

SPOR OG BANER

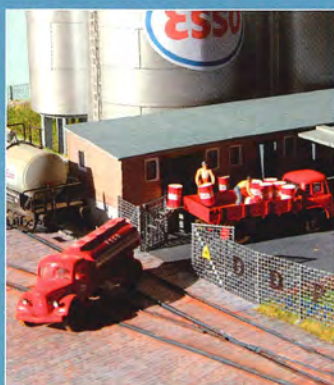
Model og virkelighed

Nr. 21 · Juni · Årgang 2015

DKK 115,-



K 563 i Ryomgård



Esso-tanke på
Horsens havn



Jans amerikaner-
anlæg



KS Langtidsplanen
50 år



NMJ MY 1112

BK 18.06.2015 - 19.08.2015
DKK 115,- SEK 145,- NOK 130,-
ISSN 2245-4039



BK returuge 34



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

A.C.M.E HO 1:87



Lokomotiv som også kører i Danmark "Marco Polo". Nem 21 ben stik/dekoder Elektrolokomotiv BR 185 TX Logistik, Ep. VI 3 lys foran/2 slutlys retningsskift (hvid/rød)

Nu på lager!! Trix vinrød MY 1140

Nykonstruktion, længde over puffer 21,7 cm, MFX/DCC dekoder m. sound og mange funktioner i alt 12 forskellige. Spørg også på modellen i Norsk, Belgisk og Luxembourg udgaven.

4-vognsæt 42768 / 2-vognsæt 42764 passer til, gerne også med DC hjul.



Minitrix N-1:160

BR 103 elektronisk lokomotiv "Touristik" vognsæt 15425 og 15426 gør det til et sæt man må eje!



DVD NYHED

Fra Krabbe og Rasmussen "Dieseldage i Sønderjylland 2014" del 1 og 2 med bonus film "Dieseldage i Odense September 2014"

Märklin digital signaler MFX/DCC

Længe ventet er disse signaler nu på lager. Betjenes fra din digitale boks eller med manuel betjeningspult.

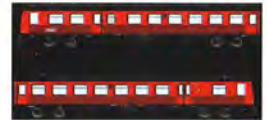
Viessmann Robel til sporarbejde

Digital med lyd og lysskift. Træk på alle hjul med flere funktioner. F.eks. fløjt, kompressor, rotorblink, kabinelys m.m.



Kommende nyheder fra MCK

Spændende motortog i 3 varianter; rød, hvid og blå fra år 1981/1982 og fremefter. MR har bremseindikatorer, destinationsskilte og førerrum m/lys som std. ME lokomotiverne er forsynet med færdigmeldingsblink. Alle modeller kan også leveres med ESU sound dekoder.



Bestil nu og få modellerne til introduktionspris

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.

Med
indkøbskurv

SOMMERFERIELUKKET?

Vil blive slået op på opslagstavlen på hjemmesiden

Banetilbehør.dk



Kørende cyklister til modelbanen?

Cyklisterne kører rundt på vejen og bevæger endda benene!

Systemet kan endvidere bruges til biler i spor N og Z. Se hele vores udvalg af Magnorails produkter i vores webshop.

MY veteranantog

Er du til 1:160, 1:87 eller 1:48?

Skift for en stund modellerne ud med originalen i fuld størrelse. Tag på en sommertur med det gamle Intercitytog og oplev hele atmosfæren fra den tid, hvor tog var "rigtige" tog.

MY veteranantog har flere spændende destinationer på programmet her i 2015:

- **19. og 26. juli.** Sommerkørsel. Hundested – Hillerød – Helsingør – Hillerød – Helsingør – Hillerød – Hundested. Nyd eksempelvis et par timers ophold i Helsingør og besøg en af byens mange attraktioner.
- **8. august.** Classictur til Køge med mulighed for at indtage en lækker frokost på Skipperkroen.
- **22. august.** Årets lange tur – Thyborøn via Esbjerg. Virksomhedsbesøg på Cheminova indgår i turen.
- **12. september.** Gedser med mulighed for sejlads til Rostock med Scandlines under opholdet.

På samtlige ture kommer vort serviceminded personale igennem toget med salgsvognen, hvorfra vi kan byde på både kolde som varme drikke, samt chokolade og snacks m.m.

Klik ind på vores hjemmeside www.myveterantog.dk. Her kan du finde nærmere oplysninger omkring tider, priser samt supplerende oplysninger om den enkelte destination. På hjemmesiden kan du også enkelt og hurtigt reservere lige netop den plads du ønsker i toget. Reservationssystemet til den enkelte tur, bliver offentliggjort løbende henover sommeren sammen med køreplanen.





Det gik ikke helt, som præsten prædikede ved udsendelsen af nummer 20. Mange abonnenter fik først deres blad længe efter, at det var udkommet, og det er komplet uforståeligt, at distributøren har kunnet kludre så meget i det. Et øjeblik overvejede jeg faktisk selv at køre ud og aflevere alle bladene personligt, men måtte hurtigt forlade den tanke igen – mange etageejendomme er jo aflåst, og hvordan skulle jeg så kunne aflevere bladet? Det ville nok også tage uforholdsmæssigt meget tid, men det er åbenbart den eneste måde, jeg kan være sikker på at få afleveret alle blade til de retmæssige modtagere i tide. For at det ikke skal være løgn, viste det sig også, at alle forhandlere også blev 'narret' – nogle fik for mange blade tilsendt, andre for få, og kun enkelte fik det antal, de havde bestilt.

De forhold er bragt i orden nu, og jeg kan kun – atter en gang – dybt beklage dette kludder, som får mig til at spekulere på, om vort land efterhånden har

udviklet sig til en bananrepublik, hvor tingene får lov at sejle i deres egen sø? Ansvarsbevidsthed og pligtfornemmelse synes i hvert fald at være blevet fremmedord i dag – trist nok.

Nu står sommeren for døren, og for mange betyder det en pause i modelbyggerierne. For mig betyder det snarere det modsatte – de lyse timer opfordrer nærmest til modelbyggeri og intens nydelse af modeljernbanen (sideløbende med sommerens andre glæder) – jeg finder det perfekt, når jeg kan kombinere modelbyggeri med at nyde det gode vejr samtidig – to fluer med ét smæk, så at sige.

Forsidebilledet anslår flere temaer – dels viser det en 'yndig og frydefuld sommertid', dels er det et sindbillede på de mange jernbaneklubber rundt om i landet, og dels peger det hen på et par artikler om netop K-maskinen

– for mig at se det smukkeste, danske damplokomotiv. Det findes i model, men desværre endnu kun i eksklusive, håndbyggede udgaver. Her kunne vi godt bruge en mæcen, der ville investere en god million i modeludvikling!

De kommende måneder er der nok ikke så mange udstillinger, messer og markeder, men til gengæld er der masser af veteran tog, have- og minibaner at besøge rundt om i landet, så nyd togene i deres rette miljø – f.eks. på Mosebrugsmuseet i Stenvad på Djursland – eller tag på brovandring på Lillebæltsbroen (oven på selve gitterkonstruktionen). Personligt skal jeg i hvert fald en tur på Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm den 20. juni og 25. juli og opleve sporvogne i trængsel.

God sommer til jer alle!

Med venlig hilsen,
Flemming Søeborg.



Der er måske ikke så meget at flage for, men der er alligevel en særlig stemning over dette billede, der er fra åbningsdagen af Fugleflugtslinien den 14. maj 1963. F 461 holder her på den flagsmykkede station i Nykøbing F., men det er nok ikke selve åbningstoget, der er tale om. Arkiv: Tommy Jørgensen.



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

Mere end 90 model jernbane klubber er nu samlet i DMJU – og tallet vokser stadig!

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

Næste gang i Bramdrupdam i foråret 2016



Se billederne fra udstillingen i Køge, og læs mere om Dansk Model Jernbane Union på www.dmju.dk



SPOR OG BANER

Model og virkelighed

Nr 21, 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.
Løssalgsspris 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 Grafisk Hus.
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 forfatternes egne og deles ikke
nødvendigt af redaktionen.

Forsiden, stort foto:

Foto Asger Christiansen

Små fotos fra venstre mod højre:

Rasmus Wiuff,

Rolf Brems,

Erik V. Pedersen,

Spor og baner

Indholdsfortegnelse

Leder	3
Amerikaner anlæg CSX Hinton Subdivision.....	6
Stor Hobbymesse i Ålborg	10
Sild, Sommeren 1969.....	11
Vestallierede godsvogne i Danmark 1945-49, del 2	14
Tf fra Roco.....	18
Befrielsen den 4.-5. maj - i model	19
En togforsinkelse d. 5. maj 1945.....	23
Benzin og bremsesand på Horsens Havn	24
K-maskinen - en af Busses "Amerikanere"	28
K 508 i model.....	29
Et trist Jubilæum	31
MY 1112 idag	32
Hjælpetjenesten ved DSB.....	33
Kæmpe modeljernbaneudstilling i Køge	36
Lav en færgevogn i H0.....	38
Ny attraktion på Lillebælt	39
Ferrocarril de Sóller - en levende museumsjernbane.....	40
En bro over åen	43
DWA og Hobby Trade	43
SMT Modeltog har store planer i Skjern.....	45
Atter nyheder til anlægget	47
BR 211 - en østtysk klassiker	48
Ny, stor beholdervogn i H0	49
Thomas-dage på museet	50
Århus Letbane - den moderne sporvogns genkomst.....	51
Ny My fra Norsk Modell Jernbane.....	52
Djurslands Hobby- og Fritidsmesse i Stenvad d. 22. og 23. august.....	54
Fremskridt hos Danscale.....	54
'Grisen' og den trebenede	55
Nyt fra Brawa	57
Oldtimerrutebiler fra NPE i H0.....	57
M/S Dronning Alexandrine - et heldigt skib	58
Træk af Byens hverdag	58
Hans Peters billeder.....	59



Modelparken Danmark, der
ligger på Egå Møllevej 213,
Egå (nord for Århus) har
blandt mange havebanetog
også dette Bamsetog, der
nok kan friste børn og barn-
lige sjæle. Se nærmere på
www.modelparken.dk.

OPRYDNINGSSALG

Vi udvider i løbet af sommeren, så hjælp os med at rydde op i alle de dejlige lagervarer – så har vi til gengæld sænket prisen på en lang række af vores produkter, her er et par eksempler, du finder 100 vis af andre gode ting på www.nettog.dk og i forretningen.



ESU 50200

Komplet styreenhed med touchskærm

- Styrer op til 16384 lokomotiver
- Op til 9999 adresser
- DCC & Märklin Motorola også med mfx / M4
- 7" Farve touch skærm
- Styrer signaler, sporskifter og anden mekanik
- 2 Individuelle styrehåndtag samt 2 joysticks
- 90 Watt strømforsyning medfølger
- Se meget meget mere på www.nettog.dk

Normalpris 5.299,- kr

NU 3.999,-



Märklin 37740

Diesellokomotiv BR 216 "Lollo" Deutschen Bundesbahn

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

Normalpris 2.295,- kr

NU 1.299,-



Nettog 5-VH

Lygtepæle - 5 stykker med varm-hvid belysning

- Nykonstruktion i skala 1:87
- 10,8 cm. Høj diameter kun 1,8 mm.
- "fod" med indgraveret el-luge
- Nedstikkes direkte i boret hul, "fod" dækker evt. borekrater
- Tilsluttes max. 3 Volt
- Kan tilsluttes 12-18 Volt med vedlagte modstand (ikke monteret)
- Forbrug kun 20 mA. Pr. lampe
- Valgfri varm-hvid eller kold-hvid belysning
- Mange forskellige lampetyper

Normalpris 460,- kr

NU 99,-

Salg på www.nettog.dk

Tlf. 51 60 00 06

Mølle vænget 9

3200 Helsingør

Mandag, tirsdag, torsdag og fredag 12.00 – 18.00

Lørdag 10.00 – 16.00

Udvalgte Søndage 12.00 – 16.00

Evt. afvigelser findes i god tid på www.nettog.dk

Amerikaner anlæg CSX Hinton Subdivision



Jan Nielsen i sit hobbyrum "over there". Belysningen i rummet er ikke optimal og skal laves om, hvis ikke den nye tilbygning bliver realiseret.

Tekst og fotos: Rolf Brems

Da jeg havde fået aftalen i hus til at besøge et stort amerikaner anlæg, undersøgte jeg lige på Krak, om jeg nu også kendte adressen i udkanten af Køben-

havn.

Ejeren nævnte, at anlægget var i en tilbygning for sig og ganske rigtigt, på luftfotoet kunne jeg se en stor bygning eller remise, kunne den vel kaldes, ved siden af huset.



Tømmer læsses på en pram, mens dagens "double stack" containertog passerer forbi.

Derfor var det med store forventninger, at jeg ringede på døren til parcelhuset. Overfor hoveddøren var bygningen til anlægget, som jeg skelede til, da jeg blev budt indenfor af Jan. Vi skulle lige have kaffe i udestuen.

- Hvad angår interessen for amerikanske tog, begyndte det hele i Hjørring i 1970'erne, fortæller Jan. - Jeg var på forretningsrejse i Nordjylland, da jeg skulle have noget læsestof til endnu en aften på et provinshotel. Dengang var der jo ikke fjernsyn på værelset. - I en kiosk i Hjørring bad jeg om et MIBA-magasin, som de fleste vel nok ved er tysk, men ved en fejl fik jeg et Model Railroader-blad (amerikansk). Det opdagede jeg først da jeg var kommet hen på hotellet, og godt for det, for der åbnede der sig en helt ny verden for, hvordan man også kunne bygge en modeljernbane.

Det var ikke en ny hobby for Jan, interessen for modeltog havde han haft siden sit femte år, hvor hans far, som var ansat på det daværende elektricitetsselskab NESA, arbejdede sammen med en stærkstrømsingeniør. Inge-



Slæbebåden er ved at gøre klar til afhentning af prammen.



Virginia er kendt for sine kulminer. Her er det et kultog, der ruller ud af Clifton Forge i bageste spor.



Industri skal der til for at holde hjulene i gang.

niøren var med til at genopbygge det sønderbombede Tyskland, og en dag hjembragte han et modeltog, som fangede faderens interesse. Det førte til, at han blev bidt af hobbyen og siden en habil modelbygger. Blandt andet blev de legendariske trolleyvogne fra NESA bygget i model. Jan havde derfor en god mentor og fik en interesse, som han siden har holdt ved.

Da Jan blev voksen, fortsatte han med at bygge anlæg. Det var altid tyske tog og Märklin, altså lige indtil den dag i Hjørring!

- Amerikanerne havde eller har en helt anden indgangsvinkel til modeltog. Hvor man i Europa absolut skulle bygge det på en spånplade, byggede man her langs væggene. Ikke særligt dybt, gerne i flere lag og med "halvør" ind i lokalet, fortæller Jan.

I takt med, at Jan og familien har flyttet nogle gange, er det siden blevet til nogle amerikanske anlæg af forskellig størrelse, herunder også et modulanlæg som han har udstillet ved bl.a. DMJU-træf.

Jan har været med til at starte Fredensborg MJK. - Vi byggede et udstillingsmodul, som blikfang i vinduet til et rejsebureau, der var agenter for AM-TRAK.

Da vi havde snakket en lille times tid, gik vi over i tilbygningen. Jan stopper i døren: - Det er bygget til en modelbane, det er ikke en modificeret garage. Der er 32 m², og det er næsten uden vinduer. De, der er der, skulle egentlig ikke være der. - Se her, siger Jan, dette vindue kan kun ses udefra, indvendigt er det blændet af og danner baggrund for banen.

Da jeg træder ind i lokalet, bliver jeg helt overvældet. Anlægget virker meget stort, og for en modelbygger er det en stor cadeau hvis jeg kalder det uoverskueligt. Man kan se en masse højt landskab i midten af anlægget, med spor der snor sig rundt i landskabet og en flot og ensartet baggrund som giver en utrolig god dybde. Dette kombineret med en anlægshøjde på ca. 140 cm gør, at man føler, at man går

inde i landskabet.

Inden Jan sætter togene i gang, fortæller han lidt om anlægget. - Det er en rammekonstruktion, pladerne er MDF-plade, sporene er PECO kode 83. Sporlængden har Jan ikke tal på, men gætter på ca. 100 meter.

Til styring bruger Jan Lenz Basis system med en amerikansk CVP, som er en trådløs radiostyring.

Da Jan har en stor interesse i damplokomotiver, kan anlægget hurtigt skiftes om til 1950'erne, årtiet, hvor damp stadig var hverdagskost. Det kræver blot at skifte enkelte huse og alle køretøjerne ud.

Fra Jan var færdig med at bygge lokalet, tog det ham tre år at bygge anlægget. Det er imponerende, for Jan har samtidig skullet passe arbejde og familie. - Selvfølgelig har man rutinen i mange processer, når man har bygget mange anlæg, men det kræver stadig en del selvdisciplin at komme i gang. Dårlige undskyldninger er der nok af, fortæller Jan

Forbilledet er CSX, en stor jernbaneoperatør i det østlige USA, stiftet i 1868 på basis af mange små statsejede og private selskaber og som i dag kører gods fra Canada i nord til Florida i syd. Jan har dog valgt et scenarie, som ligner Virginia og West Virginia

Jan starter en SD60 med nummeret 8736. Den er med digital lyd og starter op som et rigtigt lokomotiv, det kører i dobbelttraktion med CSX 713, en SD-70MAC. Togstammen med 21 vogne og "double stack"-containere sætter i gang og kører ud af Brook Hill og forsvinder ind i en tunnel.

- Banen er opbygget som en punkt-til-punkt bane, men der er nogle muligheder for at køre rundt i det, man vil kalde et "kødben", og som i princippet er en rundbane. Der er en skjult opstillingsbanegård under anlægget, som også fungerer som vendesløjfe. Her kan der holde tre togstammer.

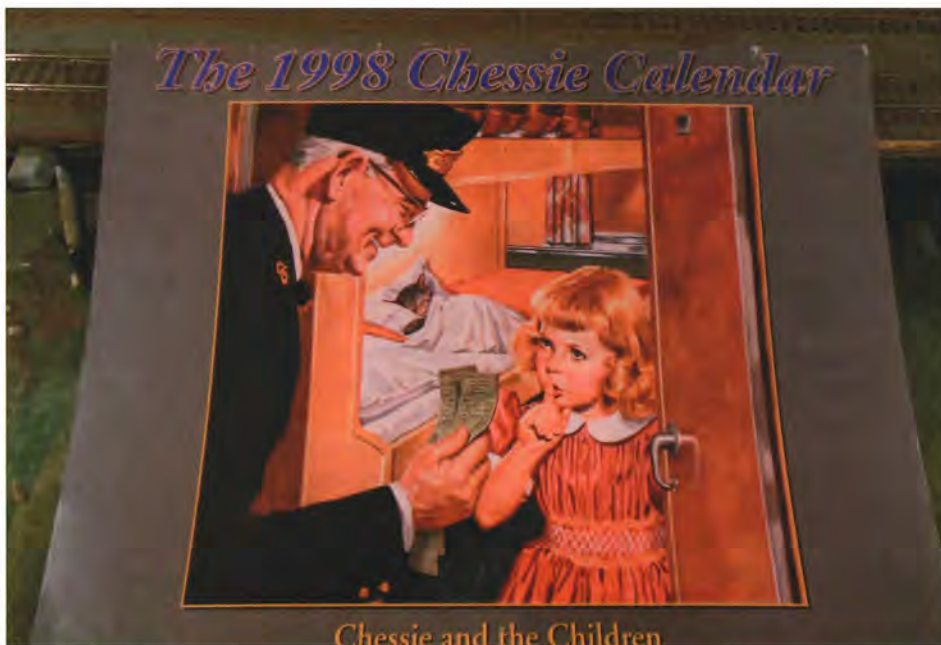
Togstammen kommer til syne på den anden side af bjerget, og fortsætter i



Den trådløse controller.



En lukket godsvogn med det ikoniske logo af den sovende killing. Læg mærke til patineringen.



Her et billede fra en tidligere reklame bragt i en kalender. Det er trygt og godt at rejse med Chessie, synes reklamen at fortælle, killingen sover i hvert fald trygt.

adstadigt tempo rundt på anlægget. Lyden fra maskinerne er tilpas afdæmpet, så man kun hører hjulenes klikken over sporet, når de sidste vogne kører forbi. I virkeligheden ville der være fem gange så mange vogne, men da øjet alligevel ikke kan overskue så mange og da slet ikke i alle kurverne, er det omsonst at sætte flere på.

Udover at Jan kører efter amerikansk forbillede, har han som sagt bygget sit anlæg på den typiske amerikanske måde med lange strækninger og et ikke særlig dybt landskab. Det kompenserer han for med dekorative baggrunde.

Væggen har han på en ganske enkel måde dekoreret som et kraftigt bakket landskab med et meget livagtigt perspektiv. Det falder godt i med re-

sten af landskabet og er da heller ikke et tilfælde. - Da jeg skulle i gang med at male baggrunden, medbragte jeg til



Amerikanernes favoritbil, en pick-up. Ser den mærkelig ud...? Den er lavet på en 3 D-printer, et projekt, som Jan har været involveret i.

farvehandleren de farver af strøelse, som jeg ville bruge. Det blev så grundfarverne på baggrunden, og ud fra dem købte jeg så flere farvevarianter, så der er en vis sammenhæng. Det er vigtigt, at baggrunden ikke "stjæler" opmærksomheden. I virkeligheden er min baggrund meget enkel, der er ingen detaljer, men den har en god virkning.

Underbygningen er opbygget som en åben ramme med få "ben", så man ikke støder ind i noget, når man følger toget rundt, og det giver desuden lette adgangsforhold ved reparation etc.

- Skinneunderlaget er MDF-plade klodset 10cm op over 0-højden, således at det omgivende landskab kan varieres og vejbaner få nogle naturlige stigninger og fald. Skinnerne er lagt på 3-4 mm tykke korkstrimler skåret i samme bredde som svellerne. Skinnerne er oftest limet på korken, som derefter fastgøres med et tyndt lag montagelim på korken, kun i kurverne bruges nogle små søm til at fastholde det hele. En god ide er at samle to eller tre meter-skinner, inden en større kurve lægges.

Bjergene, eller bakkerne om man vil, er opbygget på hønsenet. Ovenpå er der lagt to lag gipsgaze, og til sidst bruges der sandspartel. Spartelmassen påføres med en stiv pensel eller spartel og til sidst med fingrene. I denne proces kan man så trykke klippeformationer eller bropiller ind på de ønskede områder. Fordelen med sandspartelmasse er den lange tørretid, så det både kan gøres glat med en våd opvaskebørste og riflet som hårde klippe- og jordlag.

Ved sidste påsmøring kan man dyppe penslen i fortyndet plastikmaling med f.eks. jordbundsfarve, så man undgår de lyse pletter, hvis strøelsen ikke dækker 100%.

- Mit anlæg afspejler en bestemt egn, så derfor er landskabet ens over det hele. For at holde ensartetheden fær-



Tomme vogne afventer læsning fra den lokale kulmine. Forbilledet lå oprindeligt i Colorado og hed Edna. Byggesættet er utroligt populært i USA, lavet af Heljan for Walters.



Et overblik over anlægget, mens Jan finder ting frem, læg mærke til opdelingen af anlægget imellem scenarierne. Læg også mærke til sporplanen på forpanelet. Her sidder betjeningsgrebene til sporskifterne, hvilket giver et godt overblik.

diggjorde jeg de forskellige processer på én gang. Da jeg f.eks. malede baggrunden, måtte jeg til sidst mobilisere al min energi, dér havde jeg lyst til at lægge penslen fra mig. Jeg mener, at det er den bedste måde - at afslutte de forskellige arbejds gange.

Inde i anlægget er baggrundene "levende", forstået på den måde, at det er et opbygget landskab med stejle træ- og buskklædte skråninger, nogle steder med flotte klippefremspring. Klippefremspringene er støbt i gummiforme, det giver en virkelighedstro virkning, og at der kun er anvendt to forskellige af de store og fire små, ses ikke, når

man er kreativ og bruger dem på alle led der og kanter...

Jan bruger Noch/Woodland Scenics til dekoration, også til ballastering. Det var dog en udfordring da Woodland har brugt knuste og farvede valnøddeskalder. - De flød ovenpå, da jeg kom fortyndet hvid lim på.

- Men hvorfor lige CSX, spørger jeg?

- Jo, siger Jan, det var faktisk i byerne Buffalo og Grand Rapids i staterne New York og Michigan på en forretnings rejse, at jeg stiftede bekendtskab med et Chessie-tog. Siden har jeg været tro mod selskabet, selvom navnet skiftede.



En imponerende messingmodel, et Mallet-lokomotiv Class H-7A, som blev brugt til de store godstog.



Flotte detaljer på et andet messinglokomotiv kommer til syne, når man fjerner taget.

Da jeg har set forskellige togstammer køre rundt på anlægget, begynder Jan at hive nogle æsker op fra gemmerne. - Det er nogle håndbyggede, amerikanske damplokomotiver i messing. Jeg købte de første i slutningen af 1970'erne. Dengang kostede de mere end en månedsløn, fortæller han med dæmpet stemme. - Til gengæld kører de sgu' ikke særlig godt, konstaterer han smilende. Sagen er, at de er så detaljerede, at et forkert løft på gangtøjet kan bringe dem i ubalance, så de ikke kører godt, for slet ikke at tale om alle finesserne på modellerne, som kan falde af. Jan sætter et lokomotiv, et H7 2-8-8-2 på, og det er da heller ikke den store præsta-



Et kig ind i røgkammeret, læg mærke til den nedfældelige kobling.



Typisk, amerikansk idyl. Et diaman-krydsspor skifte giver flere muligheder for overhalinger.



tion, det lægger for dagen, men flot ser det ud. Det er imponerende at kigge ind i førerhuset og se haner og håndtag eller at kunne åbne ind til kedlen!

- Hvad nu, siger jeg, du er så godt som færdig, hvad skal der ske nu, skal der bare køres på anlægget? - Tja, siger Jan, jeg går faktisk og har planer om at lave en ny og større bygning på den anden side af huset. Den vil, om kommunen godkender projektet, blive 12 x 4 meter. Forbilledet skal stadig være CSX -

og hvis det lykkes, så bliver dette her skrottet.

Jeg takker for en god eftermiddag, og på vej hjem tænkte jeg på, at selvom Jan fortalte, at han har alderen til efterløn, så er jeg ikke i tvivl om, at med hans energi og uden et job, der griber forstyrrende ind, vil det nye og større anlæg hurtigt se dagens lys. ■



Det lokale godstog nærmer sig langsomt Summit.

Det begyndte i store træk med B&O (Baltimore and Ohio RR) i konkurrence med C&O (Chesapeake and Ohio RR), som begge var rejst på ruinerne af adskillige små selskaber efter borgerkrigen i 1865. Disse blev lagt sammen og i de følgende år sammensluttet med en hel del flere små selskaber, og navnet skiftede fra Chesapeake & Ohio til C&O og siden til Chessie System. Flere selskaber kom til, bl.a. Western Maryland, Pere Marquette, Nickel Plate, og det blev til CSX og endelig CSXT. Så købte CSXT og NS det krakkede CONRAIL, som blev splittet op. I dag kaldes det atter CSX, og selvom det har skiftet farve et par gange, har det altid været et mix af mørkeblå og gult.

CONRAIL, som var drevet af Staten og skabt i et redningsforsøg fra bl.a. New York Centrals bankerot, kom under Norfolk Southern og CSX's private vinger i 1999. CSX kørte i mange år passagertog trukket af moderne, strømlinede damplokomotiver samt dampturbinedrevne

lokomotiver, men selskabet fik det sværere med konkurrencen fra fly og bil.

Bomærket er også videreført fra Chessie-systemet. I dag er det et stiliseret logo visende en lille sovende kattekilling, men det var førhen var et så stærkt og kendt varemærke, at killingen altid var en del af selskabets ansigt udadtil i brochurerne fra deres sovevogne og kalendere.

Som et kuriosum kan nævnes, at CSX ejede mange store fragtskibe og pramme til kul og jernmalm, da banestrækningerne løb på alle sider af "The Fingerlakes", de store søer i det nordlige USA. Det var oftest lettere at sejle enten godsvogne eller kullaster tværs over søerne i stedet for at køre rundt om dem. CSX har for øvrigt den tvivlsomme ære at være selskabet, der danner baggrund for filmen "The Unstoppable" fra 2010 om et løbsk godstog med farlige kemikalier.

Stor hobbymesse i Ålborg

Tekst og foto: Martin Wilde

Hobbymesse Aalborg er navnet på den modelbanemesse, der tidligere har været i Stoholm og Viborg. Messen får besøg af flere internationale udstillere.



Ken Rosa med en spor 0-vogn

september holdes en stor hobbymesse i Nørresundby Idrætscenter ved Aalborg. To haller og et udendørs areal på i alt 2.500 m² bliver fyldt med kørende modeljernbaneanlæg, producenter, forhandlere samt andre andre former for modelhobby.

- Messen bliver anderledes end tidligere modelbanemesser i Danmark, for den har en international profil. Det er lykkedes os at få tilsagn fra flere af de største, europæiske producenter af modeltog om at komme og udstille på messen. Det gælder navne som A.C.M.E., Brawa, Roco, Märklin, Brekina og Noch samt forhåbentlig også nogle producenter fra de skandinaviske lande, siger Ken Rosa, der sammen med Jan Thorup arrangerer messen. De er især stolte over, at det er lykkedes at få verdens største modelbaneproducent, Märklin, til at komme til Nørresundby med en stand.

- Det er helt enestående, at Märklin kommer med en stand. Det er sjældent, at de deltager på en messe uden

for Tyskland, siger Ken Rosa.

Märklin er en af de udstillere, der på messen vil præsentere en hidtil hemmelig model, produceret specielt til det danske marked.

- Flere af procucenterne har meldt ud, at de vil offentliggøre nye skandinaviske modeller på messen, siger Ken Rosa.

Han tilføjer, at de lokale modelbaneklubber i og omkring Aalborg samt en række klubber for modelbyggere af fjernstyrede biler, både og fly naturligvis er indbudt til at komme med udstillingsanlæg, og at der allerede er tilsagn om at deltage fra flere af klubberne. Desuden kommer et meget flot norsk Fremo-anlæg, hvor der vil blive kørt tæt toggang til udstillingsbrug. Publikum kan altså regne med at se modeltog i mange størrelser, blandt andet spor I, 0, H0 og N.

Ud over modelbanefolket vil messen også have fokus på børn.

- For børnene skal være i fokus. Der bliver både et børnehjørne og andre aktiviteter for børn, lover Ken Rosa. ■

Sild sommeren 1969



En af de mere normale motorvogne ses her ved banegården i Westerland.

Tekst og fotos: Lars Olov Karlsson

I sommeren 1969 var jeg på vej hjem fra Frankrig med bil (fra Stockholm til Nice i en lille Renault 4!) og skulle hjem til Sverige via Jylland. Jeg havde jo hørt tale om jernbanen på øen Sild og besluttede at tage en omvej for at se på den.

Jeg parkerede bilen i Niebüll, og med et damptrukket hurtigtog kørte vi til Westerland på Sild. Vi passede den berømte Hindenburg-dæmning, som er øens eneste forbindelse med fastlandet. Dæmningen, som er over 11 kilometer lang, blev bygget efter Første Verdenskrig og blev indviet i 1927 af rigspræsident Paul von Hindenburg. Dæmningen var enkeltsporet, men var i 1972 udbygget med dobbeltspor. Der kører kun tog over dæmningen. Biler bliver fragtet på specielle biltog, som kører mellem Niebüll og Westerland. I 1969 blev biltogene trukket af V 200-lokomotiver, mens de fleste hurtigtog, som kørte videre mod Hamborg, blev trukket af damplokomotiver af typen 01.10 eller 012, som de kort tid forinden var blevet omnummereret til.



Deutsche Bundesbahns diesellokomotiv BR 220 041 med et godt fyldt biltog.



Bundesbahns hurtigtog mellem Hamborg og Westerland passede højbroen over Kielerkanalen og krævede derfor ordentlig trækraft. I 1969 var det de største hurtigtogs-lokomotiver, som DB havde, litra 012 eller 01.10, som de tidligere hed. Her 012 080 i Westerland.



Borgwardmotorvogn LT2 (på billede 172 ser man også fotografen LOK).



Borgwardmotorvognen LT5. Bemærk de små børster foran hjulene, som sikkert var nødvendige, når sandet fra stranden blæste ned i sporet.



Borgwardmotorvogn LT4 med ankommende tog fra nord. Der var fem motorvogne, LT1 – LT5, som blev bygget 1952–54. Efter banens nedlæggelse i 1970 blev alle Borgwardvogne skrottet bortset fra netop LT4, som bevaret på ett sporvejsmuseum i Hannover.

Vel ankomne til Westerland var hovedmålet for os de smalsporede jernbaner. Deres banegård lå lige uden for DB-banegården, og lokomotiv- og motorvognsremiserne lå et stykke vej derfra. Det første tog, som jeg så, var

en slags semitrailer, en specialbygget personvogn. Toget bestod yderligere af en personvogn, denne var dog af ret ordinær type.

Den smalsporede bane på Sild blev anlagt fra 1888 og var færdig i 1908. Det var en almindelig, tysk smalsporsjernbane med damplokomotivdrift. Banen strakte sig over hele øen, fra Hörnum i syd til List i nord, over 30 kilometer. Den var anlagt af et par selskaber, og før Hindenburg-dæmningen kom til i 1927, fandtes der en sidebane til Munkmarsch, hvorfra der var bådforbindelse til Højer Sluse på fastlandet.

Selskaberne blev sluttet sammen i 1929 og dannede Sylter Inselbahn. Under Anden Verdenskrig anvendte militæret banerne, og i 1945 var sporet i ringe tilstand. Militæret efterlod sig dog en del rullende materiel, blandt andet et antal motordræsiner.

For at forenkle driften fik smalsporsfirmaet nu en ny koncession, nu som sporvej. Altsammen for at spare penge. Godstrafikken ophørte i 1950'erne, og damplokomotiverne forsvandt. Man indkøbte smalsporede diesellokomotiver og dieselmotorvogne fra andre, tyske baner. Og så byggede man fem nye motorvogne af Borgward-typen, som vi allerede har mødt.

På remiseområdet med haller og vedligeholdelsesanstalt var der en broget samling køretøjer. Der var nogle diesellokomotiver til rangering og til arbejdstog. Mange motorvogne stod rundt om, lige som en stor mængde personvogne. Mellem vognene var der

mindst talt mærkværdigt. Det var en Borgward-lastbil, som var ombygget for at kunne køre på banen med 1.000 mm sporvidde. På bilen var der hængt



Sporvogn 42 i Flensburg.



Skinnebussen T22 var bygget af Wismar i 1937. Den havde tidligere hørt till flyvevåbnet i Hörnum og var blevet overtaget af Sylter Inselbahn efter krigen. Her er den hensat for et år siden.

blandt andet nogle elektriske sporvogne, som man havde regnet med at bygge om til personvogne. Så vidt jeg har forstået, blev de fleste aldrig ombygget, men blev skrottet ved banens nedlæggelse. Det sidste tog på smalsporsbanen kørte den 29. december 1970. En del lokomotiver og motorvogne blev solgt til andre baner, først og fremmest til dem på de østfrisiske øer.

Desværre var opholdet på Sild alt for kort til en tur med banen, noget som jeg i dag fortryder, men man kan jo ikke få alt. Vi vendte tilbage med et damploko-



Der fandtes et par diesellokomotiver, som efter godstrafikkens nedlæggelse mest blev benyttet som rangerlokomotiver ved vognhallen. Her er det lokomotiv L14, et Deutz-lokomotiv bygget i 1953, som kom fra Herforder Kleinbahn. Efter nedlæggelsen af jernbanerne på Sild havnede det på øen Juist.

motiv til Niebüll og genoptog vor færd mod Danmark. Undervejs standsede jeg lige i Flensburg og tog nogle billeder af de sporvogne, som stadig var i drift der. Den næste overnatning skete i Kolding, og her så jeg for første gang et DSB litra N-lokomotiv med et godstog. Men det er en helt anden historie, som jeg vil berette om en anden gang. ■



Bivogn P1 er sandsynligvis bygget i Wismar og kommer måske som motorvogn T22 fra flyvevåbnet.



Motorvognen T27 var bygget af Deutsche Werke i Kiel 1929 og havde en fortid på Eckenförder Kleinbahn.

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



**Stenvad
Mosebrugscenter**

www.djursmessen.dk

Djurslands HOBBY & FRITIDSMESSE 2015

Lørdag d. 22. august **10 - 17**
Søndag d. 23. august

Caféen er åben



**Udstilling - Aktiviteter.
Husflid - Kreativt håndværk - Modeltog**



ENTRE Voksne 25,-kr. Born under 12 år ifølge med voksne gratis.

Arrangører



Rendemaskerne



Stendyssevej 14, Stenvad 8586 Ørum Djurs

Vest-allierede godsvogne i Danmark 1945-1949 – 2. del



Sidevægge af krydsfiner, gavle af brædder. USA 226897 på Østerport Station sidst i 1940'erne. Foto N. Laugesen, arkiv Danmarks Jernbanemuseum.

Af Morten Flindt Larsen

USTC's lokomotiver og vogne var forsynet med skru koblinger og europæisk fritrumsprofil, hvilket vil sige britisk profil, da de skulle kunne køre på Storbritanniens jernbaner. Det britiske fritrumsprofil er som bekendt mindre end det kontinentaleuropæiske. Ingen af USTC's lokomotiver har kørt i Danmark, men ude i Europa indsatte USTC flere forskellige typer af damp- og diesellokomotiver, hvoraf en del findes i model i 1:87.

USTC's krigslokomotiver forsvandt atter fra DB's spor i første halvdel af 1950'erne, ligesom der ikke længere var brug for lokomotiverne rekvireret af "Allied Forces", som med undtagelse af fem maskiner kunne returneres til DB, der for sin del nu havde tilstrækkeligt med egne lokomotiver. Tilbage hos USTC i Tyskland var nu primært nogle GE 44-tons diesellokomotiver på de amerikanske baser.

Selv om der efter krigsafslutningen herskede vognmangel overalt i Europa, reduceredes den amerikanske hær's behov for USTC-godsvogne ret hurtigt, da der ikke længere var de samme store transporter som i 1944/45. Allerede i efteråret 1946 satte USTC derfor 15.000 godsvogne til salg. Den 9. oktober 1946 skrev Privatbanetilsynet til de danske privatbaner:

"Den amerikanske hær har ca. 15.000 godsvogne stående spredt ud over Europa (dog ingen i Danmark). Vognene med en bæreevne på 20-50 tons er nu til salg. En 20 tons vogn koster 630-900 dollars. Tilsynets tekniske konsulent mener ikke, at vognene har interesse for de danske privatbaner, men en fortegnelse kan tilsendes."

Der kom ikke til at køre amerikanske vogne på de danske privatbaner, hvor de ellers ville have livet op imellem banernes bedagede Q-vogne. En række europæiske statsbaneselskaber i vognnød benyttedes sig dog af tilbuddet og anskaffede sig USTC-vogne, der blev afsat til Polen (PKP),

Holland (NS), Østrig (ÖBB), Tjekkosllovakiet (ČSD) og Grækenland (OSE). Samlet set må afsætningen dog have været en skuffelse for amerikanerne, for salgsbestrebelseerne endte med, at det nydannede Deutsche Bundesbahn i 1949 – vist nok ikke helt frivilligt – måtte købe ikke mindre end 26.000 USTC-vogne.

Vognmateriellet havde i videst mulige udstrækning indbyrdes udskiftelige standarddele, men der fandtes desuagtet en del forskellige typer. De to-akslede vogne fandtes som fladvogne, åbne og lukkede godsvogne samt "guard's vans" (togførervogne). De fire-akslede bogievogne fandtes som lavsidede åbne vogne, som fladvogne med 35 og 52 t lastevne, og som kølevogne og tankvogne. Med deres hjul støbt i hærdet stål (der ikke var særligt holdbare), glidelejer, ikke trinvist løsbare Westinghouse-tryklufthremser og en skruebremse, der kunne betjenes fra jorden med et håndhjul, afspejlede vognene produktionslandets teknik.

I modsætning til kontinentaleuropæisk praksis var USTC's lokomotiver og vogne ikke forsynet med bogstavlitring, men bar alene numre, hvorfor vognene i det følgende er angivet med deres respektive tyske typebetegnelser.



USA 281726 et sted i Danmark sidst i 1940'erne. (W.E. Dancker-Jensen/Banebøger)

To-akslede lukkede godsvogne "box cars"

G DR-A, fra 1951 DB G 09

De to-akslede USCT-vogne var alle forsynet med en 7,315 m lang standardundervogn med 530 mm lange puffere. Vognene havde bremseklodser på kun den "yderste" side af hvert hjulsæt, og de lukkede vogne havde brede skydedøre for hurtig ind- og udlæsning af godset. Anvendelsen af krydsfinér til beklædning af de lukkede vognes sidevægge (gavlvejggene havde bræddebeklædning) fik øjensynlig en vis indflydelse på DB, der i 1950'erne og 60'erne grundlæggende benyttede krydsfinér som vægbeklædning på sine nye standardgodsvogne af Gs-type.



Detalje af toakslet, lukket USTC-godsvogn sidst i 1940'erne. (W.E. Danckert-Jensen/Banebøger)

I 1949 overtog det nydannede Deutsche Bundesbahn knap 10.000 af de lukkede to-akslede vogne, som blev omlittreret til DR-A ("A" for amerikansk) og fik "Gattung" (typebetegnelse) G. Fra 1951 blev vognene omlittreret til DB G 09, men de overtagne vogne blev aldrig RIV-mærket til kørsel i international trafik og sås såle-

des ikke i Danmark. De blev allerede i 1950'erne overvejende benyttet som tjenestegodsvogne og til lokale transporter på stationerne, og de indgik derudover i DB's beredskabsvognpark frem til 1963, da de sidste vogne af typen blev udrangeret.

Den to-akslede, lukkede USTC-godsvogn er produceret i 1:87 af både Klein Modellbahn (nu Roco) og Sachsenmodelle (nu Tillig Modellbahnen). Af disse er Kleins model en god men ikke perfekt gengivelse af forbilledet, mens Sachsensmoddeles vogn desværre er lidt for bred men dog brugbar. For begges vedkom-



HO-model af USTC 222162 i et vognsæt fra Klein Modellbahn (M+D) SoSe 062/3. Modellen er i den bemaling, vognene kørte med frem til ca. 1950, mens andre modeller i Kleins og Sachsenmodelles sortiment er P-mærkede vogne, dvs. "privatejede" vogne, der i 1950'erne kørte for USTC lokalt i Vesttyskland og formentlig aldrig har været i Danmark. Foto Kurt Jensen.

mende gælder, at vognene er udgivet i en række forskellige bemalinger, herunder flere europæiske statsbaneverioner, som ikke er RIV-mærkede og dermed ikke godkendt til kørsel i udlandet. En undtagelse herfra er modeller i hollandsk (NS) og tjekkoslovakisk (ČSD) bemaling, som forligger i T- og RIV-mærkede udgaver fra før og efter 1948.

NS overtog 900 af de to-akslede, lukkede vogne, som fik litra CHAW (W står for Westinghouse-bremse), og et antal åbne, højsidede vogne, som fik litra GTAW. Hollandske ex-USTC vogne

kan i teorien have været et smut i Danmark i slutningen af 1940'erne, mens det nok er mere tvivlsomt med vognene fra Tjekkoslovakiet, hvor "jerntæppet" sænkede sig i marts 1948.

To-akslede åbne godsvogne Opw DR-A, fra 1951 DB Owp 09

Mens de lukkede vogne og bogie-fladvognene (se efterfølgende) for en dels vedkommende kørte for USTC indtil midten af 1950'erne, overtog Deutsche Reichsbahn allerede i slutningen af 1940'erne de i Tyskland endnu forhåndenværende to-akslede, åbne vogne. Her fik de typebetegnelsen Opw DR-A.

Selvom vognene, der kun var konstrueret til at skulle anvendes i et begrænset tidsrum, ikke på nogen måde var compatible med de tyske standardvogne, kunne det i 1949 dannede Deutsche Bundesbahn trods alt ikke undvære vognene, da en stor del af DB's egne åbne vogne på dette tidspunkt endnu var henstillet i beskadiget stand.

Deutsche Bundesbahn gav i 1951 vognene typebetegnelse Owp 09 og stabiliserede vognkasserne med forskellige former for diagonalt monterede jernprofiler. Desuagtet var vognenes lastgrænse, der oprindeligt var 17,0 t, hos DB nedsat til kun 12,0 t. Ikke mindst på grund af den ringe lasteevne blev vognene snart overført til DB's beredskabsvognpark. Den sidste Owp 09 blev dog først udrangeret i 1963.

Den to-akslede, åbne højsidede USTC-type er produceret i 1:87 af Klein Modellbahn (Roco) og Sachsenmodelle (Tillig Modellbahnen). Som det er tilfældet med den lukkede to-akslede vogn, er Kleins model en god gengivelse af forbilledet, mens Sachsensmo-



T-mærkede hollandske ex-USTC vogne; NS GTAW 46 468, GTAW 46 759 og CHAW 23 087 fra Sachsenmodelle, som teoretisk set kan have været i Danmark sidst i 1940'erne. Foto Kurt Jensen.

delles er brugbar. Vognene er udgivet i en række forskellige bemalinger, så også her skal man til kørsel på en dansk modeljernbane undgå **P**-mærkede USTC-vogne og sikre sig, at vogne i andre baneforvaltningers bemaling er T- eller RIV-mærkede.



En åben tidligere USTC-godsvogn, nu DB Owp 09 692 411, i Flensburg oktober 1951. Den understregede typebetegnelse betød, at brugen af vognen var begrænset til tog med en maksimalhastighed på 65 km/t. (P.E. Clausen/DMJK)



Detalje af toakslet, åben USTC-godsvogn sidst i 1940'erne. (W.E. Dancker-Jensen/Banebøger)

Toakslede, lavsidede godsvogne X DR-A, fra 1951 Xo(w) 09

Da de toakslede ex-USTC godsvogne på grund af deres beskedne dimensioner og lasteevne ikke kunne anvendes fornuftigt som almindelige G- og O-vogne, ombyggede DB i første halvdel af 1950'erne en del af vognene til X-vogne (arbejdsvogne med faste sidevægge) og Xf-vogne (arbejdsfladvogne). Afhængigt af vognenes grundtype – G 09 15 t lastgrænse, Owp med samme konstruktion 12 t lastgrænse – fik de ombyggede vogne typebetegnelsen Xo eller Xow 09 og var i brug frem til 1962. Vognene måtte hos DB kun benyttes lokalt i Tyskland.



Fladvogn fra USTC på Københavns Godsbanegård i 1947. (P.E. Clausen/DMJK)

I Sachsenmodelle/Tilligs sortiment findes en ret god model af en lavsidede Xow 09, som dog ved første blik virker lidt legetøjsagtig "fersk fra æsken".

To-akslede fladvogne F DR-A, fra 1951 DB Xf 09

Hos Deutsche Bundesbahn fik de to-akslede arbejdsfladvogne – både de "ægte" fladvogne og de "afmonterede" Owp eller G 09 vogne – typebetegnelserne DR-A F (fra 1951 Xf 09). Umiddelbart skulle man tro, at der var tale om den samme type undervogn, men de "ægte" USTC-fladvogne var – hvor vognkassens stolper havde siddet på de højsidede Owp-vogne – forsynet



Tidligere USTC-kølevogn, nu DR-A Brit-US zone TT 242 666, Hamburg Süd december 1951. (P.E. Clausen/DMJK)

med holdere, hvori der kunne monteres sidestøtter, som dog ikke synes at have været brugt synderligt meget i praksis. Selv om også disse vogne med deres amerikanske konstruktion og standarddele var et fremmedelement i DB's vognpark, blev de sidste tre vogne af typen først udrangeret i 1964. Vognene måtte hos DB kun benyttes lokalt i Tyskland.

Sachsenmodelle/Tillig har en ganske god USTC-fladvogn i sit sortiment, men desværre er den 1,3 mm for bred.

Fireakslede kølevogne "reefers" TT DR-A, fra 1951 DB TTko 49

Med invasionsstyrkerne i 1944 fulgte ca. 900 kølevogne til forsyning med fødevarer. Vognene var forsynet med amerikanske bogier af typen "AAR cast steel truck",

som i Europa kaldes for Bettendorf-bogier, selv om Bettendorf-fabrikken i praksis kun fremstillede meget få af dem. Bogietypen blev i stedet bygget på licens af andre fabrikker som AAR-standard**. Vognene var beklædt med krydsfinérplader og isoleret med glasuldsuldmåtter. To isbeholdere med hver to påfyldningslemme var placeret på gavlvæggene. Det svagt hvælvede tag bestod af 10 elementer, hvoraf de yderste var tilpasset is-påfyldningslemmene. I de første efterkrigsår er de fireakslede "reefers" observeret i Esbjerg, hvor de hentede levnedsmidler til de allierede styrker i Tyskland, men vognene har givetvis også frekventeret andre danske stationer.

Note **: AAR er forkortelsen for Association of American Railroads, der er en industriel handelsgruppe dannet i 1934 ved sammenslutning af fem mindre grupper, og som repræsenterer de store jernbaneselskaber i Nordamerika (Canada, Mexico og USA).

I 1949 måtte DB overtage over 600 af disse kølevogne, som nu fik typebetegnelsen DR-A TT (fra 1951 DB TTko 49). Som de øvrige USTC-vogne var også kølevognene olivengrønne og havde skruebremse med håndhjul, der kunne betjenes fra jorden. DB fjernede håndhjulene, malede USTC-tekst og logoer over, og forsynede vognene med egne påskrifter, men vognene forblev grundlæggende olivenfarvede og blev aldrig malet hvide som de almindelige, tyske kølevogne. Vognene blev ikke RIV-mærket til kørsel i udlandet og holdt ikke længe ved DB. Mange af dem blev allerede i begyndelsen af 1950 reserveret for transport af bananer, og desuden anvendtes vognene som almindelige, lukkede godsvogne. I 1958 var der kun 35 TTko 49-vogne i drift. Som tjenestegodsvogne eksisterede typen frem til begyndelsen af 1970'erne. Hos USTC forblev enkelte vogne i brug til begyndelsen af 1960'erne.

I foråret 1999 annoncerede Klein Modellbahn i sit katalog en model af TTko 49, som skulle sendes på markedet samme år. Uvist af hvilken grund skete dette imidlertid ikke, så vi har stadig denne karakteristiske olivengrønne kølevogn til gode på de danske epoke III modeljernbaner.

Fireakslede fladvogne

SSy DR-A, fra 1951 DB SSKm 49

Den fireakslede fladvogn af type SSKm 49 var med sin lastelængde på 12,420 m beregnet på transport af kampvogne og andre militærkøretøjer. Det vides ikke, om vognene nogensinde har været i Danmark i USTC-regi.

I model findes der en perfekt model af vognen fra Roco (ex Klein Modellbahn) i forskellige bemalinger, også som en DB SSKm 49 også i moderniserede varianter, som det ikke er usandsynligt har været benyttet ved NATO-øvelser i Danmark.

Fireakslede tankvogne "tankers"

EKW DR-A, fra 1951 DB EKW 49

De fireakslede tankvogne af USTC-typen var af (formindsket) amerikansk type, der forenklet set blot bestod af en lang tank med to påfyldningsdomer, hvilende på Bettendorf-bogier. Klein Modellbahn har fremstillet en perfekt model af en fireaksllet USTC tankvogn,

Petroleums-Aktieselskab og sendt videre ud til DDPAs lagre. Ligeledes sidst i maj 1945 kom der yderligere brændstofforsyninger til landet ved SHAEF's foranstaltning (Supreme Headquarters of the Allied Expeditionary Forces; "de allierede styrkers hovedkvarter"). Disse leverancer skete med et tankskib fra England og to tankbåde fra US Army; "Y 87" og "Y 89", som på Dansk Shell's lager i Benzinhavnen i København lossede i alt 1.400 tons benzin og 1.600 tons dieselolie. Heraf var de 734 tons benzin bestemt for de minestrygere, der skulle rense de danske farvande for miner. Omtrent samtidig ankom der 40.000 liter benzin med jernbanetankvogne fra de allieredes depoter i Tyskland, ligeledes til Shell. Her drejede det sig imidlertid om en så

I Tyskland fik tankvognene hos DB typebetegnelsen EKW 49, hvoraf 165 stk. i 1953/54 blev ombygget til transport af cement-pulver og fik typebetegnelsen KKd 49. Vogntypen var i drift ved DB helt frem til 1967 og udrangeredes derefter frem til 1970.

Toakslede togførervogne "caboose"

Pwg DR-A, fra 1951 DB Pwg 09

På den toakslede 7,315 m lange standard godsvognundervogn fandtes også en togførervogn (godstogspakvogn) med åbne endeperroner uden overgangsmulighed med en kikkasse-udbygning på hver vognside, hvorfra der var udsyn langs togstammen. Denne USTC "Caboose" var forsynet med Westinghouse-persontogsbremse og



To USTC-togførervogne et sted i Østrig, oktober 1950. (P.E. Clausen/DMJK)



USTC 350 9 035 i et vognsæt fra Klein Modellbahn (M+D) SoSe 062/2. Modellen fremstår i den bemaling, som vognene kørte med frem til ca. 1950. Foto Kurt Jensen.

men vognene, der anvendtes til forsyning af de militære brændstofdepoter, har så vidt vides aldrig gæstet Danmark og har da heller ikke umiddelbart haft nogen anledning hertil, heller ikke i forbindelse med Befrielsen.

I slutningen af maj 1945 kom den første benzin, petroleum og dieselolie til landet fra de allieredes lagre i Hamburg. Det drejede sig om 4.000 tons, som var indkøbt af den danske stat og blev leveret på dunke ("jerry cans") af 16 konvojer bestående af i alt 508 engelske militærlastbiler. På havnen i Åbenrå blev varerne fra dunkene hældt over på jernbanetankvogne fra Det Danske

beskeden mængde, at varerne utvivlsomt er afhentet i Dansk Shell's egne jernbanetankvogne, som der på dette tidspunkt ikke var anden anvendelse for. Yderligere forsyninger fulgte ved SHAEF's foranstaltning, men de skete primært med tankskibe, så intet tyder derfor på, at USTC's jernbanetankvogne har gæstet Danmark, inden de store olieselskabers genoptog deres regelmæssige forsyning af Danmark med tankskibe fra oversøiske olielagre. Ved genopbygningen af det danske forsvar og efter Danmarks indtræden i NATO synes brændstofleverancerne ligeledes at være sket via olieselskabernes danske havnelagre.

en håndbremse, der kunne betjenes fra den ene af endeperronerne. Deutsche Bundesbahn måtte i 1949 aftage ca. 350 af USTC's 850 togførervogne, mens hovedparten af de resterende vogne blev henstillet fra 1950. De overtagne togførervogne fik på grund af deres elendige løbeegenskaber kun en kort karriere ved DB. Affjedringen var den samme som på de lukkede USTC-godsvogne, men da togførervognene stort set aldrig medbragte gods, var vognene så hårdt affjedrede, at alle stød næsten uhindret overførtes til vognkassen og dermed til togpersonalet. Overleveringen vil vide, at en USTC-togførervogn engang ved en fejl gik med et godstog hele vejen op gennem Jylland, men forhåbentlig har den ikke haft sit personale med på turen.

I Sachsenmodelle/Tilligs sortiment indgår også en USTC-togførervogn, der desværre ligesom de øvrige toakslede USTC-modeller af dette fabrikat er 1,3 mm for bred. ■

Epilog

Da Sovjetunionen i 1948 iværksatte blokaden af Berlin, spillede United States Transportation Corps en afgørende rolle ved etableringen af luftbroen til byen. To år senere, den 28. juni 1950 gjorde præsident Harry S. Truman USTC til en permanent del af den amerikanske hær.

Under Koreakrigen var det gennem tre vintre USTC, der forsynede FN-styrkerne. Da våbenstilstanden mellem Nord og Syd blev underskrevet i 1953, havde USTC transporteret mere end 3 mio. soldater og 7 mio. tons gods.

Vietnamkrigen bød på det mest forskelligartede udbud af transportmidler nogensinde. Gennem mere end 10 år ydede USTC transportstøtte til amerikanske og allierede styrker i en uendelig tropisk junglekrig ved brug af vandscootere, amfibiefartøjer, lastbiler og transportfly. De fjendtlige angreb på lastbilkonvojer krævede en unik løsning – Gun trucks (kanon-lastbiler) til bekæmpelse af guerilla-styrker.

I 1986 blev Transportation Corps optaget i den amerikanske hærs regimentssystem og i 1990 stod USTC over for en af sine største udfordringer ved udbruddet af Golfkrigen. Under Operation Desert Shield og Operation Desert Storm arbejdede Transportation Corps fra havne på tre kontinenter og demonstrerede sin evne til at indsætte og understøtte massive styrker.

Efter afslutningen af Den kolde Krig har operationer i Somalia, Rwanda, Haiti, Bosnien og Irak medførte indsættelsen af et stort antal transportenheder, og senest har Transportation Corps stået for transport og logistik under Operation Enduring Freedom i Afghanistan og Operation Iraqi Freedom i Irak.

I 2010 flyttede USTC sit hovedkvarter Fort Eustis, Virginia, til Fort Lee, Virginia. Enkelte træningsfunktioner

er dog forblevet på Fort Eustis, blandt andet jernbaneluddannelsen for soldater af reserven og hærens civil ansatte, idet der på Fort Lee kun er pakhusspor og ikke noget egentligt jernbanesystem til rådighed. I Tyskland blev USTC's jernbaneafdeling nedlagt i begyndelsen af 1990'erne efter Murens Fald.

Tiderne skifter og jernbanens betydning som militært transportmiddel er kommet på museum. På Long Marston Military Railway i Warwickshire i Midtengland er der i maj 2015 afholdt en "Military Railfest" med deltagelse af ca. 20 ex-militærlokomotiver, herunder et bevaret USTC S160 damplokomotiv og et par af de to-akslede åbne, højsidede godsvogne.

På Technik-Museum Speyer, der er beliggende lidt syd for Mannheim, har man bevaret to USTC-tankvogne, som i 1950'erne blev ombygget til civil cementtransport hos DB (KKd 49) men nu er tilbageført til deres oprindelige olivengrønne USTC-udseende.

I Holland råder gruppen "Stichting 162" over resterne af tre to-akslede lukkede USTC-vogne fra Anden Verdenskrig og er i gang med at genopbygge foreløbig en af disse, ligesom man søger efter flere vogne og vogndelev over hele Europa. Yderligere en lukket vogn er restaureret og udstillet på Army Transportation Museum på Fort Eustis i Virginia.

Ønsker man at opleve USTC-godsvogne på tyske spor som "live action" hjemme i sofaen, kan dette lade sig gøre med dvd'en "Kriegstrümmer und Wiederaufbau - Deutsche Eisenbahn 1945-1955" fra GeraMond Verlag. De to film "Eisenbahn zwischen Stunde Null und Wirtschaftswunder" og "Trümmer, Dampf und Wiederaufbau", som her er samlet på én dvd, emmer af dramatisk, tæt fortykket jernbaneatmosfære fra efter at verden var gået af lave, og de kan varmt anbefales.

Tf fra Roco



Nydelige og præcise påtryk på Tf-vognen.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Det er desværre ikke nogen nyhed, andet end med hensyn til nummeret, og Tf-vognen er nok heller ikke den mest eftertragtede model – mon ikke en T- eller KS/KBS-vogn havde været et bedre valg? Vognen er enkel og nydelig med klare påtryk, og den er vedlagt løse sidestøtter med DSB-påtryk.

Desværre er det nok symptomatisk for Roco/Fleischmann – der kommer ikke formnyheder i lang tid fremover fra firmaerne, kun ommalinger og nydekorationer. De to firmaer er trængt på markedet, og med den stigende konkurrence er der ikke råd til investeringer, der ikke med det samme giver afkast af sig – og der er det danske mar-



Tf-vognen er her belæst med resin-støbninger fra Kalundborg-klubben. Modellen kommer uden last.

ked åbenbart for lille. Vi må nok affinde os med, at de danske nyheder fra Roco/Fleischmann længe blot vil bestå af 'gammel vin på nye flasker', omend Roco har syslet med enkelte, specielle nyheder. Når der er mere kød på rygterne, vender vi tilbage til dem. ■

Roco art. nr. 42654 Tf 8041.
Pris ca. kr. 175,-.



TF 8115 i Randers, maj 2002.
Foto Flemming Søeborg.

Befrielsen den 4.-5. maj – i model



Et af de bedst kendte billeder fra den 4. maj 1945 - linie 1 er besat af glade passagerer. Arkiv Spor og baner.

Tekst af Flemming Søeborg

Lige som Besættelsen kan byde på interessante blikvinkler, når man isoleret set behandler den ud fra et modelbyggerperspektiv, indeholder Befrielsen fem år senere lige så mange, væsentlige elementer og udfordringer.

De fem år var ikke gået sporløst hen over landet, og på mange områder var det nedslidt. Det gjaldt ikke mindst samfærdselsmidlerne – tog, sporvogne, busser, skibe og færger, der havde været presset til det yderste med dårligt brændsel, få eller ingen reservedele, ringe erstatningsvarer og mangel på stort set alt. Selv cyklerne var det gået ud over, hvor mange oplevede at få deres cykel 'skrællet' – andre stjal deres dæk, og mange måtte opgive jernhesten eller prøve med hjemmelavede 'dæk' af f.eks. korkpropper eller andet materiale.

Protester og repressalier

Den tyske brutalitet blev værre og værre, som tiden gik, og det kom til mange opgør mellem befolkningen og besættelsesmagten. Der blev bygget barrikader i gaderne, tyskerne lavede razziaer, og mange modstandsfolk og tilfældige forbipasserende blev anholdt. Mange reagerede med foragt over for tyskerne, andre var mere håndfaste og greb til

aktiv modstand. Det afstedkom endnu flere tyske repressalier med f.eks. likvideringer, sprængning af ejendomme, udgangsforbud m.v.



Tyskerne oprettede barrikader og lavede razziaer overalt i byen på jagt efter sabotører.



Befolkningen viste de tyske soldater den kolde skulder. Her et par officerer uden for en bagerbutik - Danmark blev kaldt 'Flødeskumsfronten' pga. maden, som var en mangelvare i Tyskland.



Den tyske pejlevogn har opsnappet radiosignaler og har sporet senderen. En mand bliver anholdt.

Bybilledet havde også ændret sig. Der var stadig mørklægning – i det mindste indtil den 4. maj kl. 20.36! Gadekrydsenes lyskurve havde været slukket siden den 19. september 1944, hvor politiet blev interneret (lyskurvene blev styret fra Politigården), på torve og pladser var der anlagt bunkers (beskyttelsesrum), og hvide markeringer på master, kantsten osv. sås overalt. Ved bussernes endestationer lå der stabler af bølgebrænde, og mange forretningsvindu-



Hyp, lille Lotte... sang Ludvig Brandstrup og satte dermed fokus på de trafikale problemer med en god portion humor. Her er det endda gået ud over et tysk firma.



Mon der blev billetteret i sporvognene de dage i 1945? Her ses nogle vogne ved Aladdin-teatret på Amager. Arkiv Tommy Jørgensen.

er var blændet af med brædder for at modvirke knuste ruder ved bombninger. Sabotageaktionerne mod jernba-



De Hvide Busser kørte i et triumftog gennem landet. Overalt blev kz-fangerne hilst velkommen hjem.

nestrækningerne tog til i den sidste del af Besættelsen, og mange vandtårne, kommandoposter og sporskifter blev sprængt i luften.

En fantastisk bedrift

Et helt specielt element i Besættelsens sidste tid (marts-april 1945) var De Hvide Busser, den enestående redningsaktion under ledelse af Røde Kors, der fik bragt tusinder af danske og norske kz-fanger hjem fra Helvede. Faktisk var der to 'bølger' af ture – den

første foregik med svenske busser med Røde Kors-symboler, mens den anden, mere kendte, foregik med danske rutebiler og lastvogne, allesammen malet hvide med store Dannebrog på sider og tag. Nogle havde splitflag, andre stutflag, men det synes at være tilfældigt, hvilke flag der var på rutebilerne. DSB havde indrettet en del vogne til brug for lasarettog (med små Røde Kors-symboler på), mens de tyske rigsbaner kørte med hele stammer af lasarettog. Københavns Sporveje havde også indrettet et antal busser som lasaretvogne. I øvrigt havde mange sygehusbygninger under hele Besættelsen store Røde Kors-symboler malet på tagene, mens andre bygninger og installationer var camouflagede (Shell-Huset, benzin- og olietanke, flyhangarer).

Masser af særordninger

Bilerne var blevet stadigt færre, og efterhånden var det kun Gestapos Opel Olympiaer, der kørte på benzin – samt udrykningskøretøjer, lægebiler og enkelte andre myndigheds vogne. Mange firmaer havde klaret sig med biler med én hestekraft – motoren var pillet ud, og i stedet sad kusken – den tidligere chauffør – nu på taget på en bæk



Så rykker vi ud, alle mand - Modstandsfolk på Frederiksberg hylides af mængden. Arkiv Tommy Jørgensen.

og holdt tømmerne til 'Lotte', der trak bilen af sted. I første kvartal af 1945 var toggangen nedskåret til det allermest nødvendige pga. brændselsmangel, og to, højst tre daglige tog var reglen –



Kampe på Kgs. Nytorv mellem Modstandsfolk og Hipoer den 5. maj 1945. Arkiv Tommy Jørgensen.



Tuborg-lastvogn med Modstandsfolk ved Frederiksberg Slot. Arkiv Tommy Jørgensen.



Modstandsfolk rykker ud på ladet af en Tuborgbil.



En gruppe mistænkte personer føres væk i Pile Allé på Frederiksberg. Arkiv Tommy Jørgensen.



Vi er så heldige at have endnu et farvebillede af transporten af mistænkte kollaboratorer...



På vej til afhøring under skarp bevogtning.



Mange blev kørt til afhøring på ladet af en lastvogn - nogle fik skilte hængt om halsen.



De slagte tyskere belaver sig på en lang gåtur hjemad. Nykøbing F. den 5. maj 1945. Arkiv Tommy Jørgensen.



Mistænkte personer føres bort på en lastvogn i Vesterbros Passage - på et sjældent farvebillede. Arkiv Tommy Jørgensen.



V3-panservognen har normalt sin plads foran Frihedsmuseet - her er den fotograferet cirka 2005 (før branden på museet). Foto Flemming Søeborg



'Vorwärts, Marsch'. Den slagne hær må nu nøjes med en barnevogn til 'das Gepäck'. Mange vendte ryggen til soldaterne, da de drog bort.

over hele landet, bortset fra S-banen, der var elektrisk drevet og derfor kunne opretholde en hyppig drift. Det samme gjaldt sporvognene, der dog havde indskrænket driftstid. Om aftenen den 4. maj blev sporvognene fyldt i en grad som aldrig set før, så folk kravlede op på taget og hang uden på hinanden for at fejre begivenheden. Det fortsatte næste dag.

Den 4. og 5. maj fik Modstandsbevægelsen i lynets hast organiseret en række biler til transport af vagtfolk og senere til at afhente personer, der skulle afhøres og evt. interneres. Nogle af bilerne fik interimistiske påskrifter á la *"Holger Danske"* eller *"Bopa"*. Det mest originale islet på selve Befrielsesdagen var panservognen V3, der faktisk kom i kamp i Nordsjælland. V3 var en armeret vogn med 'kanontårn' og skydeskår, baseret på en Ford A-lastvogn fra Frederiksværkbanen, som håndværkerne på banen havde bygget af diverse dele, blandt andet en gammel olie- eller vandtank. V3 kan ses som en *"Tak for sidst"*-hilsen til den tyske Wehrmacht, der som bekendt brugte raketbomberne V1 og V2 mod Storbritannien. Så kunne de (tyskerne) smage deres egen medicin! Vognen blev indsat mod en gruppe Hipo-folk, der havde forskanset sig i et sommerhus ved Asserbo, men de blev hurtigt nedkæmpet. Befrielsesdøgnet blev desværre et af de blodigste i landet, da det mange steder kom til kraftige ildkampe mellem Modstandsfolk og Hipoer eller andre tysksindede.

Nye tider, nye biler

Kigger man bare to-tre dage længere frem fra Befrielsen, ændrer gadebilledet sig atter: Nu kom de britiske soldater med deres køretøjer – Bedford-lastvogne, amerikanske Jeeps og andre køretøjer. Nu var der danske, engelske og norske flag overalt, træerne var sprunget ud, og glæden indfandt sig atter i landet. Det varede dog noget tid, inden forholdene nærmede sig normaliteten, da der længe stadig var mangel på kul, olie, benzin, gummi og meget andet. De tyske soldater sås nu i lange kolonner til fods, uden våben, men med masser af habengut, gods, som de alle måtte aflevere ved grænsen i Kruså. De tyske tog blev kørt tilbage til hjemlandet, og tyske firmaers kontorer blev raseret. Måske skal det lige nævnes,



De nye sejrherre er rykket ind på 'Grand Hotel' med Jeep og GMC-lastvogn. Det var grund nok for fotografen til at ofre et af de dyre farvebilleder på denne begivenhed den 8. maj 1945.

at i tiden efter Befrielsen kunne man i handelen købe nye frihedskæmper-armbånd for det tilfælde, at man havde 'glemt' at få et, mens tid var! Ja, der var og er mange røverhistorier fra den tid – forhåbentlig skal vi aldrig opleve noget sådant igen. ■



Panservognen V3 blev brugt mod en gruppe Hipoer.

En togforsinkelse den 5. maj 1945



TKVJ M 4 i Gesten den 5. maj.1945.
Arkiv Olaf Skov.

Af Olaf Skov

Efter glædesbudskabet om Befrielsen den 4. maj 1945 tegnede lørdag den 5. maj 1945 til at blive en ganske almindelig dag på Trolldhedebanen rent jernbanemæssigt. Udover glæden havde man ikke ret meget at gøre godt med. Materiellet var slidt ned gennem fem års slid med brunkul og tørvetog, og kul og olie var en absolut mangelvare. Dertil kom at der ikke var penge til vedligeholdelse i trediveerne. Der kørte kun persontog på tirsdage, torsdage og lørdage.

Tidligt om morgenen var godstog 2 afgået planmæssigt og uden den store bevågenhed med damplokomotiverne

Lokomotiv- og Vogtkilometer.											
Maj Måned 1945.											
Lokomotiv	Motor-Vogne					Persenvogne			Bogser-vogne		
	St.	St.	St.	St.	St.	St.	St.	St.	St.	St.	St.
1	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
2	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
3	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
4	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
5	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
6	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
7	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
8	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
9	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10
10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10

Kilometerbog.

TKVJ 11 og DSB G 625 klokken 5.20 mod Trolldhede. Klokken 7.45 var tog 301 ankommet fra Grindsted, bestående af dieselmotorvognen M 3. Skulle man til København, kunne man efter køreplanen være fremme klokken 17.15. Næste tog var ankomsten af tog 303 fra Trolldhede klokken 12.25, bestående af dieselmotorvogn M 2 og pakvogn EB 82. Dette tog havde forbindelse til Århus, hvor man kunne ankomme klokken 17.12, hvis toget ellers kørte til tiden. Dengang var man glad

34

58. Trolldhede-Kolding og omvendt. (Privat).											
Kun Hverdage.						Kun Hverdage.					
km	1	2	3	4	5	km	1	2	3	4	5
0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
10	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0
20	0	0	0	0	0	20	0	0	0	0	0
30	0	0	0	0	0	30	0	0	0	0	0
40	0	0	0	0	0	40	0	0	0	0	0
50	0	0	0	0	0	50	0	0	0	0	0
60	0	0	0	0	0	60	0	0	0	0	0
70	0	0	0	0	0	70	0	0	0	0	0
80	0	0	0	0	0	80	0	0	0	0	0
90	0	0	0	0	0	90	0	0	0	0	0
100	0	0	0	0	0	100	0	0	0	0	0
110	0	0	0	0	0	110	0	0	0	0	0
120	0	0	0	0	0	120	0	0	0	0	0
130	0	0	0	0	0	130	0	0	0	0	0
140	0	0	0	0	0	140	0	0	0	0	0
150	0	0	0	0	0	150	0	0	0	0	0
160	0	0	0	0	0	160	0	0	0	0	0
170	0	0	0	0	0	170	0	0	0	0	0
180	0	0	0	0	0	180	0	0	0	0	0
190	0	0	0	0	0	190	0	0	0	0	0
200	0	0	0	0	0	200	0	0	0	0	0
210	0	0	0	0	0	210	0	0	0	0	0
220	0	0	0	0	0	220	0	0	0	0	0
230	0	0	0	0	0	230	0	0	0	0	0
240	0	0	0	0	0	240	0	0	0	0	0
250	0	0	0	0	0	250	0	0	0	0	0
260	0	0	0	0	0	260	0	0	0	0	0
270	0	0	0	0	0	270	0	0	0	0	0
280	0	0	0	0	0	280	0	0	0	0	0
290	0	0	0	0	0	290	0	0	0	0	0
300	0	0	0	0	0	300	0	0	0	0	0

5. Måned: Tiden beregnet. Hverken Cykler og Biler kan medtages til Befrielse i begrebet. (Notat: a) Toget er Skinsnesbanen for Befrielse af Skinsnes. Der medtages ikke lokale rejser fra Kolding til Skinsnes og Trolldhede mellem Kolding og Trolldhede, og herudover kun i det omfang Trolldhede-banen tillader. b) Toget er Skinsnesbanen med skævt begrænset Plads.

Køreplan.

bare man kunne komme frem, hvornår betød ikke så meget. Banens værksted arbejdede hårdt på at holde materiellet kørende, hvilket var svært på grund af mangelmateriale. Denne dag var kun et af banens egne damplokomotiver ude, nemlig nummer 11. Generatormotorvognen M 1 og skinneomnibussen M 6 (også med generator) var på værksted, så skulle køreplanen opretholdes, var det kun muligt med dieselmotorvogne.

Tog 306 skulle normalt bestå af skinneomnibussen M 6 med stærkt begrænset plads, som en fodnote i køreplanen angav. Da denne var på værksted, skulle toget i stedet bestå af diesellokomotivet M 4, post og personvogn D 62, pakvogn EA 73 og sandsynligvis nogle godsvogne. Diesellokomotivet var da også klar til afgang fra remisen i god tid, men værkfører Jørgen R Nielsens hustru havde fra værkførerboligen bemærket, at M 4 ikke var flagsmykket, og så kunne toget sandedig ikke afgå. Og denne afgørelse turde værkføreren ikke sætte sig imod. Der blev sendt bud op i byen efter flag, men de var udsolgt. I stedet indkøbtes noget rødt og hvidt stof i Østergades varehus, og så fik – nej ikke værkstedet – men værkførerhustruens symaskine travlt. Med lidt over en times forsinkelse afgik tog 306 standsomt flagsmykket mod Trolldhede. Lidt efter ringede banens direktør Stensballe til værkføreren og skulle have oplyst årsagen til forsinkelsen. Stensballe havde både kontor og privatbolig op ad banen, så ethvert tog kunne følges. Årsagen faldt ikke helt i god jord, men der kom dog ikke en skriftlig forespørgsel,

som ellers var det normale. Der findes formentlig ikke nogen billeder af toget fra Kolding station, da værnemagten havde materielplads bag TKVJ's personspor – og det var nok lige dristigt nok at fotografere her, selv om befrielsesbudskabet havde lydt. Der var absolut fotoforbud.

At der forekom så megen motorvognskørsel på Trolldhedebanen skyldtes, at banen var betegnet som særdeles vigtig af hensyn til brunkul og tørvetransporter, hvorfor de til rådighed værende damplokomotiver blev anvendt til godstog. Udover banens egne drejede det sig også om lokomotiver lejet hos DSB. Udover passagerer befordrede persontogene også post – og det var dengang posten skulle ud – i modsætning til i dag! Så det var nødvendigt også at køre et begrænset antal persontog, hvorfor man også fik en mindre tildeling af dieselolie. Kørslen burde egentlig næsten udelukkende ske med generatormotorvognene M 1, M5 og M 6, men gearkassen på M 1 var gået i stykker, og en ny kunne ikke skaffes. M 6 var til hovedreparation, tilbage var så kun M 5, som kørte sin faste stille rytme på Vejen-Gesten banen. Så de sidste rester af dieselolie måtte anvendes på M 2, M 3 og M 4, men faktisk var motorvognskørslen betydelig lavere i sommeren 1944, hvor banen stort set ikke fik tildelt dieselolie. Der brugtes ikke dieselolie på at medtage yderligere persontog, vognene B 1-4 var ikke i brug denne dag. Man måtte klumpe sig sammen.



TKVJ M 4 ved remisen i Kolding den 5. maj.1945. Foto Jørgen R. Nielsen.

Ovennævnte bygger på fortællinger af værkførerparret Karen M. Nielsen og Jørgen R. Nielsen samt eget arkivmateriale.

Benzin og bremsesand på Horsens Havn

Tekst og fotos Rasmus Wiuff

Længst ude på Horsens Havn lå i mange år Essos markante tankanlæg. Tæt herved lå i nogle år en lille fabrik, som producerede bremsesand til DSB. Disse to anlæg og deres nærmeste omgivelser er emnet for et diorama, som beskriver dagligdagen omkring 1960.



Essos tankanlæg på Horsens Havn set fra nordvest. Foto: Det Kongelige Bibliotek, Sylvest Jensens flyfotos.

Dioramaet er opført på en blanding af veldokumenterede fakta og min tvivlsomme hukommelse. Der foreligger mange fotos af Essos tankanlæg, ingen af bremsesandsfabrikken. En særlig spændende fotoserie stammer fra firmaet Sylvest Jensen. De fløj engang ude fra fjorden ind over anlægget og fotograferede det fra forskellige vinkler. Det mest illustrative foto er gengivet her, og det viser anlægget fotograferet fra nordvest. Sylvest Jensens flyfotos er taget i perioden 1946-69, et mere præcist årstal må man selv gætte.

Tankvognene og lastbilerne, f.eks. den karakteristiske Bedford på vej ind gennem porten, tyder på, at Sylvest Jensens flyver har passeret Horsens Havn engang i 1950'erne. Jeg har derfor valgt at

basere mit diorama primært på denne fotoserie og har for sjov vist dioramaet i sort/hvid-gengivelse taget fra omtrent samme vinkel som flyfotoet. Det skal bemærkes, at et diorama ikke er en eksakt, målfast model af virkeligheden, men snarere en personlig fortolkning med respekt for de faktiske forhold...



Dioramaet set fra nordvest.

Essos tanklager

Tankanlægget blev opført i 1938 af Det Danske Petroleumsselskab (DDPA) og havde egen pier til modtagelse af små tankskibe. Der blev opført i alt syv tanke: fire slanke tanke og tre større tanke med ca. dobbelt så stor diameter. Toppen af de højeste tanke lå mere end 15 m over fjordens vandoverflade. Alle tanke var malet med skinende "sølvfarve". Tre kæmpestore Esso logoer pegede mod øst, syd og vest, men sjovt nok ikke mod nord. De flotte logoer kunne ses flere kilometer væk, og hele anlægget var et markant og imponerende landmærke i Horsens.

Allerede da anlægget blev opført, var Standard Oil (Esso) dominerende medejer af DDPA. Til trods for verdenskrisen var forbruget af kulbrinter i 1930'erne stigende, og anlægget i Horsens var da også et af flere, som på den tid blev opført i andre danske havne.

DDPA blev grundlagt i 1889 og skiftede navn til Dansk Esso A/S i 1952. I 1986 blev selskabet købt af Statoil.



Tankanlægget med den lille oliepier set fra fjorden.

Den samlede kapacitet i de syv søstertanke var over 2000 m³, hvilket svarer til ca. 100 stk. af dens tids jernbanetankvogne. Det meste gods kom dog pr. skib og blev udleveret til Essos karakteristiske røde tankbiler. Jernbanetransporterne var sandsynligvis mest til specialprodukter, altså alt andet end benzin, dieselolie og fyringsolie. Normalt kom der kun en enkelt eller to tankvogne om ugen.



Hverdag på lageret.

Hele vejen rundt om beholderne lå en beskyttelsesvold. Hvis der gik hul på en beholder, ville olien ikke løbe uden for volden, selv hvis en fuld beholder skulle blive tømt. Beskyttelsesvolden har også sikret anlægget mod højvande og oversvømmelse fra fjorden. Alle tanke var opført over terrænet på 2-3 m høje betonpiller, som sandsynligvis har været rammet ned gennem de bløde fjordaflejringer til fast grund.

Jeg ved ikke, hvorfor tankene var hævet over terrænet på denne måde, men jeg har flere gæt: Det åbne rum under tankene har givet mere plads til et



Hov, ræven har fundet et hul i hegnet. Bemærk de mange pæle under beholderne.

eventuelt spild og derfor formindsket behovet for voldhøjder og størrelsen af arealet bag voldene. Samtidigt blev risikoen for farlig opdrift af en tom tank reduceret – både i tilfælde af tankspild og højvande fra fjorden. Hvis en tom tank uden ballast eller forankring omsluttet af vand eller olie, vil den kunne rive sig løs og måske vælte. Endvidere var tankbundene lette at inspicere for eventuelle lækager. Endelig kunne olie og benzin løbe ud af beholderne til aftapning uden pumpning. Det vil sige, at man kunne måske nøjes med kun at pumpe, når tankene skulle fyldes – og her bruge tankskibenes pumper. Uanset årsagen, så giver disse spinkle betonpiller under beholderne anlægget et næsten elegant præg.



Åh nej, der er problemer med en utæt ventil.

Dioramaet

Der er det rigtige antal tanke på dioramaet, ligesom deres størrelser skulle være nogenlunde rigtige. Af pladshensyn står de dog tættere end i virkeligheden. Tankene er lavet af karton rullet om flasker med passende diametre. Det yderste lag består af kartonstrimler i bredder og længder svarende til de stålplader, de rigtige beholdere er bygget af. Disse er nittet sammen, men jeg har ikke orket at efterlave de mange små nitter. Stigerne er tilskårne Heljan-hegn sat lodret, mens rør og fittings mest stammer fra et Auhagen-tankanlæg. Esso-logoerne er manipuleret fra kilder hentet på nettet og printet på selvklæbende papir.



Det hele set fra oven.

Rundt om hele tankanlægget er der et hegn, som er sat fast med tynde runde plastikstolper. Hegnet er dels Fallers industrihegn lavet af rigtig ståltråd, dels Buschs industrihegn lavet af plastik. Når de begge har fået stålmalning, kan man ikke se forskel. Portene til det private sporstykke og ind til pladsen kan åbnes og lukkes (drejes). Tankbiler og olietønder er fra Epokemodeller. De øvrige biler, figurer og både er fra Noch, Preiser, Faller, Brekina, Wiking m.fl.

Både beskyttelsesdigerne omkring tankene og de flade jorder omkring hytter m.m. er alle tilsået med græs vha. Nochs Grasmaster. Det er sjovt at lave og ser godt ud, men de små græsstrå griser overalt.

Lagerbygningen er "beklædt" med gule mursten affotograferet fra en lignende bygning. Også brostensbelægningen ude på gaden er fotos. De små huse m.m. er lavet af pap og trælist, mens deres tagpap er lavet af forskellige finkornede sandpapirer. Pieren, ka-



Sommerdag med modlys.

jen og de små bådebroer er alle lavet af forskellige trælist. Mit største problem

var at lave vandet. Af praktiske grunde var en gennemsigtig vandoverflade udelukket. Jeg skulle altså finde en passende, fast overflade. Der findes mange kommercielle vandprodukter, og i faglitteraturen er der mange forslag til vandfarver, ofte anbefales grumsegrøn til havne og kanaler. Det syntes jeg var for trist, jeg ville have lidt blå kontrast til alt det grønne og brune på land, så jeg endte med årets farve 2015, vandfald fra Dyrup, som jeg fik som en gratis farveprøve af i et byggemarked. Lidt har også ret. Ved fotooptagelserne har jeg dog snydt lidt og anvendt en løs, købt vandoverflade. Den gav mere dybdevirkning og en mere realistisk solspejling.

Sporet

Sporet ud til Esso blev lagt samtidigt med bygningen af tankene. En lille sporstump inden for hegnet var Essos eget private spor, mens der udenfor i vejarealet lå en sporstump til vognudveksling.

På havnearealer er det vigtigt, at vejtrafikken kan køre uhindret på langs og på tværs af jernbanesporene. Vejbelægningen skal derfor ligge helt tæt



Det kunne være hårdt at skifte spor.

op til skinnerne, dog således at der er plads til hjulflangerne.

I dag anvender man normalt rilleskinner (svarende til sporvejsskinner), som næsten er selvrensende. Før i tiden nøjedes man med at placere en udslidt skinne, en såkaldt kontraskinne, langs den indvendige side af køreskinnerne. Dette var også tilfældet stort set overalt på Horsens Havn omkring 1960. I sporrillen mellem de to skinner kunne skidt og møg samle sig, men også korn. Om foråret spirede kornet, så man fik grønne sporriller. For cyklister var de ofte dybe sporriller farlige og frygtede.

På dioramaet er der anvendt kontraskinner, også gennem sporskiftet. Bag porten til Essos private spor, hvor der ikke er vejtrafik, ligger sporet frit.

Sporskifterne på Horsens Havn havde næsten alle krydsningsforholdet 1:6,5, hvilket er noget af det mindste på de store baner. Krydsningsforholdet 1:6,5 betyder, at de krydsende skinnestren-



Der var sjældent så mange tankvogne involveret i morgenens rangertræk.

ge ved hjertestykket på 6,5 cm's længde fjerner sig 1 cm fra hinanden. Et forhold på 1:6,5 svarer til en kurveradius på ca. 110 m, eller 126 cm i skala H0. Det er lidt mere end Märklins C-skinne med største radius. De mindste radier på en havnebane svarer altså til de største standardradier på en modelbane!



Efterhånden overtog МН'ен rangerarbejdet, her en tidlig og mørk vintermorgen.

Mange sporskifter på havnen havde – sandsynligvis af sparehensyn – kun en tunge. Endvidere var de ofte uden drejeled ved tungeroden, dvs. de var fjedrende som det kendes fra de fleste moderne sporskifter. På havnespore-

ne var det dog nok for at gøre dem så simple og billige som muligt. Næsten alle sporskifter fra de store modelbane-producenter kar to tunger med drejeled.

For at komme så tæt på et typisk havnesporskifte som muligt er der derfor på dioramaet anvendt et sporskifte fra Tillig med en radius på 135 cm og fjedrende tunger. Den inderste tunge er fjernet, mens den yderste står i forbindelse med en hjemmelavet trækbuk med håndstang og kontravægt. Det virker næsten...

Tankvogne

Esso var det danske olieselskab, som havde flest private tankvogne. I 1950'erne ejede de næsten et par hundrede vogne. Heldigvis kan man få mange af disse vogne i størrelse H0, mere eller mindre korrekte.

Der kan findes meget om Essos vogne på nettet, så her vil jeg nøjes med kun at omtale én vogn, nemlig den spændende vogn med to domer, som kan ses i forgrunden på Sylvest Jensens luftfoto og det tilsvarende foto fra dioramaet.



Den usædvanlige tankvogn med to domer.

Når en tankvogn har to domer, skyldes det, at tanken er delt i to rum. Den kan altså transportere to forskellige væsker. Esso eller rettere DDPA havde 16 af den slags vogne, alle bygget i 1911 eller 1913 af det tyske firma Zypen. En blev udrangeret i 1933, fem i 1954 og resten fra 1966 til 1970. De kunne rumme 9 m³ i hver af de to tanke. Et yderligere særkende ved disse vogne var, at de havde bremsehus, hvilket også ses på flyfotoet.

Jeg har ikke kunnet finde sådanne dobbeltdome-vogne i model, og jeg måtte derfor mixe to tyske Fleischmann vogne sammen. Litreringen burde være ZE 502 202 – 217, men jeg har valgt blot at købe en litrering med kongekrone etc. ZE 502 219 er da også meget tæt på! Vognen er på flyfotoet stærkt forurenet af nedløbende væsker, så jeg har også svinet min vogn godt til. Døren til

bremsehuset står åben, måske har en knægt sneget sig derind og leger bremser – det kunne have været mig...

Bremsesand

Som omtalt i indledningen er dele af dioramaet baseret kun på hukommelsen. Dette gælder især den lille fabrik, som producerede bremsesand. Jeg husker med sikkerhed, at sandet blev sendt afsted i en specialvogn, som kun måtte transportere bremsesand. Vognen var en spinkel, meget karakteristisk selvtømmende tragtvogn. Da der ifølge den storlåede oversigt hos www.jernbanen.dk



Der losses bremsesand i DSB's specialvogn. Bagest er lastbilen fra Lund i gang med at læsse af.

kun har eksisteret én sådan vogn, så må den vogn, jeg husker, have været litra PSL 9715 (eller ifølge andre kilder 9815).

Denne unikke vogn blev bygget af Scandia i 1928 til transport af kul, men ombygget i 1959 til transport af bremsegrus eller bremsesand. Vognen blev udrangeret i 1975. Roco udgav for nogle år siden en næsten tilsvarende vogn, PSR 9797, godt nok baseret ret meget på den klassiske tyske grusvogn fra Talbot. Jeg har lavet en grov omlitrering af denne Rocovogn til PSL 9715.

Selve anlægget er jeg mere usikker på. Jeg mener at huske, at der var en rund silo, hvorfra bremsesandet via en bånd-



"Kørte vi ikke engang i den vogn?"

transportør blev losset forsigtigt over i godsvognen. Og så var der bagved en bygning til aflæsning af lastbiler, som vistnok kom fra Lund Grusgrav. Bremse-sand skal være ret ensartet med diameter

mellem ca. 0,7 og ca. 1,5 mm. Sandet blev måske knust, sigtet, vasket og tørret inde i den lille fabrik, men jeg ved det ikke.



De tjærede garn hænger til tørre.

Klondyke

Længere ude mod øst, dvs. tættere på fjorden, lå og ligger lystbådehavnen. Mellem lystbådehavnen og Esso lå fiskerihavnen med små bådebroer og små huse og skure, den slags Klondyke, som man heldigvis stadigvæk kan finde på eller nær mange havne.

Jeg har af pladsmangel på dioramaet valgt at lægge Klondyke vest for tankanlægget. En af de mest karakteristiske bygninger, som stadig ligger der på havnen i Horsens (sandsynligvis flyttet flere gange), er et fisker/fritidshus opført af en gammel pakvogn med tagrytter. Denne vogn skulle naturligvis også med på dioramaet. En ældre prøjser-model måtte lade livet til det formål.

På havnen blev der også tørret og tjæret fiskegarn. Jeg har her efter ide fra den gamle redaktør (FS) anvendt de net, som sidder omkring hvidløg, samt masser af sort tjærefarve. Endnu en forureningskilde på Horsens Havn.



Krigen er brudt ud, så tankene skal camoufleres. Foran holder en forsøgstankvogn.

Anden Verdenskrig

Kort tid efter anlæggets ibrugtagning udbrod Anden Verdenskrig. Selvom Danmark var neutralt, var der risiko for bombning af strategiske mål. Derfor blev alle tanke i 1939 malet i ca-



25 års jubilæum i 1963. Direktøren er kommet i sin store Mercedes helt ovre fra hovedkontoret på Skt. Annæ Plads, ren fantasi...

mouflagefarver. Jeg havde lyst til at lave et enkelt dyk 20 år tilbage i tiden til denne spændende episode. Der findes kun et sort/hvid billede af de camouflerede beholderne, så jeg har måttet gætte på farvesætningen i min version af denne begivenhed.

På fotoet af dioramaet fra de dage, man gik i gang med camouflagemalingen, kan man endvidere se en sær tankvogn. Denne ombyggede Pr 9474 er en fantasi, men dog tæt på udseendet af de vogne, som Indkøbscentralen for Benzin, Petroleum og Brændselolie senere lod bygge som følge af vognmangel, da tyskerne havde besat Danmark. Disse 32 vogne fik litera Zr 508 109 - 140. Også DDPA eksperimenterede under krigen med den slags vogne, idet fire stk. PTR blev ombygget til Zr 508 105 - 108. Så måske ser vi på fotoet blot et tidligt forsøg?

Hvad siden hændte

Anlægget er siden 1930'erne blevet udbygget med flere tanke, og anvendelsen er skiftet fra kulbrinter til andre produkter. I slutningen af forrige århundrede var der ifølge Horsens Folkeblad 10. juni 1998 "gentagne olieudslip i havnen" så der ofte kunne ses "et glinsende ildelugtende olielag på vandet ud for Esso-grunden". Også selve grunden var forurenet, så man ifølge folkebladet måtte anvende flere millioner kr. på oprensning. Anlægget anvendes ikke mere til olieprodukter. I en periode har Water Danmark A/S, en del af den store finske kemikoncern Kemira, brugt nogle af tankene, men i dag ser området forladt ud.

Her i foråret 2015 ligger de oprindelige tanke og lagerbygninger der stadigvæk, og de nærmer sig snart deres 80 års fødselsdag (i 2018) - hvis de altså



Foto fra 2013 - Tankene nr. 1 - 7 er de oprindelige tanke. I de senere år har tankene været hvidmalede, selvom det er svært at se for rust og alger.



Morgenstemning.



Aftenstemning.

holder, for det hele ser slidt og hæret ud, og bliver måske snart revet ned. Det er nok kun gamle nostalgikere som mig, der synes, det er synd, hvis også denne lille tidslomme fra oliealderens barndom forsvinder.

K-maskinen, - en af Busses "Amerikanere"



K 586 i skala 1-10 på Danmarks Jernbanemuseum. Foto Spor og baner.

Af Vagn Holstein

Vi må tilbage til midten af 1800-årene i Amerika, hvor hjulstillingen 2-B-0 blev så populær, at der fra 1840-1905 blev bygget ikke mindre end 25.000 lokomotiver af denne type, som også kendes som prærielokomotiver.

Lokomotiver i Danmark havde frem til 1880'erne været treakslede med alle aksler lejret i rammen, hvilket gjorde dem ret stive. På grund af den lette overbygning med 22,5 kg/m skinner på datidens baner var det ikke muligt at konstruere kraftigere maskiner end datidens Cs, Ks eller J med denne hjulstilling. Den nye konstruktion litra A fra 1882 fik derfor en styret bogie under røgekammeret og to drivhjul ved fyrkassen. Dermed var grunden lagt for de tre lokomotivtyper A, K og C, som kom til at dominere trafikken i næsten 50 år.

Med den hastigt voksende trafik blev litra A snart for svagt til hovedlinierne, som det oprindeligt var bygget til. Efterhånden som 22 kg/m skinnerne blev udvekslet med 32 (37) kg/m skinner, kunne lokomotivernes vægt og ydelse sættes op. Det resulterede i konstruktionen af K- og senere C-maskinerne. Onde tunger har ment, at DSB altid fik bygget for små lokomotiver, men man glemmer at det, der satte grænsen for lokomotivstørrelsen, var, hvor kraftigt sporet var.

Litra K byggede videre på de vellykkede A-maskiner. Hvor A-maskinerne kunne fremføre iltog med max. 90 km/t og havde en trækevne på



Den uombyggede K 586 med tog 339 med tagryttervogn i Viborg den 5. oktober 1937. Bemærk vacuumslanger på pufferplanken og de store lanterner. Foto Hesselink, arkiv HGC.



Ombygget og uombygget K-maskine i Fredericia den 9. april 1936. Foto James Steffensen, Dansk Jernbanearkiv.

160 ton ved 80 km/t på vandret bane, blev disse værdier hævet til max. 100 km/t og 210 ton for den nye K-maskine. De første blev leveret i 1894. Der blev indført forskellige forbedringer/ændringer på grundlag af erfaringer fra A-maskinerne, bl.a. indførte man skåstillede buffere mellem maskine og tender for bedre at styre lokomotivets bagende.



Stærkt retoucheret foto af uombygget K 521 omkring 1944-46. Dansk Jernbanearkiv.

Maskinerne må på trods af deres store hjulslid have været anset for vellykkede, idet der allerede i 1902 var bygget 100 stk af mange forskellige, europæiske lokomotivfabrikker, heraf 20 fra (Ansaldo) Breda - den-

gang kunne de bygge noget der virkede - det er samme fabrik, som leverede IC4!

K-maskinerne blev ombygget flere gange: Omkring 1920 fik lokomotiverne overheder, som ikke hævede ydelsen, men gjorde dem mere økonomiske. Maskines fladglidere var dog ikke velegnet til overhededet damp, så i 1924 indgik K 523 på CvK for en ombygning til rundglidere. Det blev anset for vellykket, hvorefter halvdelen af K-maskinerne fik denne ændring samtidig med, at de fik større fyrkasser for at gøre noget ved den manglende ydelse - derefter betegnede de K^{II}. Denne ombygning betød, at kedlen måtte hæves og skorstenen afkortes, maskinens udseende ændredes ganske meget. Sidste større ombygning var indførelse af trykluftbremser fra 1941.

Langt de fleste maskiner blev udrangeret i sidste halvdel af 1950'erne. I dag er tre bevaret: 563 (uombygget) 564 og 582 (ombygget). ■



Som det kan ses på K 564, der holder ved museet i Odense i juli 1991, havde DSB's damplokomotiver engang fine, røde staf-feringer. Foto Flemming Søeborg.

K 508 i model



K-maskine fra Felix - så er alt vist sagt.

Af Flemming Søeborg

For nogle år siden annoncerede Finn Lekbo, at Felix Team ville lave K-maskinen som håndbygget model. Den måtte jeg bare have! Fra tid til anden så jeg K-maskiner, der var færdige, men da jeg selv stod ret langt nede på ventelisten, måtte jeg blot se til - og væbne mig med tålmodighed. I foråret meddelte Finn mig, at min maskine var klar, og vi aftalte, at jeg kunne få den ved DMJU's udstilling i Køge. Jeg havde bestilt K 508, en maskine, som i 1950 blev overtaget af OHJ, men som blev udrangeret i 1957. Da K 508 i sin tid blev leveret (i 1896), var den først stationeret i København, men flyttede året efter til Nyborg. I 1940 var den hjemmehørende i Fredericia, i 1941 i Padborg. I 1948 var den i fast tur i Tønder, hvor den i 1950 var i reserve for så at vende tilbage til OHJ på Sjælland. Den blev hugget op i 1957.



Stille lister K-maskinen sig ind i billedet.

Da Finn kom hen til mig med maskinen, kunne jeg dårligt vente på at få skruet metalkassen af og betragte 'kræet' (tillad mig dette frisprog). K-maskinen har altid været min favorit - maskinen er hverken for stor eller for lille, den har det i sig, som gør den til noget særligt, noget sirligt. Jeg plejer at



Enkel, stilren, og elegant - det er K-maskinen.

sammenligne den med min mors gamle Husquarna-symaskine - sort med blanke dele, uopslidelig, spinkel, men dog robust og flot i formgivningen.



Flot gangtøj og fine detaljer.

Det varede dog et par dage, inden jeg var hjemme og kunne afprøve modellen på sporene. K 508 bevægede sig med tilpas majestætisk, langsom fart henad skinnerne. Lidt mere fart, jo, vidunderligt at se gangtøjet i arbejde - helt anderledes end de tyske maskiner med deres Heusinger-styringer. Den giver lidt metallyd fra sig, men det er nok tilkøringslyde, vil jeg tro - og skyldes nok også, at det næsten udelukkende er tale om en model af metal.



Der er nok at se på, selvom K-maskinen ikke fylder meget.

Motoren ligger i tenderen, og kraften overføres via en kardan til drivakslen, mens kobbelakslen har hæfteringe. På undersiden sidder et stort tandhjul på drivakslen. Der er strømoftag fra de alle aksler (bortset fra forløberens), og man kommer nemt til dekoder/motor ved blot at løfte kulindsatsen af. Der er faste koblingskroge for og bag. Nogle synes måske ikke om det, men således er Finn Lekbos modeller konstrueret. Bryder man ikke om det, kan man jo bygge en bedre model selv! Som nævnt er modellen oversået med detaljer. Da det er en uombygget maskine, har den bevaret det sirlige og spinkle præg, K-maskinerne havde. Modellen er et par millimeter for lang, men det må tilskrives pufferne, der er længere, end de egentlig skulle være. Ellers overholder den alle mål.

Raffinerede detaljer

Gangtøjet er et nummer for sig. Det er en meget stor fornøjelse dels at se selve udførelsen af det, dels at se modellen i arbejde, hvor gangtøjet bevæger sig. Indvendigt i førerhuset er meget af pladsen optaget af kardanen, men der er dog blevet lidt plads til en lettere stiliseret bagvæg af kedlen med

enkelte armaturer/håndhjul. Ved side-åbninger/bagside af førerhuset er der oprullede læsejl, og på tenderen er der en ordentlig bunke kul. Tenderen er af typen med udadbøjet kant. Bemalingen er halvmat sort uden fejl, fnuller eller 'gardiner'.



Enkle detaljer på kedelryggen.

Kurvpufferne er som en selvfølge fjedrende. På kedlen er der håndbøjler og svage markeringer af kedelsvøbene. Fodpladen er præget med riffelmønstre, og diverse aggregater som f.eks. trykluftpumpen står skarpt og præcist. Håndbøjler og rør er af metaltråd. Foran er der to lanterner, bagpå blot én. På røggasmønden sidder nummerpladen, og selve litreringen er uovertruffen med skygger på tal og bogstaver – noget, der kun kan ses ved forstørrelse af påskrifterne! Desværre skjulte DSB i sin tid drivhjulsskærmene, hvor fabriksoplysningerne var støbt i metallet, med de store trykluftbeholdere, så disse skærme er også skjult på modellen.



Påskrifter med skygget skrift - man ser det kun i forstørrelse.

Kørsel med måde

Det er den digitale udgave, jeg har valgt, og kørslen er i orden; dog er der et par steder, hvor den ikke klarer hjerdestykkerne (som ikke er polariserede), og det skuffer lidt. I en kurve gik det galt - maskinen kunne ikke klare den R1-kurve, der havde listet sig ind mellem de andre kurver. Det havde jeg ikke tænkt på, så den kurve må hurtigst muligt udskiftes – og i det hele taget skal man slet ikke have så snævre kurver på sit anlæg. Bemærk, at der er

ingen løsele, der skal monteres eller andet 'bøv' – men der er heller ingen brugsanvisning med. Det skulle heller ikke være nødvendigt – i tvivlstilfælde kan man jo spørge Finn Lekbo.



Fyrbødersiden er lige så perfekt som lokomotivførersiden.

Lekbos modeller har i øvrigt ry for at være teknisk solide – således opdagede Finn et af sine tidlige Dan-Train Marcipanbrød på udstillingen i Køge, og det kørte stadigvæk lige så godt, som da det var nyt – for flere årtier siden! K-maskinen har ikke lys ilagt - det skulle dog nok ellers være en overkommelig opgave for de drevne modelbyggere bag K-maskinen. Omvendt kan man forsvare det manglende lys med, at da K-maskinerne var i aktiv tjeneste, kørte man ikke med lys på om dagen – og hvor mange kører reelt med modeltog i bælgravende mørke?



Mon fløjten kan give et pift fra sig - .

Jeg er fuld af beundring over for udførelsen af modellen, som på den ene side besidder alle detaljer i uovertruffen kvalitet, på den anden side er konstrueret så gennemtænkt og solidt, at den holder til almindelig omgang med modeller og kørsel på modeljernbanen. Da alle detaljer er af metal, er der ingenting, der falder af ved uhensigtsmæssig berøring – og detaljerne har alligevel bevaret det filigrane udseende.

Det er en supermodel, som Finn Lekbo har frembragt, og jeg kunne blot ønske, at flere havde mulighed for at få del i dette skønne lokomotiv i form af en masseproduceret udgave. Desværre varer det nok en rum tid, inden en producent kaster sig over K-maskinen - eller et andet, dansk damplokomotiv



Tenderen har en god forsyning af kul, så den kommer nok lige fra depotet. Bemærk det oprullede læsejl under taget.

idet hele taget - tiderne er ikke til store investeringer i nye formværktøjer. En ny damplokomotivmodel i industriel produktion kan snildt rende op i udviklingsomkostninger i nærheden af en million kroner, og det er der vist ingen, der er villige til at ofre i dag til det lille, danske marked – desværre. ■



Tenderen har det fine svaj oppe ved kanten, som var et af de typiske kendetegn ved k-maskinen.



Bagenden på tenderen har blot en enkelt lanterne - og så naturligvis nummeret placeret på rette sted. Bemærk også det fine svaj på tenderkanten.

Felix Team serie 1300: DSB K 508, epoke IIIa. Digitaludgave.
Vejl. pris kr. 10.400,-.

Et trist jubilæum



I 1959 blev der afholdt MOROP-kongres i København, og det blev bl.a. markeret med et festligt sporvognstog, som her ses på Jarmers Plads. Foto Jan Walter.

Af Flemming Søeborg

Normalt fejrer vi 50-års jubilæer som en festlig begivenhed som f.eks. Sporvejshistorisk Selskab, der havde 50-års dag den 8. februar (og ikke den 15., som jeg kom til at skrive et par gange i vinterens løb!). Der skete dog også værre ting for 50 år siden, som det knapt var værd at mindes, hvis ikke det var for, at vi stadig i dag døjer med datidens beslutninger. I 1965 blev den såkaldte Langtidsplan for Københavns Sporveje (KS) nemlig vedtaget. 1965 var også året, hvor linie 8 og 14 blev bussificeret til sorg for mange.



En godt fyldt linie 8 i Borups Allé den 30. april 1964. Foto Leif Bang.



Linie 14 fik som en af de første linier nye ledvogne, og fremtiden så derfor lys ud for linien. Her ses den røde vogn 803 den 20. juni 1965 ved sløjfen i Svanemøllen. Foto Leif Bang.

Sporvejene var i disse år inde i en kraftig omstillingsproces, der blandt andet indebar en tiltrængt fornyelse af vognparken. På gaderne kørte stadig en mængde gamle sporvogne fra 1902-03 – hyggelige, jovist, men ikke længere tidssvarende. Siden 1960 havde KS anskaffet nye, populære ledvogne, Düsseldorfere, og man var fortsat i gang med anskaffelsen af de første 100 vogne i 1965. KS-direktøren Einar Nielsen havde i 1962 i Plan-skitsen forsigtigt foreslået nedlæggelsen af de mindre befærdede linier, men samtidig anbefalet anskaffelsen af yderligere 120 nye ledvogne. Når befolkningen havde fået nye vogne til alle linier, ville stemningen givetvis også være for at beholde sporvognene.

Imidlertid gik han af pga. alder i denne periode, og i stedet kom en tidligere rutebilchef på posten – og det var som at lade ræven vogte gæs. I Langtidsplanen forudså man i stedet, at alle sporvogns-linier skulle nedlægges, og det kunne ikke gå hurtigt nok – de skulle væk inden 1975. Samtidig blev det den almene opfattelse i offentligheden, at sporvognene var i vejen for trafikken – og med trafikken mente man privatbilismen. I praksis gik det endnu hurtigere med nedlæggelsen, for allerede i april 1972 var det slut med sporvogne – foreløbig – i hele Danmark.

Fremtidens Bus – en narresut

I stedet skulle befolkningen oplæres til at elske busserne. Den bustype, der skulle erstatte sporvognene, blev døbt ”Fremti-



’Fremtidens Bus’, der skulle afløse sporvognene, ses her som linie 1 på Østerport station den 25. juni 1967. Det er tydeligt, at den fylder meget mere end sporvognene. Foto K.E. Jørgensen.



Torvegade på Christianshavn. De to busser fylder godt op i gadebilledet, mens sporvognen tager langt mindre plads op – og kan rumme det samme antal passagerer. Foto Leif Bang.

dens Bus” i 1964 – blot 15 år senere var den forældet, og utallige generationer af busser har siden fyldt byen med os, støj, dieselpartikler og bidraget til trafikkløer. Det viste sig jo også hurtigt efter nedlæggelsen af sporvognene, at det ikke var dem, der var skyld i de trafikale problemer – problemerne voksede derimod konstant, da biler og busser nu havde frit spil til at bekriige hinanden.

Hvor en sporvogn typisk brugte max 2,5 m af gadearealet, skulle (og skal) en bus bruge omkring 3 meter. Tilmed svinger den ind og ud fra vognbanerne til gene for passagererne og til irritation for de andre trafikanter. Sporvognen blev inden for sit ’rum’ på skinnerne. Snart begyndte man at anlægge særlige busbaner med grimme, hvide markeringer overalt, og så var man jo nærmest tilbage ved sporvognene med kørsel i eget areal – men kørslen i busser blev aldrig optimal eller behagelig, for chaufførerne arbejdede i et stresset miljø med utallige vognbaneskit, hårde opbremsninger, vrede passagerer og stramme køreplaner. Hvor politikere og beslutningstagere ofte kørte i spor-

vogn, skete det vist aldrig, at de kørte i busser – busserne var for os andre, den gemene hob.

I årtier har de danske trafikpolitikere og byplanlæggere holdt kikkerten for det blinde øje, når det gjaldt om at løse storbyens trafikale problemer. I stedet for at give københavnernes et velfungerende, fladedækkende og effektivt sporvejsnet igen, har 'man' valgt at belemre byen med et gigantisk byggeri af en underjordisk metro-ring, der – når den engang står færdig – heller ikke vil have løst de trafikale problemer – f.eks. bliver der langt mellem stationerne. Metroen skal dog nok blive en succes, målt på passagerantal, for i takt

med, at den bliver åbnet, bliver de buslinier, der kører på landjorden, sikkert indstillet eller begrænset (for at presse passagererne over i metroen, for investeringen skal jo kunne svare sig). Det vil samtidig give mere plads til private bilerne, når busserne delvist forsvinder.

For en tiendedel af de kolossale beløb, der bliver ofret på metroen, kunne der have været anlagt et nyt, omfattende sporvognsnet – der tilmed kunne været taget i brug nu. Kun i Københavns periferi kommer der noget, der ligner, nemlig en letbane, som – indtil videre – slet ikke må komme i nærheden af centrum. Kigger man sig omkring i verden, vil man se utallige nyan-

læg af sporveje – i dag bruges de til på en intelligent måde at styre trafikstrømmene, højne nedslidte byområders omdømme og give befolkningen attraktive, hurtige rejsemåder i miljøvenlige sporvogne. I Århus, Odense og Ålborg har man fattet budskabet, og her bliver der planlagt og bygget letbaner (moderne sporveje), så det er en fornøjelse. København kan stadig nå at springe med på vognen. ■

Anbefalet videreførelse: John Kåre Bjørnson: Linie 1. Sporvejshistorisk Selskab, 1988.

MY 1112 i dag



MY 1112 står her med 'opsprættet bug' på drejeskiven på Danmarks Jernbanemuseum i 1998 og venter på at komme ind igen. Foto Flemming Søeborg.

Af Flemming Søeborg

MY 1112 er et af de lokomotiver, der stadig eksisterer. Det holder til daglig på Danmarks Jernbanemuseum i Odense i 'opskåret' tilstand, således at man kan bese motoren og de øvrige maskindelen. Det vækker altid stor gensynsglæde, når besøgende når frem til maskinen, der normalt står på det bageste spor 19 i remisen. MY-lokomotivet genkender de alle, selv ikke-kyndige. Som en ekstra bonus er der 'biograf' i førerrummet, hvor man kan se filmen med MY over Fyn fra MY'ernes barndom.

1112 blev indlemmet i museets samlinger i 1997. Det har holdt flyttedag

nogle gange, og jeg husker specielt en gang i 1998, det havde været udendørs og skulle flyttes ind igen. Til den brug var Klædeskabet nr. 52 som skabt, for det kunne lige stå på drejeskiven sammen med MY-lokomotivet. På et tidspunkt ville nu afdøde lokomotivfører Erik Hellesen skubbe lokomotivet ind på drejeskiven med Klædeskabet. Det lille Klædeskab baksede og stønnede, 'kræet' hoppede og dansede, men det rokkede sig ikke en tomme. Blå røg stod ud af udstødningsrøret, og jeg tænkte, at nu brænder maskinen da sammen, men til sidst lykkedes det. Klædeskabet fik med besvær skubbet lokomotivet ind på drejeskiven, og vi fik vendt lokomotivet.

Klog af skade undlod Erik nu at bruge nr. 52 til resten af bugseringen, så i stedet fik vi med meget stort besvær (og en pintzestang) skubbet lokomotivet på plads i udstillingen. Det er temmelig



Man kunne godt tro, at det var et billede fra MY 1112's aktive tid, men den er ud-rangeret og skal blot ind på et andet spor på Danmarks Jernbanemuseum i 1998. Foto: Flemming Søeborg.

tungt, selv i 'skrælet' tilstand, sådan et diesellokomotiv!

Hvordan lokomotivet kom ud i det hele taget, husker jeg ikke, men mon ikke det har stået sådan, så at f.eks. en Køf har kunnet køre lige over drejeskiven og trække MY'en ud? I hvert fald gav det mulighed for at få billeder af MY 1112 fra 'den intakte side' – noget, der ikke er muligt, så længe det står op ad muren ved spor 19. ■

Hjælpetjenesten ved DSB

Af Rolf Brems

Når man taler om hjælpetjenesten indenfor jernbanen, vil de fleste nikke genkendende til skinnemobilkraner og gule specialvogne. Hvad de færreste ved er, at der inden for samme hjælpetjeneste var et hold af specialister, som stort set alle de rejsende indirekte var afhængige af. Nemlig når de rejsende i biler og tog via ramperne til færgerne skulle køre ombord, så var disse, altså ramperne og brotårnene, underlagt en inspektion og vedligeholdstermin, som udførtes af et fast sjak. En af dem fra sjakket har jeg besøgt.

Den nu 85-årige Poul Christensen, som bor i Brønshøj, var i 40 år ansat ved DSB, de sidste 25 år som en del af det faste arbejdshold, som i en tre måneders cyklus rejste rundt og servicerede alle færgelæjer.

Poul er uddannet skibstømrer på B&W og kom siden til Orlogsværftet og til Nordhavnsværftet. Det sidste sted lærte han også at rigge og splejse en wire, noget som senere skulle komme ham til gavn.

Med ansættelsen i DSB på Centralværksted København som tømrer i 1957 stiftede han bekendtskab med "anden" i en statsdreven virksomhed. Da han kom hjem til konen efter 14 dage, bedyrede han, at "her holdt han ikke tre i måneder...", men deri fik han altså ikke ret.



Førerrummet i et Ms-lyntog med snævre forhold. Foto Danmarks Jernbanemuseum.

De første år arbejdede han med bygningsvedligeholdelse, men også på specialopgaver med bl.a. renovering af førerrum på de gamle lyntog. Rammen på disse var jo bygget op af træ, så der var behov for en træmand. Smedene tog sig af pladejernet, som lyntogene var beklædt med.

Også indvendige ombygninger i almindelige jernbanevogne havde Poul fornøjelsen af.

Arbejdet i Hjælpetjenesten

Et år til en julefrokost var der én af formændene, som spurgte, om Poul kunne kalfatre længder på 120 fod (40 meter). Det havde Poul prøvet før på skibsdæk og lovede altså ikke mere, end han kunne holde, selvom han måske var overmodig under alkoholens påvirkning.

At kalfatre er kort fortalt at tætte et skibsdæk imellem plankerne. Man ilægger hør med forskellige former for værktøj, der mest af alt ligner stemmejern, Rabattejern er det sidste værktøj, der bruges, et yderst krævende og langsomt arbejde. Til sidst kommer man beg ovenpå "trådene", som de kaldes.

Det var på samme måde, at ramperne til færgelæjerne blev lavet. Ikke at de nødvendigvis skulle være helt tætte som på et skibsdæk, men hvis man kunne holde vandet ude mellem plankerne, holdt de længere, og det dryppede så heller ikke ned på de køretøjer, som befandt sig under sideramper eller ramper til øvre dæk. I dag bruger man jernplade med friktionsunderlag.



Arbejdet med ramperne som her i Rødby skete uden nævneværdige sikkerhedsforanstaltninger, og en af håndværkerne faldt engang i vandet, men blev reddet op af Poul. Foto Poul Christensen.



De gamle ramper fra Nyborg F. blev i første omgang læsset af på Hjulby station, inden de blev solgt til skrot. Bygningen blev revet ned sidst i 1990'erne. Foto Poul Christensen.

Poul begyndte så i hjælpetjenesten og blev rejsende i en tjenestevogn. I ansættelseskontrakten stod klart og tydeligt, at Poul ikke måtte arbejde alene som maskinarbejder, hvilket var den almindelige uddannelse, som de ansatte havde.

Tjeneste- eller værkstedsvognen var selvfølgelig udstyret med alt det gængse udstyr og værktøj til opgaverne. Man skulle helst ikke mangle noget, når man var ude, ej heller faciliteter til mandskabet.

I vognen var der to køjer, et lille køkken og senere et fjernsyn. Selvom personalet fik stillet overnatningsmuligheder til rådighed, foretrak Poul at sove i vognen, ligesom det oftest var ham, som stod for forplejningen. Og de levede godt. - Vi gjorde meget ud af at lave god mad, så vi havde noget at stå imod med, om vinteren var det jo pivende koldt at kravle rundt derude tæt på vandet, fortæller Poul - og vi havde intet sikkerhedsudstyr. - En dag faldt en mand i vandet. Jeg stod og så det og tænkte, at nu måtte han da komme op - men det skete ikke. Arbejdstøjet tyngede ham ned. - Så sprang jeg i vandet og fik ham op. En times tid senere kom en mand hen til mig og spurgte på ravjysk, om det var mig, der havde hevet ham op? Det bekræftede jeg, hvortil han svarede: "Så skal vi dæleme have os en øl!"

Værkstedsvognen blev hægtet på forskellige godstog og stillet på udvalgte spor tæt ved de ramper, som nu skulle serviceres.



Mandskabet havde deres eget, lille tog, som de rejste rundt med - det blev hægtet på almindelige godstog. Her ses de i Rødby Færge ca. 1985. Foto Poul Christensen.



Poul Christensen i gang med at lave mad i Hjelpevognens køkken. Arkiv Poul Christensen.

Pouls sjak skulle bl.a. inspicere ramperne i Korsør, Nyborg og Kalundborg, Samsø, men også Frederik den IX.'s bro mellem Lolland og Falster. – Da vi var på Samsø, havde vi en Ks-vogn med til de gamle dragere, og vognen blev opstillet på en løs sporramme. Vi fortalte i spøg til samsingerne, at det var begyndelsen til en bane på Samsø, men den troede de vist ikke rigtigt på. Til gengæld arrangerede vi en lille festlighed ved åbningen af den nye rampe, og vi gjorde det samme senere i Kalundborg, hvor den lokale avis lavede en reportage.

– Også ramperne til de nu hedengangne, privatejede Dragør-Limhamn færger vedligeholdte vi, men, siger Poul eftertænksomt og gnider sig på hagen, de figurerede nu aldrig i regnskabet, og vi kunne altid komme gratis med og fik en fremragende forplejning undervejs...

Ved graverende fejl og mangler kunne det være nødvendigt at "aflyse" brugen af rampen, noget som de stedlige overfartsledere ikke brød sig om, da det som regel medførte en del trafikal kaos.

Poul fortæller, at ved en inspektion på færgelejet i Helsingør fandt man et

kabel, som var ved at knække. Overfartslederen ville ikke høre tale om at aflyse rampen pga. af travlhed. Det endte med, at Pouls sjak måtte have fat på den øverstbefalende ved hjælpetjenesten for at kunne aflyse rampen og få skiftet kablet. – Der stillede min chef personligt op og fik "overbevist" overfartslederen, griner Poul. Lederen skulle ellers med sin underskrift bekræfte, at han havde stoppet arbejdet, og dér turde han trods alt ikke tage ansvaret.



Her gælder det pynten fra færgegalgen i Korsør, der bliver demonteret. Vingehjulet står i dag ved CVK. Foto Poul Christensen.



En godsvogn på Samsø - vel nok for første og eneste gang. Den blev brugt ved renoveringen af færgelejet og stod på en stump spor. Foto Poul Christensen.

DSB's nye vognavask

Helt så sjovt var det ikke, da de den 21. november 1979 blev kaldt til Korsør. Her var rampen brudt sammen under vægten af to Mz-lokomotiver samt to tankvogne. Ved en misforståelse kom de ud på en rampe, som ikke var hægtet på en færge, og wirerne brast. – Her havde vi dog god tid til at reparere rampen, det tog tre dage inden flydekranen "Herkules" fra Københavns Havnevæsen nåede frem, erindrer Poul. – Der var både tyske og hollandske bjærgningsselskaber, der stod parat til at byde på opgaven, men det kunne "Herkules" heldigvis selv klare – det var ellers nok blevet væsentligt dyrere. – Den ene bogie på Mz var røget af ved vandgangen. Den var sunket så godt ned i dyndet, at dykkerne ikke kunne se den, fortæller Poul. – I øvrigt kendte jeg godt lokomotivføreren, der kørte i vandet. Han var blevet beordret til at køre en ekstra tur fra København til Korsør efter en lang arbejdsdag, men han var ikke stedkendt på området, så rangerlederen gav ham bare besked på at køre ud på rampen, bare et lille stykke længere ud – og så røg lokomotiverne i vandet. Heldigvis var føreren en rolig og besindig mand, der ikke gik i panik ved uheldet. Senere ville han have sin pibe og alpehue erstattet af DSB, men det fik han ikke.



Mz 1445 ser lidt træt ud, men det er jo heller ikke det normale element for et diesellokomotiv. Foto Poul Christensen.

– Da lokomotiverne og de to vogne var hentet op fra havnen, blev de derefter spulet med ferskvand for at fjerne saltvandet og hindre korrosion og andre skader. Vi kunne så gå i gang med at reparere rampen og udskifte wirerne.

– En anden gang blev vi kaldt til Korsør eller Nyborg. Der var færgen Prins Henrik sejlet ind for første gang – og nogen må have glemt nogle mål, for den ragede med bovporten tårnet på



Nu er MZ 1445 kommet op på land og skal nu bare lige vendes. Foto Asger Christiansen.



Så er Mz'en rejst op og står ved siden af en af de store hjælpevoogne. Foto Asger Christiansen.



Endnu hænger MZ 1445 og svæver i luften på kajen i Korsør. Foto Asger Christiansen.



Efter at lokomotiverne er bjerget, er det tid til at se på skaderne på rampen. Foto Asger Christiansen.

broklappen ned, smiler Poul. – Der var ikke to opgaver, der var ens, husker han, og vi var i en privilegeret afde-



Straks efter 'landgangen' begyndte reddere at spule lokomotivet rent for saltvand. Foto Asger Christiansen.

ling. Ved større uheld kunne vi trække på folkene på værkstedet, og vi kunne også komme ud for at skulle afbryde et arbejde for at haste til en mere presserende opgave. Normalt var vi to hold á fire mand, og vi hørte under Karetmagerens Forbund – det var dengang!

I dag nyder Poul sit otium. Hjelpevognene og eftersynet med færgelejerne forsvandt, efter at han var holdt op ved DSB. Han mistede sin kone for otte år siden, men trods årstallet på dåbsattesten passer han selv haven og søsætter hvert år sit sejlskib – af træ naturligvis – fra Svanemøllehavnen i Øresund.

- Så jo, det blev til lidt mere end tre måneder ved etaten, og jeg har heldigvis aldrig fortrudt det smiler Poul ved afskeden. ■



Poul Christensen ved en af plancherne om færgelejer på Danmarks Jernbanemuseum, maj 2015. Foto Flemming Søborg.

EpokeModeller™

Helt nyt
876159

DSB Telefonskabe



Hjørneejendom
3 etager med butik
Vejl pris 359



3 Sæt med 3 Halvrelief byhuse;
Bygaden 2-6, 8-12 & 14-16 vejl pris 299 pr sæt
Nærmere detaljer kan ses på webshoppen

Hjørneejendom
2 etager med butik
Vejl pris 299

Messe Handel I/S

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

Kæmpe modeljernbaneudstilling i Køge

Tekst og fotos Flemming Søeborg

DMJU's store udstilling i Køge i april blev en stor succes. Det er tydeligt, at sidste års 'omvæltning' i bestyrelsen har sat sine positive spor, så det var et professionelt arrangement, der løb af stabelen den sidste weekend i april.



Modelbanebanden var også blandt udstillerne - og deres modulanlæg er vokset betragteligt.



Fra et af de store TT-anlæg i klassisk modeljernbanestil.

Succesen syntes givet på forhånd - ud over de to haller var det nemlig også nødvendigt med et udendørs telt for at få plads til alle udstillerne. Desværre var faciliteterne i hallerne heller ikke i år ikke de bedste, men det kan man ikke laste DMJU for.

Hvad ventede der så de besøgende? Et hav af modeltog, lige fra små enkeltmandsanlæg over større modulanlæg til store, professionelle klubanlæg fra ind- og udland - og dertil mange forhandlere og stande for producenter og foreninger.

Der var lagt op til noget stort, og sådan føltes det også - det var en fornøjelse at se de mange anlæg og tale med medlemmerne af klubberne og se, hvad de havde at udstille. Det vir-

ker som om, at interessen for klubber er stigende, mens interessen for modeljernbaner måske er generelt faldende. Desværre var det ikke muligt for mig at besøge alle klubanlæg eller tale med alle, men det var tydeligt, at alle var glade for at kunne præsentere anlæggene for et større publikum - og selvfølgelig for venner og kolleger. Spor og baner skal nok vende tilbage med reportager fra diverse anlæg.

Nyheder på stribe

Stor interesse var der for de producenter, der havde medbragt deres seneste udviklinger. Her var det McK, der leverede den største nyhed, nemlig de første prøvestøbninger af MR/MRD-togsættet. Det var en overraskelse, blandt andet fordi overdelene bliver støbt i metal - lidt af en drøm for de mange, der kører moderne DSB. Mon ikke selv trofaste epoke III-kørere vil kaste sig over modellen, når den kommer? Peter Øland fra McK fortalte, at MR-togget bliver leveret i så mange forskellige udgaver som muligt - på basis af MR/MRD-versionen. Det betyder omvendt, at de første serier ikke bliver lavet, men - det kan jo være, at det sker på et tidspunkt. Man ved jo aldrig, denne branche er rig på overraskelser i disse år! McK viste flere, andre modeller, bl.a. Gbs- og His-godsvognene samt prøvestøbninger af ME-lokomotivet og 'gummivognene', men herom senere.

A.C.M.E. var også på banen med et par lange Interfrigo-kølevogne med danske påskrifter (Danexim og Nissen + Petersen) - selvom vognene er med italiensk litrering. De kørte i det udseende omkring 1980. Dertil kom Ckm/WRm-vognene, som vil blive leveret i to udgaver i første omgang - en rent dansk cafévognsudgave og en konferenceudgave, beregnet på det europæiske marked. Alessandro Buonopane fra firmaet nævnte, at der ville komme flere andre varianter af vogntypen, men at der endnu forestod nogle overvejelser med henblik på den endelige udførelse. Dms-rejsegodsvognen er også på vej.

Hobby trade viste nye varianter af det

lille rangerlokomotiv DHG, nye serier af todækkervogne samt den fine model af Guldager station i fornemt, laserskåret karton. En bygning, det er værd at spare op til. Læs også om hobby trades projekter andetsteds i bladet.

Heljan var nok ikke repræsenteret som sådan på udstillingen, men fik alligevel opmærksomhed, idet firmaet blev belønnet med diplom for 'Årets Model' i tilbehørskategorien (DSB ru-tebilen) og andenpladsen for passagermateriel (BL-vognen).

Poul-Erik Witzel er nu færdig med modellen af Århus Østbanegård - en stor og typisk købstadsstation, som det har taget flere år at udvikle for ham. Det er blevet et meget flot resultat ud af anstrengelserne. Noget hurtigere har det nok været at lave de herlige, nye trækvogne til studehandlere - "Køb bananer!", hører man næsten, når man ser disse modeller (i H0 og 0). Witzel har også lavet et nydeligt, lille pakhús med træbeklædte sider - en type, som var meget almindelig på privatbaner. Stationsbænken findes nu også i spor 0 - et bevis på, at denne skala åbenbart er i fremgang.

Der var udstillet nogle dioramaer til konkurrencen, hvor de besøgende kunne stemme på hvilket, der var det bedste. Vinderen blev James Lerche, der havde bygget et diorama med udvalgte scener fra filmen "Olsen Banden på sporet" med bl.a. Det Gule Palæ, Carlsberg-tappehallen, relækassen med gnister etc. Anden- hhv. tredjepladsen gik til Andreas Ravn Møller med et diorama med en D-maskine og til Mikkel Elling med et diorama med kraner og havnemiljø.

Udenfor kørte to ældre busser fra Sporvejshistorisk Selskab som tilbringerbusser fra banegården - dels KS 571, en af de firkantede Volvo-busser, dels ÅS 272, en nyere type. Arrangementet var velbesøgt med omkring 3.000 besøgende de to dage. Det var kort sagt et vellykket arrangement. ■

Se flere billeder på næste side



En af udstillerne var en tysk TT-klub med et stort anlæg.



Gbs-vogn hos McK - en uventet nyhed.



Ole Vedel modtog på Heljans vegne diplommet for BL-vognen.



Kalundborg Modellerne viste et moderne havneanlæg med forskellige transportformer.



Køb bananer - 10 for 20 kroner. Witzels herlige trækvogne i H0 og 0.



Vinderdioramaet af dioramakonkurrencen - Olsen Banden koncentreret.



Fine detaljer på anlægget hos Kalundborg Modellerne.



En stationsbænk også til spor 0 fra Witzel



1-87 byggerne stod for et diorama med en fragtterminal med mange, fine detaljer såsom Velfac-vinduer, gødningssække og andet i 3-D print.



På TT-anlægget var der også en kørende sporvej.



Århus Østbanegård - et prestigeprojekt fra Witzel Hobby.



En gammel kending blev brugt som tilbringerbus.



Metaloverdel til MR fra McK.



Guldager station under konstruktion hos hobby trade.

Gaveide til manden der har alt...

... et årsabonnement på Spor og baner!

Lav en færgevogn i H0



Færgevogn 5. Foto Danmarks Jernbanemuseum.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Måske er det på plads først at forklare, hvad en færgevogn er – eller var. Ved nogle af DSB's mindre færgeoverfarter (f.eks. Glyngøre, Oddesund) anvendte man en eller flere færgevogne til rangering af vogne til og fra færgerne. Årsagen var, at færgeklapperne ofte ikke kunne bære et lokomotiv, hvorfor man måtte indsætte færgevogne mellem lokomotivet og de vogne, der skulle til eller fra færgen.

Der fandtes flere typer, men fælles for dem var, at der var tale om åbne godsvogne, der gav rangerpersonalet frit kig hen mod togstammen og færgen. Vognen, der er tale om her, er en gråmalet færgevogn af PER-typen, nr. 367. Forbilledet blev først brugt i Gedser, efter 1963 var den at finde i Glyngøre, hvor den forrettede tjeneste sammen med søstrene 365 og 366*.

Lav modellen selv

Der er for mange år siden lavet et par modeller af færgevognene 365 og 366 af DWA. Den første blev lavet på basis af en Sachsenmodelle-vogn, mens den anden blev lavet på en Fleischmann-vogn. Det gav lidt individuelle forskelle, hvilket efter min mening ikke gjorde noget – i virkelighedens verden fik DSB ofte samme materiel fra flere forskellige fabrikker, hvorfor der kunne være forskelle fra serie til serie.

DWA's modeller er i dag uhyre svære at opdrive, men gør man så, hvis man gerne vil have en færgevogn på sit anlæg? Man bygger den selv. Det er ikke så svært. Man skal bruge en model af O 20-godsvognen fra enten Tillig eller Fleischmann. Her er det dog en over-tallig DSB-vogn, der er brugt.

Vognkassen lirkes af, renses og spraymales med grå primer. Når malingen



Udgangspunktet - en PER-vogn fra Sachsenmodelle. Foto Spor og baner.



Vognen er nemt skilt ad. Foto Spor og baner.



De to færgevogne 365 og 366 fra DWA. Foto Spor og baner.

er tør, literer man vognen – Skilteskoven har lavet påskrifter til nr. 367. Når disse transfers er påsat og har tørret en dags tid, kan man lakere overdelen med halvmat lak, og så er færgevognen faktisk færdig, klar til brug med en Køf, en F-maskine eller måske en HS. OBS! Den benyttede primer er en smule for mørk, men specialvogne kunne godt have afvigende gråtoner i forhold til den originale, DSB nr. 8 (RAL 7044).



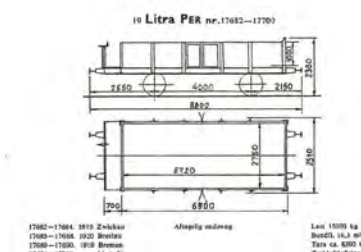
Den nye vogn nr. 367.



Færgevogn 367 lettere patineret.



Skiltearket fra Skilteskoven - der er også hvide påskrifter til vangerne.



Skitse af PER-vogn fra Driftsmaterielfortegnelsen.

* Færgevognene 365, 366 og 367 havde oprindeligt litra PER 17 685, 17 688 og 17 687 og var alle bygget af Linke-Hofmann i 1920. De blev udrangeret i 1960'erne og erstattet af PB-vogne. Se også Mogens Duus fremragende bog "Med toget til Glyngøre og Nykøbing Mors", hvor der er flere billeder af vognene.

Ny attraktion på Lillebælt

Af Flemming Søeborg



Lillebæltsbroen - flot som altid, og nu med ny attraktion. Foto Pia Christiansen

Som nævnt i foregående numre fylder jernbanen over Fyn 150 år i år, og det markerer Spor og baner med udvalgte billeder - såvel historiske som nutidige. Selvom den nuværende jernbane-forbindelse over Lillebælt ikke er så gammel som den oprindelige jernbane (og senere færgefart Strib-Fredericia), hører den jo med til jernbanen over



En gruppe på vandretur 60 meter over vandoverfladen. Foto Pia Christiansen.

Fyn, og da den tilmed kan fejre 80 års jubilæum i år, er det relevant med nogle billeder fra Lillebæltsbroen. Tilmed

er broen i sig selv blevet en attraktion rigere, idet man nu kan gå over Lillebælt - oven på broen.

Der er nemlig den 10 maj åbnet en ny fodgængerpassage for grupper, der så-



Med i gruppen er såmænd Asger Christiansen. Foto Pia Christiansen.

ledes kan gå over broen ad de nye gangbroer. Turen koster 249,- kr. og varer et par timer, så det er ikke just en billig fornøjelse - men alle pengene værd i følge Asger Christiansen, der som en af de første tog turen om mandagen efter,



Nede på broen kom BR 185 323 kørende med et langt godstog. Foto Spor og baner.

at forbindelsen blev officielt indviet. Undervejs får man hørt om broens tilblivelse og historie.

Mens jeg selv gik nede på det gamle dæk den 11. maj, kom der flere godstog, blandt andet forbilledet for Roccos BR 185 323, så det var jo som at hilse på en gammel kending. Få minutter senere havde jeg det held at fange to IC3-tog side om side ved brofæstet på Fynsiden. Ret skal være ret, det ene tog holdt for stop foran indkørselssignalet til Middelfart, og så var det jo bare at håbe på, at der kom et modgående tog, og det gjorde der. I den aktuelle periode er det nemmere end ellers at fotografere tog ude på strækningen - man skal bare stille sig op ved et signal og håbe på tilfældet, da der på grund af de omfattende skinnearbejder flere steder er enkeltsporskørsel og deraf følgende standsninger. ■



To IC3 side om side på brofæstet - i næste nu var det forbi. Foto Spor og baner.

Ferrocarril de Sóller – en levende museumsjernbane



Viaducte de Monreals undervejs på strækningen - landskabet er smukt og afvekslende på turen. Foto FdS.

Af Flemming Søeborg

De fleste veteranjernbaner drives af ulønnede, frivillige entusiaster, der bruger store dele af deres fritid på at vedligeholde tog, stationer og strækninger, således at de kan køre med togene ved særlige lejligheder. Sjældent bliver der kørt mere end få dage om året på disse veteranjernbaner.

På Mallorca findes en veteranjernbane, der er i drift hver dag året rundt – og som faktisk også opfylder et reelt transportbehov. Det er jernbanen Ferrocarril de Sóller, der går fra Palma de Mallorca til Sóller, en strækning på 27,3 kilometer. Banen blev, som nævnt i nr. 18, anlagt i 1912, men da selskabet ikke opfyldte kravene til koncessionen (om en banelængde på 30 kilometer), måtte man anlægge sporvejen på knapt fem kilometer til Puerto de Sóller tillige. Anlægget af jernbanen betød, at byen Sóller, som hidtil havde ligget meget isoleret, med ét fik god forbindelse til resten af øen, og turen til Palma, som førhen godt kunne tage et døgn eller mere, kunne nu foretages på godt en time.

Jernbanen blev lige som sporvejen anlagt smalsporet (914 mm) Oprindeligt var jernbanen betjent af damplokomotiver, men allerede i 1929 blev alle damplokomotiver erstattet af fire elek-

triske motorvogne (nr. 1-4), der bedriver driften den dag i dag.



Damplokomotiv nr. 1 på den lille drejeskive, som stadig findes i Sóller. Til åbningen blev der bygget fire identiske lokomotiver af La Maquinista Terreste i Maritima. Foto Joan Frontera.

Antikt materiel

Driftslederen Miguel Garcia, der viste os rundt på remiseområdet og banegården i Sóller, kommer fra Galizien, men da han som 16-årig havnede i byen, var han klar over, at her skulle han blive – det var for livet. Mens vi går rundt på værkstedet, hilser han på arbejderne, der virker meget engagerede i arbejdet – der er reguleret tale om et levende museum.

- Vi er nødt til at lave det meste selv, fortsætter han. – Der er efterhånden ikke meget, vi kan købe færdigt – husk på, at vognene er snart 100 år gamle, så vi må ofte finde noget, der ligner, og bagefter modificere tingene, så vi kan bruge dem her.



Et kig fra ventesalen ud mod sporene. Arkitekturen er ren jugendstil - inspireret af Antonio Gaudi. Foto Spor og baner

- Vi har dog også ombygget nogle af køretøjerne – f.eks. skulle vi førhen flytte det store betjeningshjul og kørenøglen fra de elektriske motorvogne, når de skulle ændre kørselsretning, men nu styres de ved hjælp af joysticks, så det er meget nemmere. - Bremsen er dog stadig vacuumbremse, og det er nok et af de sidste steder i verden, hvor man anvender det. Der er også installeret dødmanspedal for føreren, så sikkerheden er i orden, forsikrer Miguel os om. Alle tog har konstant radiokontakt med driftslederen, og stationer, sporskifter, tunneller m.v. overvåges med videokameraer fra stationen, hvor der også er billetsalg og en god kiosk med relevante souvenirs..

Motorvognene har ikke ændret udseende bortset fra, at de i dag atter har det lyse, lakerede træværk, som de oprindeligt havde. Gennem årene var det blevet meget mørkt, men nu er alle vogne i fineste stand. Numrene på taget hentyder ikke til linienumre, men er ganske enkelt inventarnumre – en pudsig anbringelse af vognnumrene. De lange passagervogne – 19 i alt – bruges hver dag i faste stammer á ni vogne (+ én i reserve). Disse vogne er indrettet med træsæder og vendbare ryglæn (lige som sporgvognene i øvrigt).



Motorvogn AAB 1, som vi skal med, holder parat i Sóller. Foto Suzanne Henriksen



På stationskontoret i Sóller kan man overvåge hele strækningen på flere storskærme. Foto Spor og baner.



Denne lille tankvogn er en af de få godsvogne, der er bevaret ved FdS. Foto Spor og baner.



Et kig ind i 1. klassesafdelingen i motorvognen. Foto FdS.

Da toget fra Palma ankommer, strømmer det ud med passagerer, mens næste hold (inkl. os) er klar til at stige ombord. Miguel, der ellers selv også er lokomotivfører, skal passe toggangen, så han tager afsked med os – men in-

den han går, giver han os det tip at tage plads i forreste afdeling af motorvognen. Her er der nemlig 1. klasses kupé med sofaer og magelige lænestole, som man frit kan benytte – billetten gælder nemlig til hele toget. Vi tager plads i et par lænestole i højre side af kørselsretningen (her er den bedste udsigt!) og klapper vinduerne op – og kort efter begynder toget at køre.

Turen går gennem appelsin- og citronlunde i landskabet Serra de Tramuntana, der er tunneller, derpå betagende udsigter over dale og bjerge, og alle steder er jorden opdyrket; på de mest stejle steder er det oliventræer, der dominerer, men der er også store områder med skov og utallige stengærder, stablet op gennem århundreder. Farten er moderat, men strækningen er også meget kurverig, hvor radierne er ned til 190 meter. I alt er der 13 tunneller og et par store stenviadukter på turen.

Efter cirka en halv times kørsel er vi ved Bunyola, banens største mellemstation. Det er en flot, toetages bygning i lokal stil. Vi holder nogle minutter, så der er tid til at se nærmere på stationens indretning. På et sidespor holder en pudsigt, lille motoriseret tipvogn, lidt længere fremme er der en særdeles lille vogn drejeskive, og for enden af sporet ligger en lille remise, hvor der holder et par sporvedligeholdelsesmaskiner. Det modkørende tog melder sin ankomst med brug af hornet, og efter et par minutter kører vi videre, efter at togføreren har blæst afgang i hornet af sølv.



Inden afgang kobles motorvognen til stammen af passagervogne på få øjeblikke. Foto Spor og baner.

Turen går videre mod Palma, men efterhånden ændrer landskabet karakter.



I Bunyola krydser alle tog, her er der et mindre depot for skinnerekøretøjer, bl.a. denne pudsige sag. Foto Spor og baner.



Bunyola har også en ultralille drejeskive samt en remise til spormaskiner. Foto Spor og baner.

Det bliver mere fladt, og bjergene fortoner sig i horisonten. Pludselig bliver jeg vågen – vi passerer banens skinnplads, der fylder et stort, åbent område. Her ligger der bunker af rustne skinner, sveller, og bagest holder vognkassen fra en af Lissabon-motorvognene, lige som der holder en lastvognslignende trolje – et af de få arbejdskøretøjer, som jernbanen råder over.

Efter endnu nogle kilometers kørsel holder vi ved et meget øde trinbræt, hvor en masse passagerer stiger ud og går over i ventende busser, men vi fortsætter videre mod Palma de Mallorca,



Midtvejs passerer toget banens skinnplads, hvor der holder et par troljer og bl.a. findes et trekantspor. Foto Spor og baner.

og efterhånden begynder de endeløse og trøstesløse forstæder at troppe op. Vi kører under en moderne, dobbeltsporet jernbaneviadukt – her kører Palmas nye metrotog, og et stykke vej følges de to jernbaner ad. Vi gør holdt ved Son Sardina, et trinbræt, hvor der bestemt ikke sker noget. Bygningen er dog meget velholdt, og det er bemær-



Materiellet er udsædvanligt velholdt og skinner aflak. Foto Suzanne Henriksen.

kelsesværdigt, at der hverken er graffiti eller anden form for hærværk at spore – her kunne vi nok lære et og andet. Selv de flotte væglanterer er velbevarede. Omgivelserne ved Son Sardina har ændret sig meget – på et tidspunkt var stationen omgivet af høje træer, men i dag er her goldt og øde med triste parcelhuskvarterer bagved.

Turen fortsætter ind i tæt benyttede områder af Palma, og her kører toget som en anden gadesporvogn midt i gaden – med signalprioritering. Det ser voldsomt ud, når det lange tog slanger sig gennem gaderne, men alle har respekt for det. Bystyret i Palma ville



Stationsforstanderen på den lille station Son Sardina lige uden for Palma få år efter indvielsen. Foto FdS.



Son Sardina i dag - stationen er velbevaret, men miljøet omkring den er helt forandret, og bygningen er ude af brug. Foto Spor og baner.

have banen lagt i tunnel dette stykke, men planerne ser ud til at være opgivet. Kort tid efter ankommer vi til endestationen, der ligger lige ved siden af hovedbanegården, hvorfra øens to andre banelinier udgår. Stationsbygningen i



Togsæt ved Son Sardina i 1990'erne - dengang var her høje træer og stadig betjening. Foto FdS

jugendstil her er lige så velholdt som den i Sóller, og selv den mobile iskiosk på perronen er udformet som en miniudgave af motorvognene. Motorvognen løber om, og snart efter er toget parat til at returnere til Sóller.



Et togsæt på vej fra Palma i Eusebi Estada-gaden sidst i 1990'erne - her kører de lange tog som regulære sporvogne. Foto FdS.



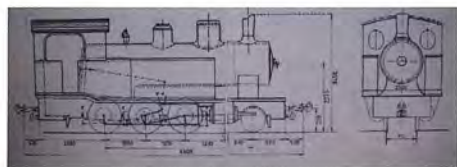
Selv iskiosken på banegården i Palma er udformet som en elektrisk motorvogn. Foto Spor og baner.



Banens gamle pakvogn er muligvis den samme, som i dag anvendes som turistkontor over for banegården. Foto FdS



Tårnvognen menes at være en Hispano-Suiza fra 1930'erne. Foto Suzanne Henriksen.



Tegning af damplokomotiv nr. 1-4. Arkiv FdS

Materiel 2014:

M 1, 2, 3, 4

P 1-19, atten vogne i drift, én i reserve
Post/pakvogn som informationskiosk (i gadeplanum)

Renault TM-inspektionsvogn

Hispano-Suiza tårnvogn

Speno skinnemaskine

Dræsine m. ladvogn

Skinnekøretøj i Bunyola

Tankvogn

Ladvogn nr. 5?

En bro over åen



En bro over en å som så mange andre broer.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Der er mange eksempler på genanvendelse af udtjent jernbanemateriel – vogne, der benyttes som skure, skin- nestumper, der bruges til standere til flagstænger eller til stakitter, sveller, der (førhen) blev brugt til havebede og trappetrin, kurvpuddere, der bruges som skamler osv. Også større genstande kan finde ny anvendelse.

På landevejen mellem Odense og Faaborg passerer man Odense Å tæt ved landsbyen Øster Hæsing. Her ligger en bro, hvorpå der ganske tydeligt er jernbaneskiner. Der har dog aldrig



Men kan det passe - en jernbanebro midt på marken?

ligget jernbane her – Ringe-Faaborg Banen lå nogle kilometer længere østpå.

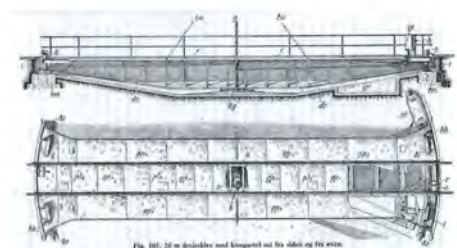
Svaret fik jeg fra en lokal beboer, der kunne fortælle, at broen var anbragt der af den landmand, der ejede jorden på begge sider af åen. For at undgå at skulle køre op på den stærkt befærdede landevej og umiddelbart ned igen, når han skulle fra den ene mark til den anden, havde han fået flyttet drejeskivebroen fra Vejle hertil – og derfor var der altså skinner på broen.

Når man kigger på broen fra siden, kan man godt genkende dragerne fra en drejeskivebro. Hvor længe, broen



Broen på lidt tættere hold.

har ligget der, har jeg ingen bud på, men det er altså et eksempel på, at man kan genanvende mange ting fra jernbanerne. ■



Tegning af drejeskivebro. Arkiv Spor og baner.

DWA og hobby trade



Snart kan vi atter vente gode nyheder fra hobby trade. Her er f.eks. en prøve på en Cy-vogn. Foto Claus Riber.

Af Flemming Søeborg

Der har været stille omkring hobby trade gennem lang tid. Det betyder dog ikke, at virksomheden har ligget i dvale, nærmest tværtimod. - Vi har brugt tiden på at samle os om de projekter, vi vil lave i den kommende tid, fortæller Karsten Pedersen under en samtale i lokalerne i Fredericia. - Vi har en række projekter i gang, som kommer lidt efter lidt – vi har lært af hændelserne og ser

fremad nu.

- Hvad er I så i gang med?

- Det vigtigste lige nu er etableringen af DWA-shoppen. Det bliver en afdeling, hvor privatbanemateriel er målet – det kan være trævogne, Q-vogne, åbne godsvogne – og naturligvis også andre ting. Meningen er, at DWA-shop hovedsagelig har privatbaneting, men også småserier med specielle vogne. Når der annonceres med disse ting, gælder det om at være hurtig med bestilling, for



Endeplatforme vil blive fremstillet i ætset metal fremover.

der bliver kun lavet det antal, der er forudbestilt. Det er så at sige en afdeling for fans – og der vil naturligvis komme nyhedsbreve til alle, der er tilmeldt. DWA-shop skal være eksklusivt modeltog.

- Hvad har I ellers planlagt?

- Vi er ved at forberede en række ægte trævogne – Cy, CXM, FE – og vi har lært af den første produktion, så de nye vogne bliver forbedret på flere punkter.

- Hvilke?



Trykstøbte undervogne af metal med nye pinollejer højner såvel kvalitet som køreegenskaber.



- Vi har lavet en finere undervogn i trykstøbt metal, og så bliver endeperronerne udført i ætset metal – det giver et langt bedre indtryk. Vi eksperimenterer også med et andet materiale til selve karossen (indervæggene), som er mere produktionsvenligt end Pertinax, men med de samme gode egenskaber.

- Men stadig med træsider?

- Ja, absolut. Trævogne skal være lavet af træ, og metalvogne af – ja, du kan selv gætte, ler Claus Riber, der blander sig i samtalen.

- Vil det sige, at I planlægger en serie metalvogne?

- Ja, CY-vognen med de mange vinduer kommer også med ætsede vognside og endeperroner. CXM kommer ligeledes. Vi har forbedret produktionsprocessen, så de nu kun skal loddessammen to steder, og vognbunden bliver støbt i metal – med nye aksellejer og nye hjul. Hjulene bliver også profileret på indersiden som på de IKA-typer, som er lige på trapperne, og vi har ambitioner om at gøre hjulene slankere, men der er jo en meget delikat affære.

- Nu skal du lige se en prøve på de nye lejer og hjulsæt. Karsten henter en godsvogn og sætter den på den lille prøve-

bane af form som et ottetal. Vognen får et lille puf på broen og straks ruller den ned ad kurven med stigende fart, indtil den når den modsat rettede kurve under broen, hvor stigningen atter begynder. Så ruller vognen tilbage, standser, ruller frem igen og fortsætter således, indtil Karsten stopper den.

- Har du set noget så velløbende før, spørger han, og jeg må erkende, at det er særdeles overbevisende. Hemmeligheden ligger i nøje tilpasset hjulleje og en pinol, der er præcist udført og tilpasset, og så en god vægt i den lille vogn. Ikke noget med selvbremsende vogne her!

- Har I andre ting på programmet?

- Jo, de næste vogne, der kommer, er IKA-typerne, deriblandt Mayo-vognene – de kommer til august. Der er også nye serier af dobbeltdækkerne på vej, blandt andet i en særudgave for Kystbanen. Vi har heller ikke opgivet gl. MT, det er et lokomotiv, vi har savnet rigtig meget, tilføjer Claus. - Det var jo en maskine, der hørte hjemme på 'vor' egen bane Bramming-Tønder. Vi regner med den kan leveres i begyndelsen af næste år, og så har vi nået et stort delmål.

- Ja, det var så det rullende materiel – hvad har I ellers i ærmet?

- Vi er lagerførende i reservedele, tilføjer Karsten. - Der er mange, der stadig ikke er klar over det, men vi har reservedele til de fleste af hobbytrades tidligere og nuværende modeller, så man kan bare sende os en e-mail, hvis man mangler en del. Vi vil yde kunderne den bedst mulige service – det er nok de bedste 'annoncekroner', vi kan give ud, siger Claus.

- Er der andet?

- Jo, snart er vi færdige med en typisk landstation incl. udhus, pakhus og retirade. Guldager er forbilledet, men typen er bygget mange steder. - Vi er i gang med detaljerne, fint udskåret tagudhæng, mursten i changerende farver og struktur, skifertag, perron, tagrender og nedløbsrør – alt sammen udført i det specielle, indfarvede karton, Günther bruger. Sættet bliver ikke billigt, men det er til gengæld så gennemført, at der også er ruminddelinger og døre indvendigt. Endvidere har ydervæggene, når man ser ind ad vinduerne, en rigtig modeltykkelse, hvilket fjerner det lidt kulisseagtige indtryk, som kartonhuse oftest har. - Vi vil også snart begynde produktion af SKADHAUGE-huse, som vi har fået eneret på at fremstille efter de originale tegninger fra Signalposten – og så vil vi i det hele taget arbejde på at højne kvaliteten i de produkter, vi tilbyder vore kunder, slutter Claus. ■



Den gamle MT er ikke glemt, men afventer den videre proces.



Detalje fra MT-lokomotivet - det bliver nok fulgt af andre.



Endnu et kig på CY-modellen. Foto Claus Riber.

SMT Modeltog har store planer i Skjern



Martin Sørensen ved den store LGB-prøvebane midt i forretningen. Denne prøvebane vil i løbet af sommeren forsvinde til fordel for at værelse, hvor kunderne kan se, hvad man kan få plads til af modeltog i et standardværelse i et parcelhus. Foto: Martin Wilde

Marianne og Martin Sørensen har fået fat i et nyt publikum, efter de flyttede forretningen ind i nye store lokaler i et forretningsområde ved en af de store indfaldsveje til Skjern.

Af Martin Wilde

- Kan man virkelig drive modeltogsforsretning i det tyndt befolkede Vestjylland? Spørger man Marianne og Martin Sørensen, er svaret et ubetinget ja. Faktisk har de så meget gang i forretningen, at det har været nødvendigt at flytte den fra de oprindelige lokaler i det gamle mejeri i Astrup – en mindre landsby lidt nord for Skjern – og ind til områdets største handelsby.

- Vi flyttede på grund af pladmangel. Der kunne næsten ikke være fire kunder i butikken, og når vi havde fået varer, så var der fuldt hus, fortæller Marianne Sørensen.

Nu ligger butikken så lige ud til en af Skjerns store indfaldsveje og i et meget stort lokale, hvor der er god plads til at præsentere varerne, blandt andre det store udvalg i pladskrævende landskabsmaterialer. Sammen med et par

flagstænger med Märklin- og Trix-flag uden for butikken har det givet SMT Modeltog en helt anden synlighed i området, som også har betydet, at mange nye kunder er kommet til.

- Vi har 350 m² her, og det ligger strategisk godt, lige ved siden af T. Hansen og med en meget stor lystfiskerbutik henne for enden af vejen. Så her kommer mange turister, men vi har også mange gode, lokale, trofaste kunder, fortæller Marianne Sørensen.

Kunderne kommer fortrinsvis fra store dele af det vestlige Jylland, da butikken er den eneste specialforretning for modeltog i den ende af landet.

- Men kunderne kommer lige fra Grænsen til Nordjylland. Forleden var her en fra Blokhus, fortæller Martin Sørensen.

Samler blev forhandler

Martin og Marianne Sørensen åbnede SMT Modeltog for fire år siden. Egentlig er det Martin Sørensen, der interesserer sig for modeltog. Han har samlet, siden han var lille, og så fik han lyst til at prøve at sælge modeltog. Det skulle ske i en netbutik.

- Men Märklin og Roco krævede, at vi havde en fysisk butik, for at vi kunne sælge deres varer. Jeg havde de bedste arbejdstider, og det er jo også mig, der er butiksuddannet. Så Martin sagde, at jeg kunne passe butikken, når jeg havde fri fra arbejde, fortæller Marianne Sørensen.

Siden er butikken vokset. De to indehavere har begge stadig et andet arbejde ved siden af, men butikken har åbent på alle normale butiks dage, det vil sige mandag til lørdag. Ugens første dage mødes kunderne af Kurt Hansen, der er ansat til at passe butikken og selv er modelbanemand, mens Marianne og Martin Sørensen er i butikken fredag og lørdag. Det vil sige, uanset hvem, kunderne møder, så er det en person, der ved noget om modeltog og selv er en del af hobbyen.

- Vi vil gerne være kendt for at yde kunderne en ordentlig service. Vi konkurrerer ikke så meget på prisen. Vi yder support, så kunderne ikke køber katten i sækken.

Nye planer

Selv om SMT Modeltog er flyttet til nye og større lokaler, så har Martin og Marianne Sørensen stadig nye planer. En af de tre store prøvebaner, der står i butikken, skal inden længe lade livet. I stedet vil de bygge et demonstrationsværelse på tre gange fire meter midt i butikken for at vise kunderne, hvordan man kan bygge en modelbane i et almindeligt standardværelse i et parcelhus. Det er også planen at holde workshops i blandt andet landskabsbygning, så de, der ikke mener at have hænderne så godt skruet på eller er bange for at gå i gang, med egne hænder kan lære, hvordan man kommer i gang - det være sig med digitaldrift eller landskabsbygning.

Endelig skal webshoppen også passes. En stor del af forretningens omsætning ligger i salg på internettet.

- Facebook er utroligt effektivt. Når vi får et nyt lokomotiv hjem, så prøvekører vi det på prøvebanen, og så lægger vi et billede eller en lille film op med det nye lokomotiv. Så kan



Martin og Marianne Sørensen har ikke fortrudt, at de flyttede forretningen ind til Skjern. Her er der plads til, at varerne kan præsenteres på ordentlig vis. Foto: Martin Wilde

folk med det samme se, hvordan det kører og at det virker, fortæller Marianne Sørensen.

På samme måde er det med navnet. SMT er en forkortelse for Skjern Model Tog, men selv om ordet modeltog indgår i forkortelsen, så hedder forretningen SMT Modeltog.

– Forretningen hedder sådan, fordi vi så får flere hits på Google. Vi gør en del i søgemaskineoptimering, og Google og Facebook lever vi højt på, og det virker. Vi har lige fået en betsilling fra Japan, og vi har sendt ordrer til Australien. Det er blot temmeligt dyrt i porto, men det betaler kunderne gerne, når de vil have dansk modeltog eller lige den del, de ikke kan få andre steder, siger Martin Sørensen.

De to sætter nu også pris på den personlige kontakt, og den får de især, når der på messer rundt omkring.

– Så kommer der mange kunder og hilser på, som vi ellers kun har kontakt med gennem nettet. Det er nu rart at få hilst på folk, slutter Marianne Sørensen. ■

Nyheder fra hobby trade



63009 Styrevogn med lys og indvendig belysning, 2 x B og 1 x Bk mellemvogne med indvendig belysning.
73009 Styrevogn med lys og indvendig belysning, 2 x B og 1 x Bk mellemvogne med indvendig belysning.

hobby trade

Se vognene hos din forhandler

F2010 ApS · Brovadvej 23B · 7000 Fredericia · www.f2010.dk



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



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

www.f2010.dk

Atter nyheder til anlægget



Havemøbler til modeljernbanen.

Per Møller Nielsen fra Messe Handel I/S har atter været i tænkeboksen og har frembragt nye, fine småting til modeljernbanen. Til ældre anlæg kommer de to DSB-telefonskabe af træ som kaldet – disse skabe var nødvendige, for at lokomotivføreren kunne ringe til nærmeste kommandopost for at høre om, hvornår han kunne forvente indkørsel. Skabene stod ofte foran indkørselssignaler, men vel også andre steder. Skal man være lidt nittetæller, så mangler emaljeskiltene med teksten "TELEFON" (blå på hvid bund) – måske en skilteproducent vil forbarme sig og lave skiltene? Skabene er meget veldetaljerede og lavet i 3D-print.

De nye europapaller er til gengæld laserskårne og sælges som byggesæt (af træ). Der er tre brædder, der skal limes på bunden af hver palle, og dermed færdig! Havemøblerne i klassisk, hvid-



Telefonskabene var ofte placeret foran indkørselssignalerne. Foto fra DSB Signalreglement 1944.



Ny Falck-redningsvogn i H0 fra NSM.

malet stil er til gengæld færdige – sættet består af to stole, en bæk, et bord samt et Dannebrog på flagstang – så mangler bare madam Blå og smørkagen.



De to telefonskabe er lidt forskellige

En nyhed mere er sættet med tre halvreliefhuse i stationsbystil. Det består af en hjørnebutik med mansardtag, et autoværksted med pudset facade samt en toetages forretningsjendom – hver især sjældne bygningstyper på markedet. Der er tale om kartonmodeller, som ikke er svære at samle. Der er endvidere en række andre husmodeller, bl.a. nogle hjørne-

huse. Fra partneren NSM er der udsendt flere nye bilmodeller, bl.a. en moderne Falck-redningsvogn, en Renault 4-dyreambulance og nogle reklamelastbiler.



De tre halvreliefhuse har en speciel arkitektur.



Flere nye kartonhuse...



...fra Messe Handel IS.



Et af de nye hjørnehuse.



Vær's'go' at sætte jer - kaffen er straks klar.

*Havemøbler, vejl. pris kr. 139,-
Byhuse i relief, tre stk. vejl. pris 299,-*

BR 211 – en østtysk klassiker

Tekst og fotos Flemming Søeborg



211 048 med multipelstyring i udseendet i 1978. Foto Kirsche.

Ellokomotivet BR 211 blev udviklet i slutningen af 1950'erne af Hennigsdorf i DDR, og der blev bygget 96 eksemplarer indtil 1983. De var bygget til 600 tons eksprestog med en maksimums-hastighed på 140 km/t eller 1.800 tons godstog (100 km/t), og den oprindelige betegnelse var E 11. Ved computeriseringen blev typebetegnelsen ændret til BR 211. Dimensionerne var i øvrigt identiske med E 42/BR 242, som var et regulært godstogslokomotiv.



En typisk opgave for BR 211 – kørsel med sovevogne – men modellen virker noget højbenet, når man ser på pantografens 'samentrykthed'.

Lokomotiverne havde en del nye frembringelser såsom ergonomisk indrettede førerrum (med kogeplader) og godt udsyn fra førerpladsen. Vognkassen var en selv bærende del, og diverse aggregater kunne løftes op gennem lemme i taget. Pantograferne kunne sænkes under kørslen, hvis det var nødvendigt, og de havde dobbelte slæbestykker. BR 211 var beregnet til også at kunne bruges i styrevognstog, evt. også i dobbelttraktion. Det viste sig dog, at typen havde mange børnesygdomme, til dels forårsaget af dårlige el-

ler utilstrækkelige komponenter, men de efterfølgende serier blev forbedret, og lokomotiverne blev navnlig indsat i den sydlige del af DDR.



Fine, skarpe påtryk på modellen.

Model med gamle rødder

Allerede det gamle Piko i DDR-tiden havde BR 211 som en af de dengang meget fine lokomotivmodeller, men nu er det moderne Piko barslet med en komplet ny udgave af dette stilrene lokomotiv. Pikos model er – som forventet – detaljeret og perfekt omsat i model. Overdelen er holdt i den typiske, mørkegrønne farve, og specielt taget har en masse fine detaljer med tynde kabelforbindelser mellem de mange isolatorer. Pantograferne er rød-lakerede og spinkle. Nummeret 211 010-4 – passer til maskinen, der blev bygget i 1962 med byggenummer 9901; det var dengang stationeret i Seddin.



Omkring 1983 blev lokomotiverne malet røde, og her er BR 211 040 med et toetages tog ved Dabendorf tæt ved Berlin, den 16. august 1984. Foto Kirsche.

På fronterne er vinduesviskerne forudmonteret, men ellers skal man selv montere håndbøjler, fodplader og bremseslanger. Frontruderne har markeringer af elopvarmningen, og grave-ringerne af f.eks. jalousierne samt ikke mindst bogiesiderne er meget fine.

Kørslen er som forventeligt, nemlig fremragende med træk på tre ud af fire aksler – og tilmed med hele fire hæfteringe. Blot virker maskinen en smule for højbenet, men målene passer med forbilledet, så det må være 'optisk be- drag'.

Der er lysskift for/bag, og ved digital kørsel er der flere lysfunktioner med separat tænding af lanterne – og belysning i førerrummene. Flot – der er bestemt noget her, som andre producenter kunne tage ved lære af. Piko har næsen fremme og sørger for, at kunderne hele tiden får kvalitet og teknisk udvikling for pengene.

I øvrigt havde jeg lejlighed til en kort passiar med Pikos chef René Wilfer under vinterens legetøjsmesse i Nürn-



Pikos katalogbillede af BR 211.



Særdeles veldetaljeret front.

berg. Anledningen var overrækkelsen af bogen "Der kommer tog" til ham, og han fortalte i den anledning, at der var meget god inspiration for Piko vedrørende danske forbilleder i bogen, så hvem ved – måske kan vi vente flere, gode nyheder fra Piko. ■

Piko art. nr. 51039 BR 211.
Vejl. pris kr. 1.600,-.

Ny, stor beholdervogn i H0



En stor og vægtig vogn. Man kan se, hvordan den skråner let indad mod midten.



GATX-beholdervognen er stor og imponerende. Foto GATX.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

GATX er et amerikansk selskab, General American Transportation Corporation, som udlejer tankvogne og andre godsvogne. Det er blandt de største private udlejningsformår i Europa. I vognflåden er bl.a. vogne til flydende gas (med forskelligt rumfang), vogne til olie/benzintransport, til kemikalier, til pulverformet materiale og til ballast.

Den vogntype, der her er tale om, er en vogn til kemikalier så som flydende gødning, svovl, fosfor, natronlud, benzen, toluen, xylene, fenol, alkohol, formaldehyd, opløsningsmidler og andre kemikalier. Vogntypen kan udstyres efter kundens ønske, f.eks. med særlige støddabsorberende puffere eller dæksler til armaturerne.

Vognen har, som en sjældenhed i vore dage, eget litra Zacens, og det er ikke usandsynligt, at vogntypen har været i Danmark. Beholderen knækker lidt indad på midten, men ikke så meget som det ses på andre typer. Vognen har et rumfang på 78 m³, en længde på



Nogle af detaljerne på vognen.

16 440 mm, og beholderen er lavet af ædelstål med indvendig gummibelægning. Som en randbemærkning kan det nævnes, at GATX også råder over en hel del af de gamle Fals-vogne, altså samme type som de kendte Vestkraft-vogne.

Pikos model

Piko har udsendt denne vogntype i H0. Modellen følger forbilledet meget nøje, f.eks. stemmer antallet af tanksvøb overens med forbilledet, ligesom lejdere, påskriftsplader, håndbøjler og andre detaljer følger forbilledet nøje. Enkelte detaljer afviger, men det vil altid være tilfældet – og også her, hvor vognene som nævnt kan ændres fra tid til anden, afhængigt af kundens ønsker.

Påtryk og farver er meget overbevi-



Nogle af detaljerne på vognen.



Påskrifterne følger forbilledet præcist.



Undervejs et sted i Europa. Foto Wikipedia.

sende, og vognen er meget letløbende, men samtidig med en passende vægt, så den ikke bliver hevet af sporet. Specielt de mange armaturer under beholderen er en fryd for øjet – der er haner, rør, omstillingshåndtag og -plader, sågar fægekrog og mange andre detaljer, mens rækværket øverst på beholderen er uhyre fint (af fleksibelt plastmateriale). Jo, det er ikke uden grund, at læserne af et tysk jernbanemagasin valgte denne vogn til Årets Godsvogn 2014. En flot model til epoke VI. Der er i øvrigt en hel del andre GATX-vogne på markedet, også fra Piko.

Piko art. nr. 54763 GATX-beholder-vogn. Vejl. pris kr. 330,-.

Thomas-dage på museet



'Thomas' og 'Hansigne' holder hvil under kørslerne.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

I pinsen besøgte det lyseblå, britiske tenderlokomotiv 'Thomas' atter Danmarks Jernbanemuseum. Det var for 8. gang, og atter trak det i tusindvis af glade børn og voksne af huse for at se og høre om det lille lokomotiv og dets venner – i år var det *Hansigne*, Hs 415, der havde æren af at ledsage Thomas rundt på sporene. Dertil kom f.eks. kørsel med ældre DSB-rutebiler rundt i Odense. Kontrolchefen blev som sædvanlig spillet af Jens Dall-Pedersen, der i år havde selskab af en lille 'forløber', klædt ud som Hr. Kontrolchefen en miniature.

I år var togene endnu mere farvestrålende og muntre end ellers, for det var de herlige oldtimere fra Nordsjællands Jernbaneklub, der blev benyttet. Tho-

mas trak tre grønne KSB-vogne (B 6, C 40 og C 51), mens Hansigne havde en rødbrun skovvogn DSB 1304 samt OHJ C 216 på slæb. Begge tog var meget populære i det gode vejr – og meget velvalgte til formålet. De tre KSB-vogne blev jo i høj grad benyttet af københavnernes til en tur i Hareskoven, mens den gamle DSB-skovvogn især blev benyttet på ture til Klampenborg. Materiellet stammede fra årene 1885-1908.

Inde i remisen kunne børnene som altid lege med utallige tog, allesammen inspireret af Thomas; dertil kom ansigtsmaling, højtlesning af Thomas-historier, videospil og som et nyt element i år den velbesøgte Børnebanegård, hvor kulisser og 3-D-modeller af 'tog' og en stationsbygning gav rige muligheder for udfoldelse. ■



'Hansigne' på vej med det lille tog. På sporet ved siden af ses endnu en skovvogn.



Børnebanegården - et nyt og populært indslag på museet.



Den gamle skovvogn DSB 1304 er et uvant syn i Odense, hvor den grønne Cc 322 har kørt i årevis.



Der var stor træængsel for at komme med Thomas-togene, der kørte hele dagen.

A yellow CASE excavator is positioned on a gravel embankment next to a railway track. The excavator's arm is raised, and it appears to be working on the gravel. In the background, a white pickup truck is parked on a dirt road, and two workers in orange safety gear are standing near the track. The railway track curves through a green, hilly landscape.

Af Flemming Søeborg

Billederne viser noget af det nye anlæg, der - når strækningen er færdig - vil byde på gode by- og naturoplevelser. For jernbanearkæologer er der også noget at hente, idet den nye bane fører over 'den italienske grædemur' (stammen af IC4-togsæt) på en ny, stor bro ved Ringgadebroen ved Århus Godsbanegård. Det mest interessante bliver dog utvivlsomt kørslen i byområdet nede ved havnen og



videre gennem den nordlige bydel, hvor letbanetogene vil køre i gadeplanum som rigtige sporvogne, hvilket vil højne de pågældende bydeles attraktivitet. Sidst, Århus havde sporvogne, var i 1971, hvor det lille net på to linier blev nedlagt.

Den nye strækning bliver på 12 km, hvortil kommer de to gamle strækninger på knapt 100 km, hvilket giver fremragende forhold for nærtrafikken i hele Århus-området. På sigt er der pla-



Tøf-tøf, her kommer en Køf på den nye letbane nord for Århus. Foto Asger Christiansen.

ner om forlængelser til Brabrand, Randers, Silkeborg og Skanderborg, hvilket yderligere vil bidrage til mobiliteten og byudviklingen. Vi andre kan kun misunde århusianerne disse storslåede planer – men i løbet af de kommende fem-seks år vil både Odense og Ålborg ride med på sporejsbølgen, mens københavnere åbenbart hellere vil gemme sig under jorden i en meget dyr metro og overlade gaderne til øget biltrafik. ■



Lokalplan over letbanen og det store areal med opstillingsspor. Foto Århus letbane.

Ny My fra Norsk Modell Jernbane



Et frisk pust fra Norge - ny My fra NMJ.

Af Flemming Søeborg

Man kan nok sige, at My-lokomotiverne står i kø i disse år, hvor såvel Märklin/Trix, B-Models og også Norsk Modell Jernbane (NMJ) udsender hver deres versioner af det populære lokomotiv. I forvejen findes det i utallige varianter fra Heljan samt i enkelte udgaver fra Roco.

NMJ lavede for mange år siden My-modellen over dem alle, en særdeles detaljeret, håndbygget model, lavet i Sydøstasien til den dengang svimlende pris på 8.000,- kr. Der blev lavet 2 x 100 styk, og modellerne sælges i dag til langt højere priser. Nu er My-en så kommet til mere folkelige priser.

NMJ's danske My bliver udsendt i tre forskellige varianter (vinrød 1108, rød/sort 1112 og 1148), hvortil kommer de norske, belgiske, luxemburgske og ungarske udgaver – samt f.eks. Tågab og Railcare-versioner. Her nøjes jeg med at gennemgå den danske og drage lidt paralleller til Rocos. Heljans My falder lidt uden for billedet, da den virker for stor og voldsom – og sammenlignet med de to andre ses det da også tydeligt, at den er et par millimeter for høj. Ærgerligt, for da Heljans Mx er konstrueret over det samme 'modul', passer Heljans GM-modeller ikke særlig godt sammen med NMJ's/Rocos.



NMJ contra Roco - her ses forskellene på tagventiler og sideruder - samt farven. Lygtehusene er også forskellige.



Roco, NMJ og Heljan - det ses tydeligt, at de to første er lige høje, mens Heljans My er vokset de to over hovedet.



Den nye My tager sig godt ud fra alle vinkler.

NMJ's model

Det er My 1112 i rød/sort bemaling, digital med lyddekoder. Modellen ligger i en solid æske, og finishen er god med halvmat lakering. De røde snuder er relativt mørke (RAL 3003) som sidst i 1980'erne, hvor Rocos for eksempel er lysere (RAL 3001). Det gør dog intet, da farven i den designrøde periode vekslede lidt. My 1112 blev designmålet i 1984. Fronterne er bedre gestaltet end Rocos, da lygterne er korrekte. Til gengæld er de mange håndbøjler på fronten blot støbte og bemalede, hvor Roco har ofret separat monterede bøjler. På hjørner og ved dørene er de dog monterede og faktisk tyndere end Rocos – ret elegant.



Et kig ind i førerrummet - pladen dækker over elektronik m.m.



Håndbøjlerne på fronten er blot støbte og derefter bemalede.



Stort og flot DSB på siden - og nydeligt gitter i siderne.

På taget er udstødningerne mere korrekte end Rocos, men det er 'på marginalerne'. De små fløjter er monteret (de mangler hos Roco), og de langsgående ITC-lister sidder korrekt langs tagkanten. Maskinen fik i 1974 disse lister



Fine detaljer ved vinduer og døre.

eller kabelrender monteret, således at den kunne bruges til styrevognstog. Nr. 1112 blev designlakeret i 1984. Begge modeller har antydninger af førerrum (stol), men så heller ikke mere – man skal jo heller ikke overdrive!

Sideruden ved førerrummet er bedre dimensioneret på NMJ's model, mens sidegitrene virker mere grove. NMJ's My har fire sandkasselåg pro side, hvor Rocos har to (den sene variant). Endvidere er diverse smådetaljer (påfyldningsstuds, beslag) bedre udført og til dels farvelagt hos NMJ. Påtrykkene er som hos Roco eller i nogle tilfælde bedre (fabrikspladen, de gule markeringer), mens DSB-logotypen på fronten er bedre hos Roco.

På undervognen er der også flere forskelle. NMJ's bogiesider virker på den ene side lidt flade i graveringen, men på den anden side er der mange løsdele påsat. De meget blanke hjul skulle have været afdæmpet noget, men det kan man jo selv gøre noget ved. Der medfølger sneplov, bremseløsninger til valgfri montering – og pufferne er fjedrende. En fin detalje på plussiden. Mindre positivt er det dog, at f.eks. plovene ikke kan sidde fast af sig selv i hullerne – de falder af under kørslen eller sidder så lavt, at de støder på tvangsskiner eller andet. Her skulle have været en bedre pasform, for limer man dem fast, er man også tvunget til at køre med dem således fremover. Trinene til førerhuset skal også limes fast – ellers risikerer man, at de forsvinder helt.



God gengivelse af tagventilatorer.



Bogiesiderne har flere, separat monterede dele.



Flot påtryk på fabriksplade og gule advarselsskilte med læsbar tekst.

Kørsel, teknik

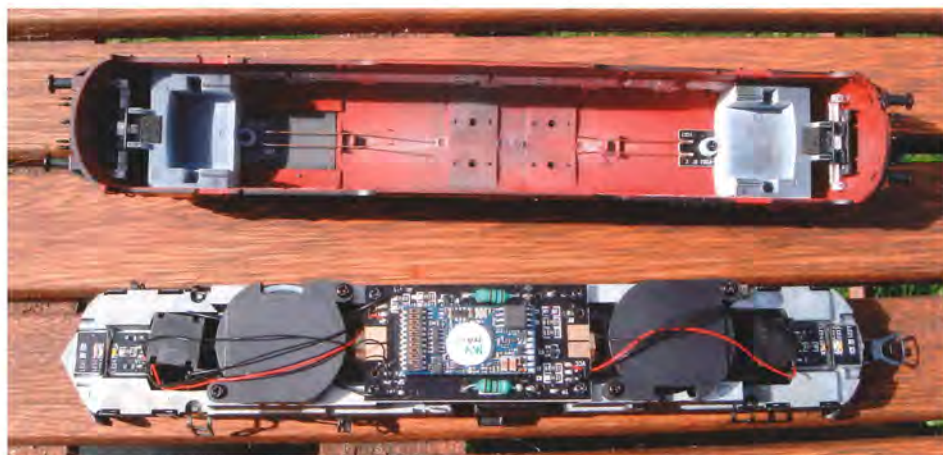
NMJ's model kører som den skal – stabilt og pålideligt, sådan som modeller i vore dage bare gør (for det meste!). Der er mulighed for mange lys- og lydfunktioner – lysskift for/bag, tænding/slukning af øverste frontlanterne med la-a-ngsom op-og nedblænding, separat kabinelys – men ikke som på

andre maskiner, hvor lyset tænder på én gang – næ, hos NMJ blinker lyset fem-seks gange som et neonrør, førend der er fuldt blus på. Endnu et stort plus på goodwillkontoen. Der er en enkelt hæftering, men maskinen kan trække, hvad der vel svarer til de flestes behov (og ellers kan man jo køre i forspand, det gjorde My'erne jo til sidst!).

Lydmæssigt er gengivelsen bedre end den var på de første Roco-modeller. På den anden side, det er heller ikke til at holde ud at høre på de voldsomt støjende modeller som f.eks. Rocos Mz og MA gennem længere tid. Der er mange forskellige lydeffekter, men i praksis vil man (jeg) nok nøjes med den almindelige maskinlyd, selvom det også er fascinerende at høre kurvehvin og skrigende bremsere (en overgang).

Overdelen er såre nem at demontere: Træk ud i siderne, og så glider indmaden ud. Pas på med overdelen – oppe under taget er der nogle lange metaltråde til strømforsyning af førerrumbelysningen – de kan hænge fast i ledningerne i selve lokomotivet og blive bukket ud af facon. ■

NMJ art. nr. 99102 My 1112 med lyd.
Vejl. pris kr. 2.325,-.



Overdelen er blot klipset fast. Pas på de fire tynde metaltråde, der skal tage strømmen fra de blanke kontaktflader på hver side af motoren.



- og så kører My 1112 ud på strækningen igen.

Djurslands Hobby- og Fritidsmesse i Stenvad den 22. og 23. august



For seks år siden blev den første Hobby og Fritidsmesse i Stenvad på Mosebrugscentret afholdt.

Messen vokser år for år. Udover forskellige håndarbejdsstande vil der være flere stande med modeljernbaneting,

og ModelDampKlubben kommer søndag den 23. august og kører live steam. Endvidere vil der være RC-styrede lastbiler.

Til dem, der gerne vil ud at køre med en ægte smalsporsveteranbane, er muligheden der også, idet "Mosegrisen" kører ud til mosen. For børn er der mulighed for at få en køretur på minitogbanen med det lille grønne lokomotiv.

Man kan få stillet sulten på Mosebrugscentret, idet der er åbent i cafeen, hvor der bl.a. kan købes stegt flæsk med persillesovs samt smørrebrød. Desuden er der mulighed for at købe kaffe, the og øl m.m. ■

Åbent lørdag og søndag kl. 10-17.

Se mere om messen på hjemmesiden www.djursmessen.dk.

Fremskridt hos Danscale

Af Flemming Søeborg

Det er efterhånden længe siden, at der har været nyt fra Danscale. Nu går det atter fremad for det lille, men initiativrige firma. Alexander Hohler fortæller, at delene til Glyngøre station ligger hos støbefirmaet, men at de endnu mangler at blive støbt.

Endvidere er der andre stationsbyhuse under udarbejdelse, men de er endnu kun på tegnebrættet. Som det ses, er der tale om ganske almindelige huse, det ene med en lille butik, således at man efterhånden kan få det rette, danske stationsbymiljø på modeljernbanen. Delene bliver yderligere forbedret i forhold til de allerede meget fine stationsbyhuse, som Danscale har produceret en del af. Her er tegningen af Glyngøre station og to af de kommende, nye huse – som det ses, er der noget at glæde sig til. ■



CAD-tegning af Glyngøre station med perron. Illustration fra Danscale.



Den lille butik (nr. 3007) er en af de andre nyheder, som kommer fra Danscale.



Nr. 3006 Almindeligt beboelseshus - kommende model fra Danscale.

'Grisen' og den trebenede



Grisen' med unger - VT 98 med bi- og styrevogn fylder rigtig meget.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Det er ikke så mange år siden, at de allerfleste havde dømt spor 0 ude – en skalastørrelse, hvis storhedstid var overstået. Men så skete der noget – digitalpioneren Lenz valgte pludselig at satse på spor 0 – og det gav umiddelbart respons. Endda så meget, at flere andre firmaer, bl.a. Heljan, Brawa, ESU og Viessmann, er hoppet med på vognen og nu har lavet materiel og tilbehør til spor 0.

Supermodeller

Lenz sendte sidste år to nye, fantastiske modeller på markedet – den ene er det almindelige, tyske rangerlokomotiv V 60 ('det trebenede') i flere varianter, den anden nyhed er 'sidebanernes frelser', skinnebussen VT 98 (begge fra Deutsche Bundesbahn, epoke III).



V 60 fra Lenz - en ordentlig krabat.

Alene vægtmæssigt er det særlige modeller – V 60 vejer 1.141 kg, VT 98 1.004 kg. Begge ligger i solide, velpolstrede kasser, og man skal tage dem forsigtigt op for ikke at knække håndbøjler o. lign. Og så – ja, man kan knapt se sig mæt på detaljer. Der er alt det, der skal være på en model, herunder nøjagtige gengivelser af beslag, holdere og andre ellers upåagtede ting. Kobbelstængerne på V 60 er elegante, bemalingen og påtrykket li-

geså, og det er en perfekt gengivelse af forbilledet.



Gangtøj og undervogn på V 60 - fyldt med detaljer.



Til sammenligning - Lenz og Roco-versioner af V 60.

I førerhuset troner en lokomotivfører, hvilket måske ikke er så opsigtsvækkende. Det innovative er, at lokomotivføreren bevæger sig, når lokomotivet skifter retning. Pludselig er han ovre i den anden side og styrer lokomotivet – virkelig en sjov og nyskabende idé. At lokomotivet har diverse digitale lyde og lysfunk-

tioner nævnes blot for fuldkommenheden skyld – det er non plus ultra, men det har selvfølgelig sin pris.



Afgang for 'Grisen' - desværre uden passagerer.

Grisen

Skinnebussen eller Grisen, VT 98 9684, er vel også kendt af de fleste. Vinduerne er glasklare, og man ser ALT igennem dem. Indretningen med de mange bænkerækker og håndtag på ryglæne-giver fuld benplads for passagererne. Der er detaljerede førerpladser i motor- og styrevogn. Også skinnebussen har fjedrende puffere, automatisk specialkobling og omfattende lyd- og lysfunktioner. Dekoderen er anbragt i toiletrummet. Såvel V 60 som VT 98 med bi- og styrevogn er holdt i den klassiske, purpurrøde farve. Førerfiguren i Grisen skaffede Per Møller Nielsen til veje. ■



De tre enheder har næsten ens overdele med forskellige detaljer.



Pakrum med reel og højttaler i gulvet.

Lenz V 60 art. nr. 40140-01.

Pris ca. kr. 4.500,-.

Lenz VT 98 art. nr. 40190.

Pris ca. kr. 3.000,-.

Lenz VS 98 styrevogn art. nr. 40191.

Pris ca. kr. 2.100,-.

Lenz VM 98 mellemvogn art. nr. 40192.

Pris ca. kr. 2.100,-



Lokomotivføreren har rigeligt med plads (han medfølger ikke).

STORT SOMMERSALG

LØRDAG D. 8. AUGUST KL. 10-16

Igen i år, afholder vi traditionen tro et stort sommersalg i vore store telte. Der vil, i lighed med andre år, være store rabatter at opnå. Vi laver en liste med tilbud en uge før.

Find den på

www.felixteam.dk

Vi får besøg af Witzel Hobby og MCK.

Reserver dagen, det betaler sig.



Nyt fra Brawa

Det har trukket noget ud med nyheder fra Brawa, men nu er der ved at ske noget – sættene med tre DSB Hbis-vogne skulle være på vej ud. Desværre nåede hverken de eller billederne af dem frem til dette blad, så her må vi nøjes med billeder af et par andre nyheder, nemlig en pudsig, ældre 'Maggi'-vogn fra SBB og en Caltex-vogn fra Holland. Caltex-vogne er ret sjældne i model, så den kunne nok tiltale nogle, også selvom den ikke har været her i landet. Begge modeller er farve- og påtryksvarianter. ■



Nr. 48888 NS Caltex-tankvogn, epoke III.



Nr. 47830 SBB Maggi-tankvogn, epoke II.

Oldtimerrutebiler fra NPE i H0



Den ene Borgward-bus fra Bremen...

Der er nok ikke mange, der kender produkterne fra det tyske firma NPE her i landet, hvilket er en skam – for der er tale om yderst flotte modeller.



...og den anden, som muligvis stammer fra Berlin.

Borgward B 1500 er en aldeles nuttet rutebil af allermindste slags. Modellen er lavet af resin og højglanslakeret, hvilket passer godt til denne type køretøjer. Detaljeringen er gennemført ned til sidste håndtag.

Kølgitteret er af ætset metal, lige som mange andre detaljer er det. Sidespejlene er tilmed lakeret. Bagefter er selve spejlet gjort spejlblankt igen. Vinduesviskerne er ekstremt tynde, lygterne har rillet glas, kromdele og farvepåtryk er meget flotte, og der er naturligvis nummerplader for og bag. På den ene model, en eksisterende oldtimer fra 1953, er der sågar trykt oplysninger om vognens historie i bagruden (den stammer fra Bremens sporveje). Den anden, som muligvis er fra Berlin (BVG), brillere til gengæld ved at have fastmonteret, spinkel tagbagagebærer af ætset metal.

Indvendigt kan chaufføren gribe fat om et (kraftigt) rat, mens passagererne – de 15-16, der er plads til – kan sidde på de givetvis magelige sofaer. Selv håndtagene på sæderyggene er med – og her er den eneste 'fejl' også, idet håndtagene på sæderækkerne også

vender ud mod vinduerne. Vinduerne er i plan med ydersiden, og især den stærkt buede bagende med de tilhørende, krumme ruder er superflot udført. Borgward-rutebilen var nok sjælden herhjemme, men den fortjener alligevel en plads på anlægget. ■



Kølerfigur og masser af krom...



Flot svungne linjer på fronten.

NPE art. nr. 99001/99002: Borgward B 1500. Pris ca. kr. 300,-.

M/S Dronning Alexandrine – et heldigt skib

Af Flemming Søeborg

Det er "Drine", der er tale om – denne bog fortæller historien om DFDS-skibet "M/S Dronning Alexandrine", der sejlede mellem 1927-65 på ruten fra København-Færøerne-Island og ind imellem videre til Grønland.

"Drine" var et smukt skib, der lå godt i søen, og som var forskånet for større uheld eller forlis. Det var beregnet til såvel fragt som passagerer, der kunne overnatte i for den tid bekvemme kahytter med varmt og koldt vand. Der var tilmed bageovn ombord, således at man hver dag kunne få friskbagte rundstykker – men til tider var det de færreste, som kunne få en bid ned, når søen viste tænder.

Den lille bog er godt skrevet, og specielt dagbogsberetningerne fra søfolk ombord giver en herlig og ramsaltet skildring af livet på et skib i søgang – det må være svært at bevare roen, når kufferter, stole, tøj og postelin suser frem og tilbage og måske splintres for hver rulning – så hellere blive på landjorden!

For en modelbygger er der mange fine tegninger af skibet, og selvom der ikke er ét gram jernbanespor i bogen, er der god inspiration at hente fra billederne, f.eks. fra Larsens Plads i 1950'erne, hvor skibet læsses. Alt i alt atter en fin og velfortalt bog fra J-bog. ■



Bjarni Ákesson
Filholm: M/S Dronning
Alexandrine – et heldigt skib.
96 sider, rigt illustreret. J-bog 2015.
Vejl. pris kr. 295,-.

Træk af Byens dagbog...

... hed overskriften til dette billede, der stammer fra 1895. Det viser "Den mægtige Sneplov, som Direktionen for Kiew-Odessa-Banen i Rusland har bestilt hos Firmaet Smith & Mygind". Sneploven var nu færdig og skulle transporteres fra fabrikken hen til Nørrebro's Godsstation, hvilket var en begivenhed for Nørrebro's befolkning, som der står videre i teksten. Historien melder desværre intet om, hvad der videre skete med sneploven, hvor virksom den var, eller om fabrikken fik flere af denne slags ordrer. Nogle år senere byggede fabrikken fem F-maskiner, som også blev trukket hen ad Nørrebrogade på forløbere for vognbørne. ■



Kæmpe-sneploven undervejs ad Nørrebrogade. Arkiv Spor og baner.

Få bladet leveret...



Køb et årsabonnement
på Spor og baner!

Hans Peters billeder

Egentlig behøver Hans Peter Christensens billeder ikke mange ord med på vejen – det er dejlige sommerbilleder, der får en til at længes tilbage til de tider, hvor togene var røde og blev trukket af rigtige lokomotiver. Lad dette være en opfordring til at tage ud og nyde togene i deres flotte omgivelser – og send gerne et eller to af dine bedste billeder hertil, helst med lidt information om motivet.



IC passerer Hylke syd for Skanderborg 1989-90. Foto Hans Peter Christensen.



Sydgående IC-tog mellem Langå og Hadsten, maj 1982.

NYE DSB MO

HELJAN

PÅ LAGER OG KLAR TIL LEVERING

Pr. stk.
KUN 2.295,-

BEGRÆNSET OPLAG!



45201 DSB MO 597 DC digital

45202 DSB MO 597 AC digital



45211 DSB MO 581 DC digital

45212 DSB MO 581 AC digital



45221 DSB MO 585 DC digital

45222 DSB MO 585 AC digital

DSB A / B / Bab

KLAR TIL BESTILLING!

KUN 449,- Pr. stk.

6018 -	A	51 86 18-80 003-2
6019 -	A	50 86 18-83 013-9
6038 -	B	50 86 20-83 009-3
6039 -	B	50 86 20-83 535-7
6040 -	B	50 86 20-83 169-5
6041 -	B	51 86 20-80 333-9
6063 -	Bab	51 86 29-70 001-5
6064 -	AB	51 86 39-80 016-9

