erne med stiv ramme og ikke meget spillerum mellem ramme og hjul i



Lokomotiverne kørte de første mange år med eksprestog, men hen mod slutningen blev de også brugt til godstog. Her trækker den dog af sted med et CIWL-sovevognstog en kold vinterdag.



Nærbillede af 'Büchli'-drevet - flot gengivet i model.



Pantograferne er en særlig konstruktion til dette lokomotiv. Bemærk 'kobber'-belægningen på slæbestykket.



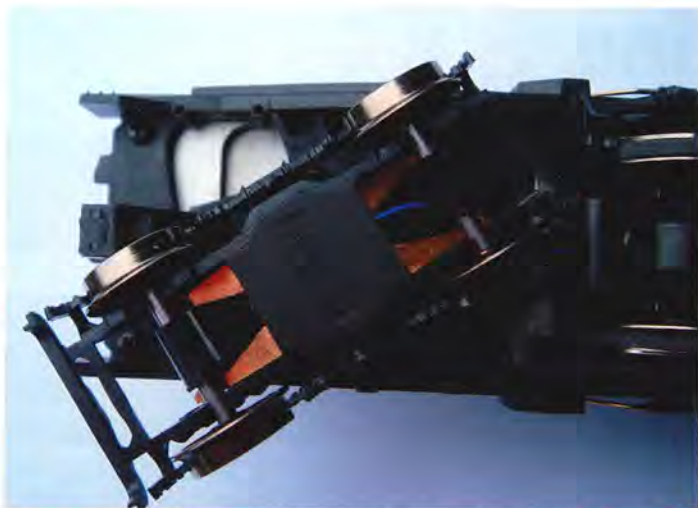
2D2-lokomotivet er en bastant sag, såvel i model som i virkeligheden. Foto SNCF.

model. Det har Roco løst på særdeles overbevisende facon.

De to bogier for og bag kan nemlig ikke kun bevæge sig i forhold til kurverne, de kan også bevæge sig op og ned, og da de samtidig er sideforskydelige i ekstrem grad, vil de altid følge sporet, hvor skarp kurven end er. Dertil kommer, at drivhjulene er

inddelt i to 'bogier', der ligeledes har stor bevægelighed op og ned i længderetningen, ligesom en aksel på hver 'bogie' kan sideforskydes. Det er ingeniørkunst på højt niveau.

Om køreegenskaberne er der intet at sige. Modellen trækker fint, men er ikke nogen hurtigløber, og lyset for/bag er ikke værd at tale



Ekstrem stor sideværts bevægelighed for bogierne sikrer perfekt kørsel, også i skarpe kurver.

om (i analog drift). Kørslen er på grund af de mange strømoftagende hjul, vægten, de fire hæfteringe samt den store fleksibilitet i konstruktionen intet

problem. Der er lysskift for og bag, og sædvanen tro er der vedlagt diverse smådele til montering (de er ikke monteret på billederne). En særlig finesse, jeg ikke har



Maskinerne havde øgenavnet 'Kyklop', og man forstår godt hvorfor, når man ser dette kontrafej.

set før, er, at pantografens slæbestykker er farvemæssigt markeret med kobberfarve – et eksempel på, at modellerne til stadighed kan forfines yderligere.

Roco art. nr. 62477 SNCF 2D2. Vejl. pris kr. 1.500,-. ■

Ellok vid Sveriges Järnvägar

Af Flemming Søeborg

Det er Lars Olov Karlsson, der er forfatter til dette nye værk, som omhandler alle svenske ellokomotiver – og der har været mange. Ellokomotiver har en lang historie bag sig i Sverige, hvor de første grubellokomotiver kom i brug allerede i 1885 og frem. Fra 1905 foretog Statens Järnvägar (SJ) omfattende forsøg med denne traktionsform, og i 1915 begyndte man den storstilede elektrificering af malmбанen fra Kiruna til Narvik. Kunne eldriften klare disse ekstreme forhold, vill det ikke være 'nogen sag' at elektrificere i resten af dette store land.

Det gik jo således – Sverige fik elektrisk drift gennemført på hovedbanerne i de følgende år (- og DSB fik litra E/F-damplokomotiverne, der var blevet overflødige!), og der blev bygget et utal af elektriske lokomotiver – dels til SJ, dels til de mange store og små jernbaner, der fandtes i landet.

Bogen er meget letlæst, og man får som læser en god orientering om hver enkelt lokomotivtype – nogle gange kortfattet, andre gange mere udførligt. Hele bogen igen er der større kapitler om udvalgte emner – f.eks. om gummifjedrede hjul, om strømoftagere/pantografer eller om 'slikkepindene' – de pudsige, sribede metalplader, der angav for- og bagenden på lokomotiverne, når de blev placeret i tagkanten. Det er jo ikke så ligetil at se på et symmetrisk ellokomotiv, hvad der er for og bag – noget, der kan have meget stor sikkerhedsmæssig betydning f.eks. ved rangering. I et af disse afsnit afsløres det også, hvad underlitra 's', 'g' og 'u' ved D-maskinerne betyder (snälltåg, godståg og universaltåg). Vi får også at vide, at de tredelte malmбанellokomotiver egentlig korrekt hedder Dm, Dm3, Dm, da det kun er midterdelen, der hedder Dm3.

Ganske underholdende er også historien om 'Hitler',

et tyskbygget lokomotiv fra 1943, der ankom, øjensynligt uden bogier. Det kom siden ud at køre, men det blev aldrig vellidt af personalet. 'Hitler' blev skrottet efter at være stødt sammen med en lastvogn. Lars Olov fortæller bogen igennem informativt og sobert, men også med et smil på læben og underfundige bemærkninger her og der. En fornøjelse at læse en bog med så meget overskud og faktisk også humor samtidig med, at det er et særdeles seriøst arbejde, der ligger bag den. Ud over de mange billeder af hver lokomotivtype er der også talrige datalister.



Lars Olov Karlsson: Ellok vid Sveriges Järnvägar. Stenvalls 2014. 365 sider, hundredevis af illustrationer. Stiftet bind. Vejl. pris kr. 275,-. ■



NKI 103 og 101 på Karlstad Ö 1969. Illustration fra bogen. Foto Lennart Nilsson.

Nye Umbau-Wagen fra Fleischmann.

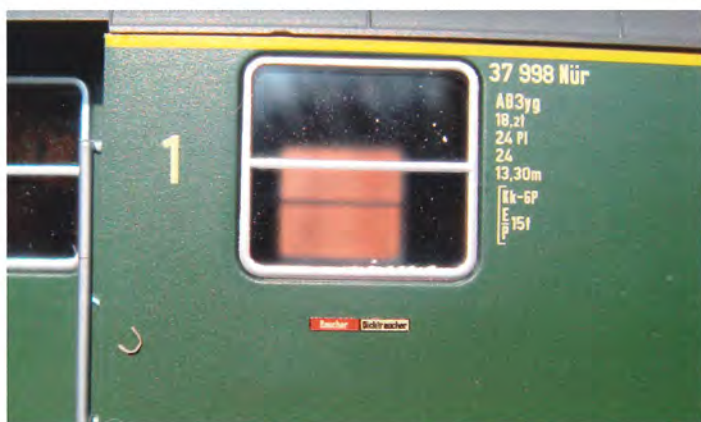


De to vogne kan i sig selv udgøre et sidebanetog med en rød V 100 foran.

*Tekst og fotos
Flemming Søeborg*

Om det er fuldstændigt nye modeller, vil jeg tvivle på, men der er i hvert fald tale om helt nye numre af de engang så talrige Umbau-Wagen, der trafikerede tyske sidebaner gennem flere årti-

er. De hed således, fordi det var ombyggede, ældre vogne, der fik standard-vognkasser og dermed højnede transporten for passagererne – selvom det næppe kan kaldes luksusvogne. Der var rene 2. classesvogne, 1./2. classes vogne samt kombinerede 2. klass-



Påskrifterne på de nye Umbau-vogne er flotte og præcise. Det gælder også flerfarvetrykkene, hvor Fleischmann ind imellem har haft lidt problemer.



Meget tæt sammenkobling med Fleischmanns koblinger.



Gavlenden på vognene viser den specielle jaoulsi-dør og de indbyggede slutlanterner.

es/bagagevogne. Kendetegnende for vogntyperne var, at de altid var fast sammenkoblede to og to. Lokomotiverne af type V 100/BR 212 var nærmest en fast del af togene.

Fleischmanns nye H0-modeller lever fuldt ud op til vore dages kvalitetsstandarder. Det er tunge, gedigne vogne, der er ingen løse dele, der skal eftermonteres, men det betyder også, at detaljeringen især på undervognen er 'nøjsom'. På den anden side er der heller ikke noget, der falder af, der

er ingen småting, man skal passe på, så det er modeller, der kan bruges umiddelbart. De er letløbende med sideskrydelige midterakaksler, og Fleischmanns kortkoblinger giver en ekstremt tæt sammenkobling uden at vognene vælter i selv meget skarpe kurver. De to afprøvede modeller hedder AB3yg756 og BD3yg766 – ikke just mundrette litrer.

Fleischmann art. nr. 50970 (AB) og 509603 (BD).
Vejl. pris kr. 300,- pr. stk. ■

His – den korte skydevægsvogn

Tekst og fotos
Flemming Søeborg

His-typen blev bygget til DSB i 1966. De var bygget helt i stål, og de store skydedøre var meget praktiske, da jernbanerne netop i disse år mere og mere gik over til mekaniske processer ved ind- og udlæsningen (gaffeltrucks, palleøftevogne etc.). Vognene var så at sige forløbere for de længere og større typer (Hbis, Hbbillns m.fl.). Undervognen svarede til E-vognene i længden.

Der blev anskaffet 300 His-vogne. Det var en videreudvikling af Hs/Hs-t-typen fra 1962, som også blev leveret i et antal af 300 stk. Disse vogne havde 'knækkede' skydevægge og den gamle DSB-litring. Leverancerne af His-

typen fik skydedøre med profiljern til forstærkning af siderne, ligesom vognene fik den 'moderne' DIN 1451-skrift, der som alt andet moderne hurtigt blev umoderne igen. Omkring 1980 blev vognene omlitret til Hims og fik Helvetica-skriftnettet med stort, hvidt DSB-logo.

His/Hims-typerne holdt sig ikke så længe på skinnerne – de fleste blev udrangerede omkring 1993-94, men en del er bevaret, da de udgør glimrende lagerrum f.eks. for jernbaneklubber. Rundt om på marker og gårde kan man også se vognkasserne, dog berøvet deres undervogne.

Roco-sættet

Roco udsendte i vinterens løb et nyt sæt med to af disse

vogne. De har – som de fleste nok ved – været der før; det var oprindeligt Klein, der udsendte dem for mange, mange år siden – dengang uhørt flotte vogne, men med en ikke uvæsentlig mangel: de havde svært ved at køre – eller blive på sporet, da de stort set ingenting vejede. Roco overtog Klein for en del år siden, og de gamle modeller er sidenhen ikke blot blevet støvet af, men har også fået nye Roco-undervogne, således at de nu er helt i orden. Koblinger, hjul, hjullejer osv. er selvfølgelig i vore dages standard, og finishen – bemaling, påtryk, detaljering – er, som den skal være.

De to vogne er, bortset fra påskrifterne (epoke IV), identiske, og vi kan glæde os

over, at det er nogle helt igennem danske modeller – det er altså ikke tyske, der er blevet malet om. De to His-modeller har de nyere, profilerede døre og begge har den rigtige, danske bremseplatform. Den eneste fejl, jeg har bemærket, er, at skydedørene hver har tre mod korrekt kun to håndtag i enderne, men det er så lille en afvigelse, at den kun bemærkes her for fuldstændighedens skyld. Hver vogn vejer 52 gram, og mere er der vel ikke at sige om sættet.

Roco art. nr. 67122. His 2186210 2 336-3 og 340-5.
Vejl. pris. kr. 450,-. ■



De to His-vogne i sættet.



Begge vogne har bremseplatform.



Påtryk i fineste Roco-kvalitet – med ét håndtag for meget ude til venstre.



Selvom skydedørene som sådan egentlig var helt glatte med forstærkningsprofiler, afslører skyggerne, at dørene buler ud og ind. Vognen, His21 86 210 2 354-6, holder her i Grindsted den 6. august 1967. Billedet er taget af K.E. Jørgensen.

Toget tager Mælkevejen



Fleischmanns nye mælkevogn.

Tekst og fotos
Flemming Søeborg

Mælk er som bekendt en letfordærlig vare, så derfor har det altid hastet med at få mælken bragt ud til forbrugerne – endda i en sådan grad, at en konservativ trafikminister brugte det som argument for at bygge Storebæltsbroen! Den bed stormejerierne ikke på, så de besluttede i stedet at bringe mælken ud hver anden dag, da broen blev bygget. Så vigtigt var det heller ikke med den friske mælk...

I 1950'erne var mælke-transporter på jernbane sta-

digvæk et stort tema, især i Vesttyskland (BRD), hvor der hver dag var transporter af mælk i specielle *Moha*-jernbanetankvogne (litra EKW51 (senere Tkkmhs53/Uhqs)). *Moha* er en forkortelse for *Molkereigenossenschaft Osthafen/Frankfurt a. M.* Et *Genossenschaft* er et andelsforetagende. Transporterne var klassificeret så højt, at mælketankvognene blev fremført i passagereksprestog og/eller i særlige nattoget fra mejerierne i det nordlige Tyskland til de store befolkningscentre i Midt- og Sydtykland samt til Berlin.

Man kunne f.eks. finde vognene bagest i nattoget D 176 Bremen-Frankfurt, som anden vogn mellem post- og rejsegodsvogne eller i Dm 80671 Braunschweig-Berlin, der var oprangeret således: WR, BD4üm, WR, B4ü, B4ü,

A4üm, A, Tkkh i 1965 (delvist britisk militærtog). Det må absolut høre til sjældenhederne, at toakslede godsvogne er blevet koblet på eksprestog, men desværre er billeder af en sådan oprangering ikke til at finde.

E 176		Cuxhaven (18⁴⁸)–Bremerhaven–Lehe (19³⁰)–Bremen–Hannover (22⁵³)					
1. 2.		** 101% 400 t, ab Brm 600 t					
Süd		vom 19./20. VI.—14./15. IX. nach Frankfurt als E/D ab Cuxhaven					
W	Post4	Bremen–Hannover		175	175	16	120
S	Tkklh	(Wüstring–)	" "	(–Ffm–Höchst)	82505	76	—
S	Tkklh	(")	" "	(")	" "	" "	" "
S	Tkklh	(Westerstede–)	" "	(")	" "	" "	" "
	Pw	Cuxhaven	" "	" "	175	175	Han 1529

Eksempel på oprangering med tre mælkevogne.

D 76		Kiel (18.40)–Hamburg–Altona–Hannover–Kassel–Gießen–Frankfurt (M)–Heidelberg–Stuttgart–Ulm–Friedrichshafen Stadt–Lindau (12.58)					
1. 2.		Ffm bis Ulm					
Süd		** 102% 400 t, ab Hmb-Altona 550 t, ab Han 500 t, ab Kreiensen 600 t, ab Stg 600 t, ab Friedrichsh 300 t					
		ab Hannover					
	Tkklh	(Wüstring–)	Han–BNauh–(–Ffm–Höchst)	176	1504	—	—
S/nS	Tkklh	(")	" "	(")	" "	—	—
	Tkklh	(Westerstede–)	" "	(")	" "	—	—
	h-1 MPw	310	Hmb-Altona–	(–Wiesb)	5391	1708	Ffm 899

Som det ses af dette løb, blev mælkevognene koblet på tog undervejs og siden koblet af igen.

Süd		97% 350 t, ab Han 300 t					
		ab Bremen					
	Post 4	Bremen–Hannover		375	375	16	126
	Post 4	(Br'schw–)	Kreienzen–Kassel	788	569	"	64
	Post	Hannover–		2775	2779	"	49
	MPw	120 (Hmb-Alt–)	" – Hanau (–Hof)	15211	2793	Reg	4746
	MPw	150 (")	Bremen– " (–A'burg)	587	"	Nür	4400
	Tkklh	(Wüstring–)	" –Ffm (–Höchst)	588	82021	"	—
	Tkklh	(")	" (")	"	"	"	—
	Tkklh	(W'stede)	" (")	"	"	"	—
	Tkklh	" "	" "	589	23025	Ffm	753

Post-eksprestog med mælkevogne.



EKW-vogn fra Moha. Fabriksfoto Elze.

EKW51-vognene blev bygget af Graaff i Elze i 1952 i 20 eksemplarer. Tankene kom fra Schmidding i Köln/AG Weser i Bremen. Tankene havde ti cm tyk isolering af kork og kunstharpiks-skum. De kunne derfor holde en ret konstant temperatur gennem 15 timer (+/- 2° C) uden ekstra afkøling. Vognene var udstyret med dampledning aht. befordring i persontog. Rumfanget var 20 m³. Tankene var enten malet gråhvide (RAL 9002) eller var holdt i aluminium med mørkerøde påskrifter. Vognene blev udrangeret i 1968.

Modellen

Fleischmann har for noget tid siden udsendt en model af en *Moha*-tankvogn. Vognen har aluminiumsfarvet tank

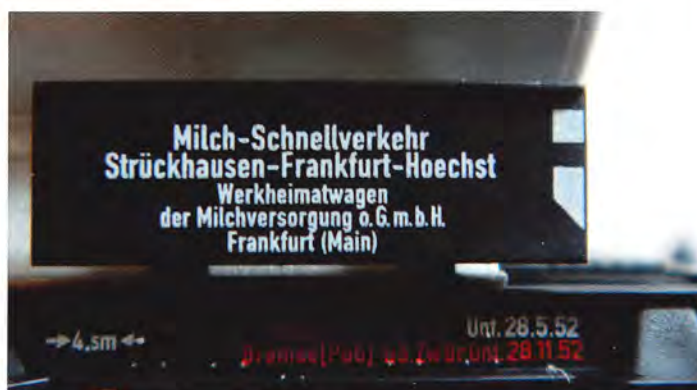
med røde påskrifter. Det er en standardtype, Fleischmann har anvendt, og den er derfor ikke korrekt i et og alt – bortset fra påtrykkene og lejdere, der er af korrekt type. Platformen er til gengæld forkert, og tanken synes at være lidt for 'buttet'. I øvrigt skulle der være to påfyldningsluger og fire aftapningshaner på modellen, da forbilledet var udstyret med skillevæg midt i tanken. Modellen er litereret EKW 099 514, og påskrifterne stemmer overens med forbilledet. Påtrykkene er omfattende, til dels i flere farver, og af revisionsdatoen kan man udlede, at vognen er leveret (eller taget i brug) den 20.5.52. Påskrifterne er i øvrigt placeret forskelligt fra side til side.



Fleischmanns nye mæketankvogn repræsenterer en næsten glemt transportgren hos jernbanen, forsyningen med frisk mælk.



Gode og præcise påskrifter, om end seddelholderen burde være graveret i stedet for påtrykt.



Godt, at man ikke skal lire denne remse af i søvne – nok derfor, at forkortelser er så populære i Tyskland.

Et rygte vil vide, at Danzas købte to af vognene i 1967, og at disse senere skulle være havnet i Danmark som kemikaltankvogne. Det har ikke kunnet bekræftes, men hvis nogle af læserne ved besked om det, vil vi gerne høre nærmere og se billeder af de pågældende vogne.

Fleischmann art. nr. 503305. Pris ca. kr. 265,-. ■

ME 1501 på museum.

I midten af marts ankom ME 1501 til Danmarks Jernbanemuseum, hvor den skal indgå i udstillingen. Museet har overtaget lokomotivet, der således kan repræsentere slutningen på diesellokomotivdriften ved DSB. Lokomotivet var vistnok ikke driftsklart ved overtagelsen.

Foto Spor og baner



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.lindhardt@sen.mail.dk

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

Ding-ding – En ligeud, tak!



For sammenligningens skyld er Liliput-sporvognen her fotograferet sammen med en H0-model af en Büssing-bus.

*Tekst og fotos
Flemming Søeborg*

Liliput har lavet denne ældre, toakslede sporvogn fra Nürnberg i skala 1:32. Det er af en type med åbne endeperroner, hvor vognstyreren måtte stå i al slags vejr og styre vognen. Forbilledet stammer fra 1896, og vognen fik få år efter lukkede perroner måske samtidig med, at den i 1899 fik de creme/olivengrønne farver.

Indvendigt er vognen udstyret med langbænke, som var meget irriterende for passagererne. I tæt fyldte vogne stod folk som sild i en tønde, og de siddende passagerer kunne så nyde udsigten til lommer, frakkefoer, tasker osv. Hvorfor man indrettede vognene således, kan man kun gætte på, men det har nok været nemmere og billigere at lave to langbænke frem for flere, mindre bænke. De fleste, offentlige

transportmidler har heldigvis i dag mere normale sædeopstillinger. Gulvet består af 'trælister' (præget kunststof).

I loftet hænger der adskillige stropper for de arme passagerer, der måtte stå op under kørslen. De to skydedøre kan åbnes og lukkes, og på taget er der tagrytter med matterede ruder. Strømaftageren er af 'rulletypen'; det blev senere ændret til lyrebøjle-strømaftager (som vi kender dem fra Odense Sporvej). Der er én lanterne for og bag, men der mangler destinationsskilt og linienummer.

På siderne er byvåbnene



Vognen formeligt 'skriger' på at blive befolket af passagerer.



Førerpladsen på vognen er helt åben som på de første, elektriske sporvogne.



Hverken bemaling eller påtryk fejler noget.

for Nürnberg og Fürth trykt tillige med selskabsnavnet og vognnummeret 67. I øvrigt kan det bemærkes, at sporvejsstrækningen fulgte den første jernbane i Tyskland, som netop gik mellem Nürnberg og Fürth. Bystyret i Nürnberg nedlagde uden sans for historien eller befolkningens følelser sporvejsstrækningen ganske kort tid før 100-års jubilæet i 1981, hvor en tunnelbane med færre stationer - og dermed længere mellem påstigningsmulighederne - afløste sporvejen. På længere sigt må man nok regne med, at sporvejsnettet i byen reduceres yderligere til fordel for flere tunnelbanelinier.

Hvis man går ud fra (normal-)sporvidden 45 mm,

er modellen i skala 1:32 (spor 1). Selvom modellen er flot lavet, er den ikke helt korrekt - den skulle således blot være 220 mm lang, hvor den er hele 325 mm (plus koblingsbøjler). Det skyldes nok, at Liliput har anvendt en 'grundmodel', der sikkert passer til ét tysk sporvejssystem, men ikke dem alle. Vognen har fempolet motor, indvendig belysning, men hverken svinghjul eller NEM-stik til dekoder. Modellen findes også i bemaling fra Berlin, Dresden og Düsseldorf.

Liliput art. nr. L193500
Nürnberg-sporvogn nr. 67.
Pris ca. kr. 900,-. ■



... henad siden på den sporvogn, ...



... som reklamerer for sporvejsmuseet ...



Hvad ser man på gaderne i Nürnberg - en moderne sporvogn med folie med klassiske oldtimere på siderne.



Her er et kig...



... i Liliputs europæiske hjemby Nürnberg.

Steyr-lastvogn i H0



Steyr 380 - 480 i fuld figur - charmerende, men lidt grov.
Foto Spor og baner.

Af Flemming Søeborg

Det østrigske firma Steyr var en sværindustri med en lang historie. Firmahistorien går tilbage til 1864, og Steyr blev især kendt for robuste lastvogne, traktorer, motorcykler og rutebiler – lidt i stil med vort eget mærke Triangel. Steyr var Østrigs stolthed, og nogle af de kendte modeller var lastvognene type 380 fra 1948 og 480, der havde mere moderne front med lygter indfældet i skærmene m.v.

Steyr bukkede som så mange andre velrenommerede firmaer under, og MAN nappede lastvognsafdelingen i 1990, mens Volvo tog sig af busafdelingen i årene derefter. Andre firmaer købte resten, men

minderne findes dog stadig.

Ny model

Starline Models, der markedsføres i Europa af Brekina, har kastet deres kærlighed over Steyr-modellerne og lavet lastvognen type 380 & 480. Umiddelbart ligner den en almindelig Brekina-model, men når man får bilen ud af æsken, kan man tydeligt se forskel. Hvor Brekinas modeller er usandsynligt fine, hvad de nyeste modeller angår, er Starline-modellen én tak grovere i udførelsen. Graveringen er knapt så fin og skarp i det, detaljerne mere robuste, og vinduerne virker som om, de er lavet af 'flydende glas', selvom de er støbte.

Når modellen alligevel finder nåde for anmelder-

rens øje, skyldes det dels modellens ubestridelige charme, dels det faktum, at Steyr-lastvogne (samt en enkelt rutebil) faktisk har gjort de danske veje usikre i 1950'erne. Der er kendskab til tre lastvogne, men der har givetvis været flere. Modellen har fastmonteret, gråbeige presenning og ægte gummidæk med fint dæk-

mønster. Lidt sjusk er der dog også, idet de to frontlygter ikke sidder i samme højde – det havde man dog nok kunnet forvente af en model til en ret pebret pris.

Brekina/Starline 55803:
Steyr 380 & 480.
Pris ca. kr. 190,-.



Type 380 fra Østbæk Teglværk, Tlf. 43 Ølgod - et bevis på, at Steyr-lastvogne kørte herhjemme. Farverne kendes desværre ikke på bilen.



Type 380 med Slagelse-plader E 10-862. Desværre kan firmasymbollet ikke tydes. Måske kender en læser til forbilledet.



En vogn til transport af træstammer - øjensynligt en dansk vogn. Bemærk skøjteprinsessen på grillen.



Steyr-navnetrækket og parabolene på Starline-modellen burde være trykt med sølvfarve, ligesom kølergitteret skulle fremhæves noget mere.

Prøjsisk station fra Kina



Som én støbning ser de to huse ud, når de er sat sammen.

*Tekst og fotos
Flemming Søeborg*

En prøjsisk station, lavet i Kina? Det lyder som en umulig kombination, men den er slet ikke så ueffen endda. Det er Hornby, der står bag denne flotte, resin-støbte model i H0.

Hornby har udsendt en håndfuld bygninger fra Tyskland, Frankrig og Italien, hvor nok kun den tyske banegård har bredere inter-

esse herhjemme. I Sønderjylland kan man jo stadig træffe på de prøjsiske 'monstrummer' af banegårde som f.eks. i Gråsten, men også i Rinkenæs, Lundtoft og andre steder findes denne type bevaret.

Arkitekturen er speciel med rød/hvide murflader, aparte vinduesfag og halvvalmet sadeltag med krinkelkroge. Der er ingen løsdele, og detaljer så som nedløbsrør og tagrender er

integrerede dele af bygningen. Murene er tykke som middelalderborge (op til 7 mm), og det ville normalt skæmme en model – men ikke her. Vinduer og døre er gennembrudte, hvilket de ellers ikke er på modeller af polystone, som materialet også kaldes (tænk blot på Trip-Trap eller andre 'massive' modeller). Tillige er der frit gennemsyn gennem hele hovedbygningen. Det betyder, at man kan montere gardiner, uden at de hænger

lige op ad vinduesglasset – og det skaber dybde i bygningen. Tilmed er vinduesrammer og døre af ætset metal, så de er meget fine og vinkelrette. Glasset i vinduerne er klart og rent.

Murværket er ikke set noget flottere på andre modeller, være det sig af karton, plast eller andet. Hver enkelt mursten er graveret, størrelsen på stenene er realistisk, strukturen ligner ægte, håndstrøgne mursten, der



Gråsten station set fra vejsiden, maj 2009.



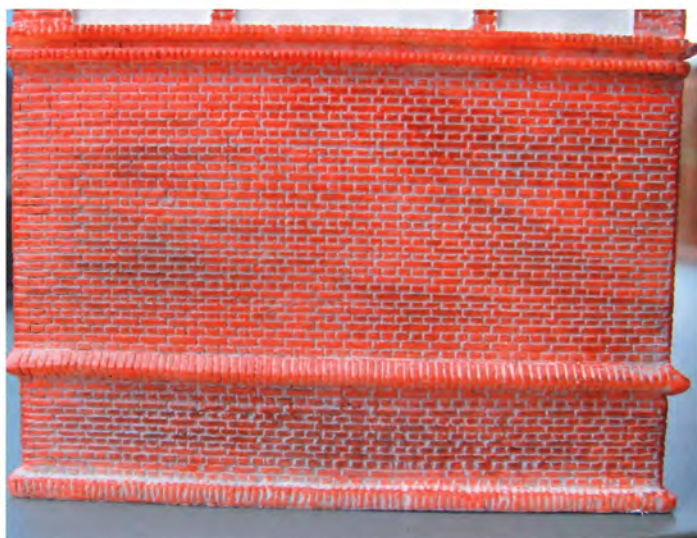
Bemærk de aparte gavlvinduer efter tysk skik. Gråsten maj 2009.



Døre med rigtig frihøjde. Hakket i tagstenene skyldes tilpasning til hovedbygningens murfriser.



Vinduesforløb i trappegangen.



Blank mur med håndstrøgne sten - vist aldrig set før i H0.

er tydelige fuger, og de forskellige forbandt, som kendetegner godt murværk, er nøje efterlignet, hvad enten det drejer sig om normalforbandt eller rulleskift og andre former. Dét i sig selv er flot. Når bemalingen tilmed er så gennemført, som den er her – hvor der er et flot spil i farverne på murene, og der ikke er murstensfarve i fugerne – ja, så kan man kun beundre det arbejde, som de flittige kinesere har lavet. Hatten af for dem!

Bygningen er så fint lavet og med en så overbevisende finish, at det ikke er nødvendigt med mere.

Men selvfølgelig kan man anbringe stationsskilt, ur, apparatskabe, køreplaner, vandkumme, plakater, bænke og meget andet nips. Bemærk, at de to bygninger er beregnet til at stå tæt sammen, idet taget på pakhusets sidebygning har nogle indhak, der lige nøjagtigt passer til murfriserne på hovedbygningen. Fornemt gjort, for indhakkene passer til begge smalsider af hovedbygningen, så man kan anbringe dem efter smag og behag.

Hornby art. nr. HC8000
Banegård.
Pris ca. kr. 375,-



De to bygninger er vidt forskellige på alle sider.

BR 212 005

– en moderne østtysker i spor N



BR 212 i den fri natur.

*Tekst og fotos
Rolf Brems*

Fleischmann har sendt en model på gaden af et populært og harmonisk og flot lokomotiv. Det blev sat i drift hos DR i 1984, og var almindeligt i det meste af DDR, oftest med styrevogn i den modsatte ende. Bagsiden for modelkøreren er, at modellen i dens bemaling og med den prangende litrering må siges at dække en meget smal periode.

I begyndelsen af 1980'erne manglede man i det gamle DDR bl.a. ny trækraft. De efterhånden noget bedagede BR 211 (242) kunne ikke rigtigt leve op til standarden, også selvom tophastigheden på de østtyske skinner ikke var overvældende, blot 120 km/t. Afløseren, BR 243, blev bygget af lokomotivfabrikken "Hans Beimler" (LEW) i Henningsdorf som et enhedslokomotiv til at trække både gods- og passagertog. Tophastigheden var 120 km/t, men den var forberedt til 140 km/t.

Den første 212 blev præsenteret i Leipzig i 1982,

og mellem 1984-90 rullede der 646 lokomotiver ud fra fabrikken, dog litereret BR 243. Undervejs blev der lavet nogle ændringer ved fronten og vinduerne.

I 1990 byggede LEW en forserie på fire stk. af lokomotivet, der havde en tophastighed på 160 km/t. Disse blev litereret 212 002 – 212 005, hvoraf den sidstnævnte er den omtalte model.

Ved Murens fald ændredes meget. Togfabrikken LEW blev atter til AEG, som var den oprindelige ejer indtil den officielle opdeling i 1946, og BR 212 skabte historie. Det blev nemlig den første fælles ordre af de daværende to tyske statsbaneselskaber, selvom der i alle årene havde været et tæt samarbejde. Det stod nemlig hurtigt klart, at skulle Tyskland atter forenes, var jernbanen en uomgængelig hovedaktør. Giftermålet stod officielt den 1. januar 1994, og DB AG blev navnet.

Fra august 1991 til januar 1992 blev der leveret 35 stk. Disse blev allerede i 1992 omlitereret til BR 112.

Modellen

Modellen er meget velkørende. Den har træk på alle fire aksler, og de to friktionsringe giver den en god trækraft. Den kan uden problemer trække 16 vogne eller ialt 400 g op ad en 3 % stigning. Egenvægten er 80 gram.

Den sætter igang ved helt lav spænding og kører uden ryk eller udfald, også i gennem mine gamle Arnold-englænderkryds. Støjniveauet ligger meget lavt ved de lave hastigheder, men jeg synes, at den larmer proportionelt mere ved tophas-

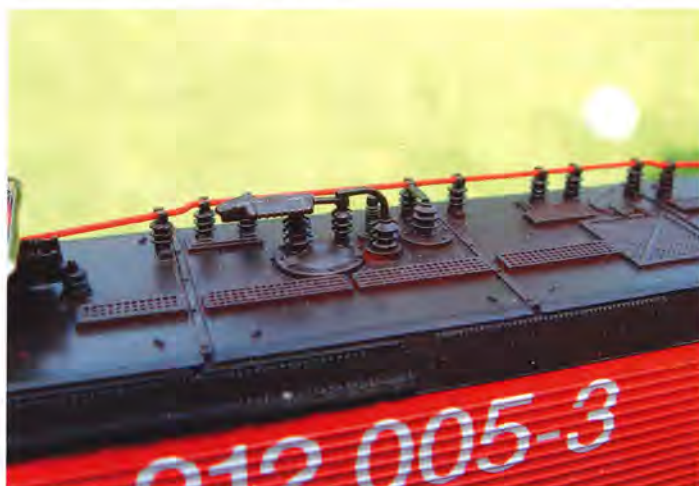
tigheden, som i model ligger lige omkring de 220 km/t, og således noget over det, den bør køre. Pantograferne var lidt drilske at få hævet, så vær lidt forsigtig, hvis den skal køre under en køreledning.

Modellen adskilles ved at, man hiver pufferne ud og udvider overdelen, hvorefter undervognen kan tages ud. Den er udstyret med svinghjul, men har dog ikke noget imponerende udløb. Den har retningsbestemt kørellys med rødt lys modsat køreretning. Den er udstyret med NEM-stik, så det er nemt at gøre den digital.

Bemaling og påskrifter ser ud til at være meget korrekte.

Derfor er modellen måske nok snarere historisk interessant, med mindre man ligefrem kører den pågældende korte, men interessante epoke. Ellers vær ligeglad og nyd den og dens symbolværdi, det synes jeg, den er værd.

*Fleischmann art. nr 734506.
Vejl. pris. Kr. 1190,-* ■



Detaljer på taget.



Modellen adskilt - det indre er ret kompakt.



Her trækker maskinen af sted med et tungt godstog.

DCC thinking outside the square
concepts

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

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!



DC V L K

- 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

Gustafssons Autoværksted

– et håndværkertilbud



Det samlede bygningskompleks, indbygget på et anlæg.

Tekst og fotos
Flemming Søeborg

Et af tidens helt store temaer inden for modelbygning er laserskårne kartonbyggesæt. Det ultimative byggesæt kan man nok kalde "Gustafssons Bil- & Smideværkstad" fra det svenske firma Tekno Bygg.

Der er tale om et unikt byggesæt. Alene vægten – over 500 gram – gør det til noget

helt særligt. Den høje vægt skyldes de mange løse dele af hvidmetal, der følger med sættet – en hel skatkiste af skrot og ragelse.

Værkstedet består af to bygninger, der er bygget sammen: en lang, hvidpudset værksteds-, opholds- og kontorbygning samt et tilbygget værksted i træ med spændende tagkonstruktion. De

to bygninger består af karton, 'eternit' (bølgetag af papir), laserskåret træ, hvidmetaldele, klar plast til vinduer, metalfolie til inddækning og kraftigt karton. De er beregnet til at stå på en let hældende grund, men de kan modificeres efter behov.

Dertil kommer som nævnt en bunke løse dele – her er der tale om langt over 150 dele i form af skrotbiler, værktøj, dæk, svejseudstyr og svejsere, autobatterier, en esse (til smeden) og meget andet. Og meget overraskende – sættet indeholder også et elektronisk modul inkl. lysdioder til gengivelse af svejseflamme og ild i essen. Af resterne af træværket kan man tilmed bygge et lille transformatorårn som en ekstragevinst. Kort sagt, et fund til prisen.

I gang

Da alle småtingene ligger i poser for sig, er det nemt nok at orientere sig – man kan koncentrere sig om byggeriet af forhuset. Samlingen er ikke svær, og har man bygget kartonhuse før, er der ingen udfordring i dette. Lidt overraskende er det hvide karton ikke helt hvidt, så det skal bemales efter samling (brug

plakatfarve eller spraymaling). Mere overraskende viser det sig, at den hvide bygning er beregnet til indbygning i et bestående landskab, idet døre/porte er placeret 11 mm oppe på facaden. Dette skal man tage højde for allerede før samlingen af murene, da det ellers vil være umuligt at gøre noget ved det, når huset er bygget. Altså frem med kniven – jeg skar 11 mm af murdelene nederst hele vejen rundt, for at huset fremover vil kunne stå i jordhøjde på anlægspladen. Det er et punkt, der ikke er beskrevet i vejledningen, der ellers er illustreret med flere gode farvebilleder, men samtidig lidt overfladisk i teksten.

Pasformen mellem vægge og bund er ikke helt præcis, så man må prøve sig frem, til delene passer sammen i hjørnerne. På min model opstod der en grim spalte til venstre – noget, der senere må dækkes af spartelmasse/farve eller et nedløbsrør. Endvidere skal der laves en bagvæg, hvis der som i mit tilfælde er tale om, at de to bygninger ikke skal stå sammen. Væggen laves af et stykke karton/bølgepap med samme mål som facadedelen (cirka 166



Sikken en masse – et rigtigt håndværkertilbud.



Der er også diverse bildele, figurer og andet gods i sættet.



Blandt de mange småting finder man et utal af hjul og dæk...



...og palle, kofangere, bilbatterier osv...



... samt esse, trykflasker, værktøjsvogn med figurer.

x 40 mm). Herefter skal man overveje, om der skal være indretning i bygningen (skillevægge, værksted, kontor, bolig m.m.). I givet fald skal væggene males indvendigt, og diverse ting skal anbringes – møbler, værktøj, olietønder, figurer, billeder, mellem-døre osv. Og når det er gjort – husk også at montere evt. lys (lysdioder af hensyn til varmen) indvendigt i huset – kan man lægge loftet på. Det skal tilskæres efter væggene, hvorefter skillevæggene på loftet limes fast. Øverst skal hanebjælken monteres aht. afstivning af huset.

Tagpladerne – bølgeformede strimler – skal limes på det medfølgende, indstregede karton nedefra og op. Det er vigtigt, at de enkelte rækker limes ordentligt fast – på min hovedbygning har de nedste rækker desværre løsnet sig. Der skal være cirka 2 mm overlapning fra bane til bane. Derefter kan taget monteres med afdækning af



Bygningen tager form.



Det er en god idé at lave indretning og montere lys (dioder pga. varmeudviklingen).



Så mangler vi bare kransene til rejsegildet.

de bukkede metallister øverst. På gavlene skal sternbeklædningen limes fast efter bemaling. Træbeklædningen skal være *falurød*, svenskrød. *Falurød* farve er et restprodukt fra kobberminen i Falun og nærmest synonymt med svenske træhuse. Jeg bruger normalt Humbrol nr. 73 til denne farve, der også er glimrende til DSB's træhuse og skure. Skorsten monteres, på facaden kan man anbringe nogle emaljeskilte for smørelie, benzin, et bilmærke o. lign., og tag samt mure skal nok patineres lidt. Som Göran Ericsson, manden bag Tekno-Bygg siger, så "kan hr. Gustafsson reparere det meste, derfor har der samlet sig en masse ting rundt om huset i årenes løb. Der har sikkert været orden på det hele i begyndelsen", men siden er bunkerne af skrot og ragelse bare vokset og vokset. Byggesættet indeholder hverken tagrender, nedløbsrør eller vindskeder, så disse dele må findes i restekassen. Til



Hovedbygningen kan godt stå for sig.

fuldendelse af omgivelserne hører – ud over skrotdele – en eller to benzinstandere, som Tekno Bygg også kan levere (flere forskellige typer).

Næste levende billede

Træbygningen mangler en gavlvæg, da den jo er beregnet til sammenbygning med hovedbygningen. Jeg brugte



Her er vi i det kreative hjørne og laver ny gavl.



De to gavle er asymmetriske. De to umalede planker skal illustrere nyt træværk.

resterne fra træpladen til at lave en ny gavl. Brug den originale kartongavl som lære og beklæd den med tilpassede træstykker. Herefter kan værkstedsbygningen samles og opstilles separat. Heller ikke den volder særlige problemer. Af en eller anden grund manglede der en dør samt nogle vinduer, så dem måtte jeg organisere fra andre husrester.

Personligt finder jeg træbygningen meget tiltalende, og

den kan uden videre anvendes i andre sammenhænge, f.eks. på en havn eller som en del af et remisekompleks. Den eneste ulempe er de mange tunge hvidmetaldele til f.eks. dørstolper og skorstene, men brug universallimen R/C Modellers Craft Glue – så holder det! "Gustavssons Bil & Smideverkstad" er i hvert fald et morsomt byggesæt med mange muligheder for individuel tilpasning. En helt velegnet bygning til at repræsentere en ZONEN-sta-



På Autoværkstedet i Stenstrup kan man stadig se dette flotte Chevrolet-omaljeskilt...



Endnu er der tomt og ryddeligt i værkstedet.



Bygningerne opstillet i vinkel - men de kræver ret meget plads.



Sågar delene til et transformatortårn medfølger.

tion, som typisk var en del af et autoværksted – med et par kranvogne, en ambulance samt et ZONEN-skilt kan man let skabe rammerne om sådan en station. Transformatortårnet fra Olovstorp, som medfølger, kan laves af resterne af træpladen, men den brugte jeg til den nye gavl. I stedet kan man bruge murplader eller karton til

at bygge dette tårn. Stoppel Hobby har mange decals med ZONENs emblemer og skrifttræk, således at man kan dekorere sine egne modelbiler tilsvarende.

Tekno Bygg nr. 87 112 "Gustavssons Bil- & Smideverkstad". Pris ca. kr. 400,- (+ porto).

Gaveide til manden der har alt...

... et årsabonnement på Spor og baner!





Modeller fra B-models : DSB MY 1159 og ContecRail MY 1158
Kan forudbestilles hos SMT-Modeltog kontakt@smtmodeltog.dk

Kom og besøg os, Jægervej 9 6900 Skjern tlf. 97361012



Kom og besøg os, Jægervej 9 6900 Skjern tlf. 97361012

Begge modeller er udstyret med ESU Loksound V4.0 og røggenerator fra ESU, med mere end 20 funktioner. Modellerne er udstyret med LED lys i begge ender, bemærk slutlys. Herudover er der monteret mange metaldele + fjedrende puffere.

Priserne for AC og DC med lyd og røg 2599,-

Vi forventer modellerne klar til udlevering til DMJU's udstilling i Køge d. 25 og 26 April 2015.



Brawa 6340 svævebane H0 1509,-



Brawa 6280 svævebane H0 1319,-



Brawa 6331 Svævebane Ho 2319,-

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