

SPOR OG BANER

Model og virkelighed

Nr. 22 · August · Årgang 2015

DKK 115,-



M1140 fra Trix



Franske godsvogne
fra R37



Smalspor i
Myanmar



Ståltoget - en
virtuel drøm



VLTJ ML 25 fra
Brawa

BK 20.08.2015 - 14.10.2015
DKK 115,- SEK 145,- NOK 130,-
ISSN 2245-4039



BK returuge 42



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

AWM biler H0 1:87 bestil din favorit – nye brochurebilag med europæiske og skandinaviske modeller f.eks. Scania Henning Sejer. Man Silotankvogn Sørensen og Sønner, Århus. Scania Allan og Jesper, Tofthund.



Trix digital startsæt med mobilstation, indhold BR 185 og 3 vogne, skinnere 220 x 90 cm.



MCK produktnyheder og lagervare hold øje med det hele på felderbanen.dk

Brawa NYHED begrænset serie med 3 flotte varianter af skydevægs godsvogne: DSB Hbis 299 "klavertangenter", "Saks og Papir" og "Grand Danois". Flot nyhed med rangerlokomotiv V100 VLTJ hjemmørende i Lemvig, varianter med lyd forventes 3. kv. 2015.



Faller byggeplads Exclusiv Modell 2004. består af bulldoser, Krupp lastbil, kabelkran, kran m/skovl, kompressor m/ figur og lufthammer. Alle elektrisk bevægelige samt div. tilbehør. **Tilbud 1148,00kr** før 1558,00 kr

Trix H0 TEE Inter City BR 602 m/sound og udvidelses sæt, metaludførelse
TILBUD 6995,00 kr. spar 1898,00 kr



Ny bog om "Skovtursmaskinen" damplokomotivet DSB litra O af Torben Dresler.
Køb den her

Vi fører også biler i skala H0 fra Nordic Scalemodels



Opslagstavlen

Lukket lørdag d. 19. september.

Vi deltager i Hobbymesse Ålborg 26.-27. september, vi har derfor lukket fred. d.25.-og lørd. d. 26.9.

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

MIDDELFART 1865



2015 NYBORG

ODENSE

150 AAR

MED

JERNBANEN OVER FYN

I 2.-I 3. SEPTEMBER KL. 10-16

Den 7. september 1865 kørte det første officielle tog over Fyn. Åbningen af den fynske strækning var et vigtigt skridt mod et jernbanenet, der bandt Danmark sammen.

Hele weekenden d. 12.-13. september fejrer vi 150 års-jubilæet. Vi fokuserer på jernbanens betydning for handel og transport, præsenterer historiske lokomotiver, afholder markedsdage og kører med veteranog.

Ret til ændringer forbeholdes.



Danmarks Jernbanemuseum

*** www.jernbanemuseet.dk ***

DANNEBROGSGADE 24 · 5000 ODENSE C · ABENT ALLE DAGE KL. 10-16

DEN RUSSISKE SOVEVOGN



© TILLIG

Eksklusivt for FRISPORET

Nøjagtig model i H0

Nu med danske vognløbsskilte
Klar i efteråret/vinterens løb

www.frisporet.dk



Privatisering – nej tak!

Efter at have prøvet et privat distributionselskab gennem nogle numre må jeg erkende, at distributionen af Spor og baner gennem Bladkompagniet blev værre end den, som Post Danmark havde præsteret hidtil. Ved første blad var fejlprocenten omkring 14, det blev noget bedre efter det andet blad for så at stige igen ved det tredje – og distributøren måtte have den ene sending nye blade efter den anden for at dække tabet – svindet – eller hvad det nu var, der var skyld i de manglende blade. Det var hverken professionelt eller pålideligt, og jeg har i månedsvis haft daglige klager over udeblevne blade.

Jeg har derfor besluttet at vende tilbage til Post Danmark, for posten har en forpligtelse til at komme ud selv dér, hvor kragerne er faret vild, og denne nye ordning træder i kraft med dette blad. Derfor vil jeg meget gerne have tilbagemeldinger, hvis bladet er urimeligt meget forsinket, men samtidig vil jeg også bede jer om at have lidt tålmodighed; bladet bliver omdelt som

B-post, og det vil derfor ikke være ude hos alle på samme dato. Vi afleverer bladet i god tid, inden det efter planen skal udkomme, men som tidligere nævnt her – postens veje er uransagelige. Send din eventuelle klage over manglende blad til birgit@turn.dk, tlf. 61 42 66 21, men vent lige og se tiden an. Samtidig vil jeg gerne benytte lejligheden til at byde nye læsere velkomne.

Jeg nævnte i sidste leder, at jeg glædede mig til sommerens komme – og til bygning af modeller. Det har der næsten ikke været tid til, for på samme tid er det væltet ind med modeller – lokomotiver, vogne, busser, smånips, bøger – så det nærmest har været uoverkommeligt at få overblik. Det er hele tiden et dilemma, for hvad skal med, og hvad må ligge over? Samtidig må vi atter konstatere, at antallet af dobbeltudviklinger stiger – senest er det Hbis-vognene, der næsten samtidigt er kommet fra McK og Brawa, og flere andre dobbeltnyheder er på vej. Nogle vil spørge om, hvorfor producenterne ikke aftaler indbyrdes, hvad de vil lave, for det er jo ude fra set tosset, at der rundt om i verden sidder mennesker og arbejder på det samme projekt, men – den går ikke! Hvis virksomhederne lavede sådanne aftaler, kunne det sammenlignes med karteldannelse (med aftalte priser, deling af markedet osv.), og så ophævede man samtidig den fri konkurrence, som alle ellers hylder. Vi må affinde os med det – og som forbrugere glæde os over mangfoldigheden i udbuddet og højnelsen af kvaliteten. Mange standardmodeller ligger i dag klasser over,

hvad der var topmodeller for ti-tyve år siden.

Inden længe er det atter tid til markeder og udstillinger, og i efterårets løb finder der flere, spændende arrangementer sted – såvel i Frederiksberg-Hallen (6. september), på Danmarks Jernbanemuseum (12.-13. september), Store Byttemarked i Ådalshallen på Djursland (den 13. september), Modelbanetræf på Teknisk Museum i Helsingør (19.-20. september), Hobbymesse Ålborg i Nørresundby Idrætscenter (26.-27. september) og Jernbanesamlersmarked i Valby Kulturhus (4. oktober). Mød op og få en snak med de mange udstillere og se, hvad producenterne har af nyheder – og nyd de mange anlæg, der udstilles flere af stederne. Markedet på Danmarks Jernbanemuseum er dog ikke et jernbanemarked, men et ægte, gammeldags kræmmer- og torvemarked – en hommage til den fynske hovedbanes 150-årsdag den 7. september.

En ting er sikker – det har aldrig været mere spændende at beskæftige sig med modeltog, jernbaner og sporveje, end det er i disse år. Nyd det – og vælg og vrang mellem de mange tilbud.

*Med venlig hilsen,
Flemming Søeborg*



Witzel Hobby



MODELHUSE OG BYGGEMATERIALER

Limprodukter og diorama-materialer

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



Besøg vores online shop:
www.witzelhobby.dk

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

Danmarks største
SAMLERTRÆF for GAMMELT LEGETØJ

FREDERIKSBERGHALLEN

Jens Jessensvej 16, København F

**søndag den 6. SEPTEMBER og
søndag den 6. DECEMBER
kl. 11.00-15.00**

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



SPOR OG BANER

Model og virkelighed

Nr 22, 4. årgang
ISSN 2245-4039

Ansvarlig redaktør, ejer og udgiver:

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

Abonnement, bogholderi, udeblevne blade etc.:

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

Annoncekonsulent:

Suzanne Henriksen, ann@sporogbaner.dk
Frist for indsendelse af annoncemateriale er
den 15. i måneden før udgivelsesmåneden.
Spor og baner udkommer seks gange om året i månederne
februar, april, juni, august, oktober og december.
Løssalgspris DKK 115,-.

Abonnementspriser:

DK: Seks numre af Spor og baner DKK 610,-.
EU: Seks numre af Spor og baner DKK 710,-.
Uden for EU: Seks numre af Spor og baner DKK 810,-.

Vigtige informationer vedr. abonnement:

Abonnement tegnes ved indbetaling på
Spor og baners bankkonto:
Danske Bank konto nr: 3574 -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 forfatterens egne og deles ikke
nødvendigt af redaktionen.

Forsiden, stort foto:

Spor og baner

Små fotos fra venstre mod højre:

R37: Spor og baner

Myanmar: Anders Ringgaard Kristensen

Ståltog: Rasmus Wiuff

VLTJ ML 25: Spor og baner

Indholdsfortegnelse

Leder	3
Et fungerende retroanlæg.....	6
Compagnie Internationale des Wagons-Lits.....	10
Med smalsporsbane i Myanmar	15
Danske Detaljer	19
Ståltog	20
Kavalkade på Skjoldnæsholm	23
Da klappen gik ned.....	26
Historiens vingesus	27
Den 'hemmelige' sporvogn	32
Hbis'er fra Brawa.....	34
Intelligent lyssystem fra NOCH.....	37
Markedsdage på Danmarks Jernbanemuseum.....	37
VLTJ ML 25 fra Brawa.....	38
Endnu en My.....	40
Scania CF-bussen	42
Sveriges Jernbanemuseum 100 år	43
Husdyr på modeljernbanen	44
Dyr på toget	45
Odense Havn adieu.....	46
R37 - nye vogne fra Frankrig.....	48
Olievogn nr. 1.....	49
Witzels tryllerier	50
Fint rangerlokomotiv fra Piko	52
Perfekt til stationsbyen.....	53
Forsænket godsvogn fra Roco.....	55
Ny, lille trolje fra Freja Modeltog	55
Tovogns-skinnebussæt fra DB i spor N.....	56
Gmrs-godsvogne fra Brawa.....	57
Ny serie af trafikbøger	58
Trafikken på vejene	58

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 model-
jernbaneudstillinger.

Næste gang i Bramdrupdam 2.-3. april 2016



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

RESTSALG

Vi holder kæmpe restsalg i hele august på danske produkter - bl.a. Heljans Triangel, MY samt hobbytrades F-maskine.

Kig også forbi butikken og se de nye passagervogne eller se mere på vores hjemmeside - www.hobbykaeden.dk



Spar op til 40%



Mød os på Hobbymesse Aalborg
i Nørresundby Idrætscenter den 26. og 27. september 2015

Hobbykæden

Vestergade 2 ▲ 9400 Nørresundby ▲ Telefon 98 17 65 55 ▲ www.hobbykaeden.dk

Et fungerende retroanlæg



Udsigt over den ene halvdel af anlægget.

Tekst og fotos Rolf Brems

Da jeg ringede på døren til et hus i et pænt forstadskvarter til Odense, kom jeg til at smile for mig selv, da jeg tænkte på, at man ikke skulle lide af tandlægeskræk. Peer, som jeg skulle besøge, og hans kone er begge tandlæger, men de har dog afhændet klinikken.

Peer åbner døren og byder mig velkommen. – Jeg sætter lige noget kaffe over, så kan vi gå i kælderen, mens den bliver brygget, siger han, og inden længe var vi på vej i dybet.

Jeg har set mange modeljernbaneanlæg, og når man taler om ældre Märklinanlæg, vækker det altid en vis skepsis i mig. Mange af anlæggene er fra en anden tid med andre materialer og kan måske kan virke lidt primitive. Men lad mig straks slå fast, at Peers anlæg ikke skuffer.

- Da vi udvidede huset med en fløj for 30 år siden, fik vi gravet en kælder



Travlhed på Skanderborg banegård i 1969. Firevognslyntoget med MB 416 i front er ankommet til perron 2. Foto Georg Schmidt via www.jernbanen.dk

ud, endda en høj én af slagsen, fortæller Peer, og med sådan et underjordisk rum kunne jeg komme i gang med en længe ventet drøm om at bygge en modeljernbane.

Peer er årgang '48 og har samlet på modeltog siden 1957. Interessen blev nu ikke vakt i hans fødeby, Stege på Møn, der var jo ingen jernbane, men snarere når han var på besøg hos sine bedsteforældre i Skanderborg. Der kunne han få timer til at gå med at følge toggangen.

Kørsel med bloksystemer

Med det færdige rum gik Peer i gang i 1984. Anlægget er bygget op ud fra endevæggen og skråt over mod den modsatte endevæg. Langs med endevæggen på det dybe afsnit er der et mandehul, som gør det muligt at nå ind over banen og i hjørnerne. - Samtidig har mandehullet den funktion, at det fungerer som indikator for mit korpus, griner Peer, og der var heller ikke meget plads, da jeg krøb under anlægget, men jeg fik da knebet mig ind. Peer fortæller, at hjørnet er det eneste område på anlægget, som mangler færdiggørelse. Sporene ligger der til remiseområdet, men der er ingen dekoration.

Banen, som egentlig ikke har noget navn, ej heller byen, består af to rundbaner med udgangspunkt i en banegård med fem spor. På den store yderbane kan der køre fem togstammer ad gangen og to på den lille. Togstammerne kører så i blokke, som bliver styret af kontaktskinner, der også sætter signalerne. Der er både arm- og daglys-signaler.

De to rundbaner krydser også hinanden. Dette er selvfølgelig også styret, så der ikke sker sammenstød. Under anlægget er der en skjult opstillingsbanegård, hvor der kan holde fem togstammer. Den og noget af stationen samt rangerområdet er manuelt betjent.



Byen med banegården i baggrunden.



Kontrolbordet under godsbanegården. Læg mærke til den gamle transformator fra Pionér-Ekspressen.



Opstillingsspor for vogne, der holder med lys i, når anlægget er i brug.



På den modsatte side af anlægget er der bl.a. plads til et mindre bjerg.



Et godstog venter på at blive rangeret ind på godsbanegården, mens et Rheingoldtog venter på afgang.



Et godt billede af det virkelighedstro virvar af køreledninger og master, som kendetegner anlægget.



Set nedefra får man endnu bedre indtryk af køreledningerne over sporene og belysningen i banegårdshallerne.



Et kig ind i banegårdshallen med lyslister under taget.

Hævdvunden teknik

Peer tænder for anlægget. Straks sætter syv togstammer i gang, og da der køres på M-skiner, stiger støjniveauet i kælderens betragteligt. Det er her, man for alvor kan snakke om en retrobane, det skramler og klikker på bedste Märklinmanér, og en togstamme trukket af et svensk Rc-lokomotiv kører væsentligt stærkere end de andre stammer. Jeg tænkte, at nu vælter det af sporet i den næste kurve, men det blev på sporet. Og det er jo det, som nok er typisk for Märklin, det er utroligt stabilt og driftssikkert, og jeg oplevede da heller ikke nogle uheld eller driftsstop under sceancen.

- Ja, desværre kan jeg jo ikke justere det enkelte lokomotivs hastighed, som hvis det var digitalt, siger Peer, og digitalt bliver dette anlæg aldrig, men skulle jeg starte i dag, ville jeg uden tvivl vælge det, fortæller han.

Til gengæld har Peer formået det, som mange modeljernbanefolk kun drømmer om, nemlig at opbygge et fungerende køreledningssystem til begge baner. Specielt imponerende ser det ud med køreledninger spændt over fem spor mellem masterne på banegården. Køreledningerne skal jo selvfølgelig også virke på steder, som ikke er nemme at komme til, f.eks. i tunneller i bjerget eller under anlægget. I førstnævnte har Peer lavet en aftagelig sektion i siden af bjerget, som gør det nemmere at vedligeholde banen. De samme steder har Peer brugt den ældre type skinner med fuld midterleder, som ikke ser så godt ud.

Den samlede skinnelængde på anlægget anslår han til at være 50 meter.

Tandlægens egen bro

Peer kører ikke nogen fast epoke, men togstammerne prøver han at holde virkelighedstro mod forbilledet med den korrekte trækraft, ofte inspireret af tog, han og konen selv har kørt med på deres rejser.

- Jeg købte for nogle år en MO fra Heljan, men den kunne ikke køre gennem mine sporskifter. Ærgerligt, det var en flot model og kørte i og for sig godt. Problemet er, at hvor andre fabrikater kan forfine deres modeller, bliver Märklin med deres skinnesystem nødt til at holde den samme flangehøjde på hjulene og gå på kompromis med skarpe kurveradier etc. - Märklinmodellerne bliver dog også bedre og mere korrekte, siger Peer, dog synes jeg, at de havde en periode i 1990'erne, hvor

deres damplokomotiver ikke var så solidt bygget, men heldigvis er en del af hobbyen også at adskille og reparere lokomotiverne.

Husene på anlægget er alle købehuse, som Peer selv har samlet. Mange er fra Heljan, nogle er fra Faller og enkelte fra Kibri. Der er indlagt lys i de fleste, og alle vinduer er blændet af med de originale indsatser med forskellige motiver. En vandmølle snurrer lystigt bag på anlægget.

- Bjergene er bygget af gips og gazebind - man er vel ikke tandlæge for ingenting - og forbindes af en type broer, som jeg normalt ikke lavede på klinikken smiler Peer. - I det hele taget har modelbanen været et mentalt frirum fra en travl hverdag med kunder og ansatte og mange krav fra Sundhedsstyrelsen, så når togene blev koblet på, så kobledede jeg af, fortæller han.

I dag er det mest på børnebørnenes kommando, at banen bliver sat i gang, siger Peer og lukker og slukker. På vej op af kælderen viser han mig lige vitrinen med modellerne, som for nogles vedkommende nyder deres otium, heriblandt en ældre Krokodille og en eftertragtet Lufthansa-togstamme fra 1980'erne, et sæt, som Märklin genudsender som 2015-nyhed. ■



Torvet set fra gaden – herfra er der en god dybdevirkning.



En BR 18 og et andet damplokomotiv holder klar til afgang. Der er selvfølgelig afgangs- og ankomstplaner ophængt på perronen.



Et moderne ellokomotiv med dobbeltdækkervogne passerer hen over broen.



Banegården og dens udkørselssignaler. Rc-lokomotivet afventer, at godstoget er ude på strækningen, hvorefter signalet skifter til grønt.



Travlhed på godsbanegården med mange forskellige typer af godsvogne.



Klassiske, gamle Faller-grantræer, som kunne bygges i ønsket højde – måske var de ikke så umulige endda?

Compagnie Internationale des Wagons-Lits

56 pladers stålspisevogn af syvfags-typen



Modellen af CIWL VR 3348 set fra gangsiden og uden de medfølgende løsele monteret. Foto Kurt Jensen.

Af Morten Flindt Larsen

Den højt estimerede belgisk-luxembourgsk modeltogproducent L.S. Models Exclusive S.A. har netop udsendt en serie formidable H0-modeller af 56 pladers stålspisevogne fra det internationale sove- og spisevognsselskab; Compagnie Internationale des Wagons-Lits (CIWL). Rent teknisk er der ikke noget at sige modellerne på; de er velkørende og flotte i alle detaljer; blandt andet er der dørhåndtag i gavldørene. Som sædvanlig medfølger der en lille, klar plasticpose med løsele, man selv må påsætte; bremse- og varmeslange til hver vognende. Nedenstående fotos giver et indtryk af modellerens høje detaljeringsgrad.



Vinduerne har de korrekte 'bricards' for modvirkning af træk - men de burde have haft messingpræg.



Restaurantvognen set fra køkkensiden - bag disse ruder tryllede 'le chef' diverse retter frem under kørslen.



CIWL-emblemet kan nok tåle en gentagelse.



Godkendt til Frankrig, Belgien, Tyskland (vest), Nederlandene og Luxemburg - men åbenbart ikke Danmark.



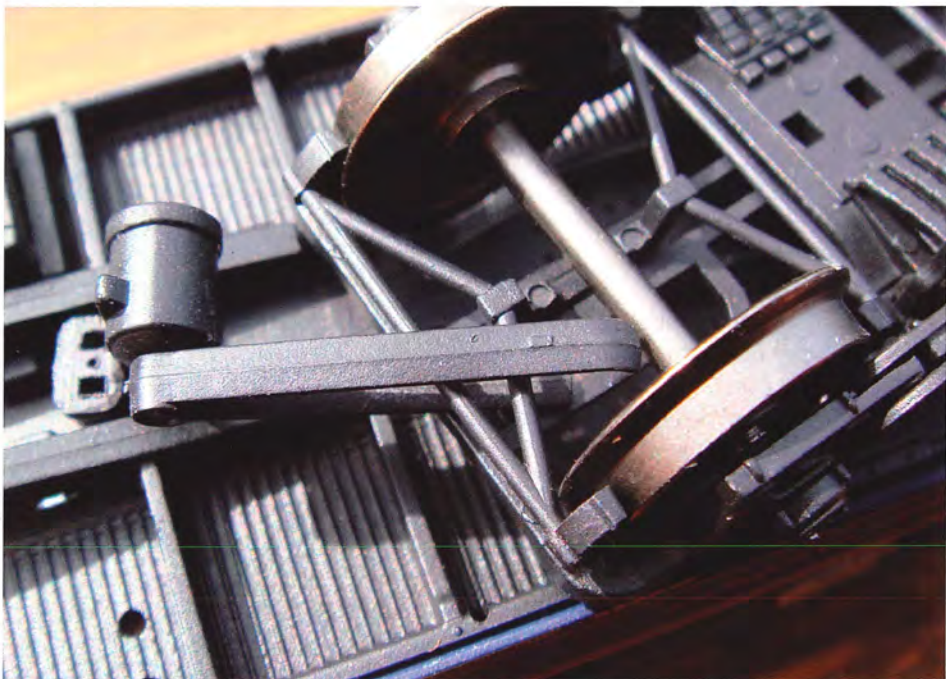
De to endegavle...



Taget har også mange, flotte detaljer.



... har forskellige døre -endnu en flot detalje.



En fin løsning på drev til dynamoen - og flotte bogier med profilerede hjulskiver.



Harmonika og afslutning på vognkasse - bemærk også de virkelig flotte nitterækker på taget.

Stålspisevogne af syvfags-typen i Danmark

Lad det være sagt med det samme: Ingen af forbillederne for L.S. Models' nye spisevognsmodeller har været stationeret i Danmark eller har båret danske påskrifter. Derimod har vogn-typen fra slutningen af 1940'ere frem til begyndelsen af 1960'erne med mellemrum kørt i internationale eksprestog mellem udlandet og Danmark, og den bør derfor ikke mangle i samlingen, hvis man dyrker dette eksotiske hjørne af modeljernbanehobbyen.

I 1925 modtog Wagon-Lits sin første stålbyggede spisevogn (WR 2693), som havde den nye standardlængde for stål-vogne, 23,45 m over puffer og dermed

var godt 3 m længere end selskabets hidtidige spisevogne. Den øgede længde var brugt til dels at få et større køkken/anretterum end i det ældre vogne, dels at skabe mere plads mellem bordene i spiseafdelingen. De nye vogne havde – i lighed med de mest udbredte træbeklædte typer – syv fag vinduer i restaurantdelen.

Vognenes spiseafdeling var opdelt i to saloner med tre fag vinduer hver, samt – nærmest anretterum og køkken – et lille afsnit (mest til personalebrug) med pladser på klapsæder. I nogle senere serier af typen var der ikke et sådant personaleafsnit, idet pladsen i stedet indgik i den nærmeste spisesalon. I spisesalonerne anvendtes

to forskellige indretninger. De fleste vogne havde firemandsborde i den ene side og tomandsborde i den anden side af vognen, hvilket typisk gav 36 pladser fortrinsvis på løse stole, samt 4-6 pladser i "personaleafsnittet". Andre vogne var mere trange, idet de havde en bordopstilling med firemandsborde i begge sider af vognen, hvilket typisk gav 56 pladser på polstrede klapsæder (af hensyn til ind- og udstigning fra bordet). Her var der ingen særskilte pladser for personalet.

I årene frem til 1932 anskaffede CIWL knap 200 vogne af denne grundtype, og i 1939-40 yderligere 22. Da Wagon-Lits aldrig indførte typebetegnelser for sine spisevogne, kaldes typen for "syvfags-typen", med reference til de syv fag vinduer i restaurantafdelingen.

Vogntypen har ikke været stationeret i Danmark, men var stationeret i Frankrig. Herfra har syvfags-vogne med 56 pladser været indsat i løb på Danmark i de tilfælde, hvor CIWL's danske afdeling ikke selv kunne stille det nødvendige materiel.

Efter afslutningen af Anden Verdenskrig stod Danmark fra maj 1946 atter i direkte togforbindelse med det sydlige udland ved Nord-Express til og fra Paris via Padborg. Toget løb indledningsvis tre gange ugentligt og var ret beskedent, idet det normalt kun bestod af en rejsegodsvogn, en gennemgående vogn med kun I/II kl. (begge København - Paris) og en sovevogn Stockholm - Malmø - København - Paris med kun international II klasse. Nord-Express kunne slet ikke benyttes lokalt i Tyskland og løb med den eksklusive betegnelse L (= Luxuszug). Toget løb som nattog i Danmark, idet det afgik fra København kl. 23.35 og nåede lidt før klokken 8 om morgenen Padborg, hvor der - da der ikke var spisevogn med i toget - var ophold, så de rejsende kunne spise morgenmad i banegårdsrestauranten. Mad kunne man ikke købe i Tyskland, men mod forudbestilling kunne man i Padborg få udleveret en madpakke. I nordgående retning var der i Padborg ophold for spisning af aftensmad, og toget ankom til København kl. 5.35. Der var spisevogn i toget fra den belgiske grænse til Liège (- Calais) samt Liège - Paris. De tyske baner var i en elendig forfatning, så hele turen København - Paris varede op mod 40 timer imod 26 timer i 1939.

Allerede fra den 7. oktober 1946 forbedredes forbindelsen, idet Nord-Express nu løb dagligt og kunne køre som dagtog i Danmark i kraft af en

forbedret køreplan gennem Tyskland i sydgående retning. Toget førte nu fire gange ugentligt gennemgående vogn I/II kl. København - Paris, og de tre andre ugedage til Basel. Af sovevogne løb der dagligt Wagon-Lits-vogne Stockholm - København - Paris og København - Oostende (i forbindelse med skibsruten til England), samt tre gange ugentligt til Basel og to gange ugentligt til Amsterdam. Det var en stor forbedring, at der nu indsattes spisevogn mellem Nyborg og Hamm (syd for Osnabrück), et løb som dog året efter afkortedes til Bremen. I dette spisevognsløb anvendtes ældre træbeklædte spisevogne fra de indstillede danske indlandsruter; vogne som vi endnu har til gode i model.

Ved overgangen til sommertid den 4. maj 1947 skete der nye forbedringer i den internationale trafik, idet Schweiz-delen af Nord-Express nu løb alle ugedage og som selvstændigt tog syd for Hamburg, så den hidtidige omvej via Köln kunne undgås. Toget førte nu til Paris sovevogn I/II kl. fra Stockholm, siddevogne I/II kl. (kun fire gange ugentligt) fra København, sovevogn I/II kl. Stockholm - Basel og siddevogne I/II/III kl. København - Basel samt sovevogn I/II kl. og siddevogn I/II/III kl. København - Oostende. Desuden førte Nord-Express spisevogn Nyborg - Bremen, ligesom der var spisevogn Liège - Paris.

Rejselysten voksede stadig; således var det op til påsken 1948 nødvendigt at dublere Nord-Express' Basel-del, og fra maj 1948 udskiltes Schweiz-delen af Nord-Express som selvstændigt tog, Skandinavien-Schweiz-Express. Det nye tog førte spisevogn Nyborg - Hamburg-Altona, så nu var der to internationale tog, der havde spisevogne udgående fra Nyborg og betjent af Wagon-Lits' danske afdeling her. Det krævede fire vogne i drift (én i hvert tog i hver retning) samt en reservevogn. Hertil anvendtes de ældre træbeklædte spisevogne, der før krigen havde kørt på indenrigsruterne, samt en blå stål-vogn nr. 4071, der tidligere havde været anvendt i Gedser-forbindelsen.

Fra 1948 kender vi den første stålspisevogn af syvfags-typen i Danmark, idet VR 2841 i august måned blev rangerskadt i Nyborg.

Ved overgangen til sommerkøreplanen 1949 blev Schweiz-forbindelsen forlænget over Gotthard til Rom, og navnet ændredes til Skandinavien-Schweiz-Italien-Express. Toget førte nu en å to sovevogne Stockholm - København - Roma, hvortil kom en sove-

vogn København - Zürich - Chur. Der var desuden siddevogne København - Roma og København - Zürich - Chur og spisevogn Nyborg - Hamburg. I såvel Nord-Express som Skandinavien-Schweiz-Italien-Express løb der spisevogne fra Nyborg til henholdsvis Bremen og Hamburg, og til disse løb benyttedes fortsat de ældre, træbeklædte spisevogne samt stålvoغن 4071, indtil der i august 1949 indsattes fem nyere rumænskbyggede ASTRA-spisevogne VR 4245-4249, hvoraf VR 4247 i dag er bevaret på Danmarks Jernbanemuseum i Odense. Også disse vogne har vi endnu til gode som H0-model.

De fem nye ASTRA-spisevogne (bygget 1943) stationeredes i Nyborg, hvorfra de indsattes i Nord-Express mellem Nyborg og Bremen (i 1950 forlænget til Osnabrück) og i Skandinavien-Schweiz-Italien-Express mellem Nyborg og Hamburg. På begge ruter var der to vogne i løb, men det var nødvendigt med mindst to reservevogne af hensyn til periodiske eftersyn og eventuelle nedbrud, så de fem vogne rakte sammen med "Gedserspisevognen", nr. 4071 knapt til at dække behovet og måtte i perioder suppleres med andre Wagon-Lits spisevogne sydfra, herunder givetvis vogne af syvfags-typen.

I foråret 1951 kom der yderligere tre ASTRA-byggede spisevogne (4242-4244) til Danmark, da antallet af internationale tog med spisevogn blev udvidet fra sommerkøreplansskiftet. Ud over spisevognene i Nord-Express og i Skandinavien-Schweiz-Italien-Express, hvis spisevogn nu løb Nyborg-Hannover, skulle CIWL stille spisevogne mellem Nyborg og Hamburg til sommerafslutningstog "Assistance-Express". Desuden skulle der løbe spisevogn i bådtoget Engländeren mellem København og Esbjerg og til de to stammer, som kørte dette motorvognstog, krævedes to vogne udstyret med særlige styrekabler for fjernstyring af motorvognen i den anden ende. Samlet var der således om sommeren otte spisevogne i fast løb, og med kun ni stationerede vogne var CIWL nødt til at få sendt yderligere spisevogne op sydfra, hvilket igen kunne være vogne af syvfags-typen.

En anden ændring fra sommerkøreplanen 1951 var, at spisevognsløbet i Skandinavien-Holland-Express - hvor spisevognen hidtil kun var kørt med på strækningen mellem Hoek van Holland og Flensburg - blev forlænget til Nyborg. Toget havde nemlig fået en så meget kortere køretid, at hele strækningen mellem København og Hoek

van Holland kunne gennemføres som dagtog i stedet for at være nattoget gennem Danmark. Spisevognen i dette tog blev stillet af Wagon-Lits' hollandske afdeling, men serviceredes naturligvis af Wagon-Lits i Nyborg.

Med sommerkøreplanen 1952 skete der atter ændringer i spisevognsløbene i forbindelse med udlandet.

Sommerskiftet "Assistance-Express" blev til to nye tog, Paris-Express og Basel-Express, der begge havde spisevogn mellem Nyborg og Hamburg, så her blev behovet øget med to vogne. Til gengæld havde man opgivet at indsætte spisevogn i bådtoget "Engländeren", hvor benyttelsen i sommeren i 1951 havde været ringe. Nord-Express, der hidtil havde haft spisevogne mellem Nyborg og Osnabrück samt Liège – Paris, fik nu gennemgående spisevogn Paris – Nyborg, og disse spisevogne blev opereret fra Paris. I disse løb anvendtes fransk stationerede vogne; ofte serie 4201-4218, næsten identiske med ASTRA-vogne 4242-4249. En model af VR 4217 er for år tilbage udgivet af de nu hængangne fabrikater France Trains og Tram, begge med kat.nr. 301.

Som følge af disse ændringer var der frigivet fire af Wagon-Lits' Nyborg-vogne, således at man nu havde seks vogne i fast løb og tre i reserve. Skandinavien-Italien-Express havde fortsat spisevogn mellem Nyborg og Hannover, ligesom Skandinavien-Holland-Express fortsatte med at have hollandsk opereret spisevogn i toget helt fra Hoek van Holland til Nyborg. Toget Italia-Ekspress omlagdes

fra sommeren 1953 til ruten via Gedser – Grossenbrode, hvorefter Nyborg om sommeren kun stillede spisevogne til Paris-Express og Basel-Express. Antallet af spisevogne blev dog kun reduceret fra ni til syv, hvortil kom de to udefra opererede ruter, nemlig spisevognen fra Paris i Nord-Express og spisevognen fra Hoek van Holland i Skandinavien-Holland-Expressen.

Ved sommerkøreplanens ikrafttræden 1954 førtes de internationale tog fra København alle over Gedser – Grossenbrode med undtagelse af Nord-Express og sommerdubleringstog Paris-Express, der fortsat førtes over Nyborg.

Fra maj 1955 var det af de internationale forbindelser fra København til Vesttyskland kun Nord-Express, der fortsat førtes over Storebælt. Den gennemgående franske spisevogn Paris – Nyborg ophørte, og i stedet kom der spisevogn mellem Nyborg og Osnabrück stillet af Wagon-Lits' danske afdeling. Samtidig blev der i sommerkøreplanperioden – eller i al fald i sommerhøjsæsonen – fra 1955 til og med sommeren 1961 indsat "rigtige" Wagon-Lits-spisevogne i Nordpilen mellem Frederikshavn og Hamburg-Altona, hvor der hidtil havde kørt DSB buffetvogne litra CAR (Heljan) betjent af CIWL-personale.

CIWL i Nyborg stillede nu kun spisevogne til Nord-Express og om sommeren Nordpilen, så bestanden af spisevogne hjemmehørende her indskrænktes til fem, nemlig fire fra den rumænske serie, samt den forhenværende Gedser-vogn VR 4071. Det

betød, at Wagon-Lits på ny i perioder måtte supplere med spisevogne sydfra, ikke mindst efter at endnu en af de rumænskebyggede vogne i 1959 var sendt til udlandet. Her kommer vognene af syvfags-typen på ny ind i billedet, idet CIWL hvert forår til og med 1961 i reglen sendte to spisevogne til Danmark til brug i Nordpilen i sommerperioden. Således anvendtes syvfags-vognen VR 2840 i sommeren 1956 i Nordpilen Frederikshavn – Hamburg og VR 2700 anvendtes i spisevognsløb til/fra Danmark i sommeren 1960.

Fra efteråret 1961 kørte der ikke længere spisevogne i Nordpilen. CIWL i Nyborg stillede derefter kun vogne til Nord-Express, indtil dette tog fra maj 1963 blev overflyttet til "Fugleflugtslinien" Rødby – Puttgarden, hvorefter Wagon-Lits' egentlige spisevognsdrift i Danmark ophørte.

Relevante katalognumre

L.S. Models har i første runde udgivet seks varianter af stålspisevognen af syvfags-typen (kat.nr. 49190-49195), dækkende epoke II-IVa. Da vogntypen dokumenteret har været i trafik på Danmark med yderpunkterne 1948 og 1960, men også har været indsat i trafikken i mellemliggende år, er de for et dansk modelbaneanlæg relevante modeller: kat.nr. 49191; VR 3346 i 1937-bemaling (epoke II-IIIa/b), og kat.nr. 49192; VR 3348 i 1956-bemaling (epoke IIIc). Skilleåret 1956 skyldes den internationale vognklassereform dette år (bortfald af 3. klasse m.m.), som hos CIWL gav anledning til iøjnefaldende ændringer af påskrifterne på selskabets sovevogne,



CIWL VR 3348 set fra køkkensiden. Foto Kurt Jensen.

mens ændringerne på spisevognene var minimale.

Og hvor velegnede er disse to modeller så til et dansk anlæg?

På kat.nr. 49192 (VR 3348) er påskriftene på vangen ifølge sagkunds-kaben nyere end 1956 og der er lidt flere af dem (bl.a.: "REGLURE SAB"), ligesom markeringerne for vandpåfyldning er typiske for 1960'erne. Ifølge revisionsdatoen på modellen er vognen da også revideret på CIWL-værkstedet i Saint-Denis den 17.6.1963 og dermed strengt taget for ny til perioden 1948-1960. Skemaet på vogngavlen, der bl.a. angiver gennemførelse af 6 måneders- og 3 måneders eftersynene, er i overensstemmelse med revisionsdatoen på vangen og indeholder en påskrift om, at vognen er SNCF's ejendom, altså tilhører de franske statsbaner. I midten af 1960'erne overdrog CIWL nemlig en del spisevogne til de nationale jernbaneselskaber men varetog fortsat betjening, catering m.v. Kat.nr. 49192 er altså ikke en CIWL-vogn i traditionel forstand, men ejet af SNCF og drevet af CIWL, hvilket man imidlertid næppe lægger mærke til, når vognen kører på anlægget og "musikken spiller". Valget af vognnummer 3348 til katalognummer 49192 er i øvrigt ikke helt tilfældigt, idet VR 3348 er udstillet på jernbanemuseet Cité du Train i Mulhouse, Frankrig. L.S. Model har her haft et udmærket forlæg til en model, men det fremgår ikke af firmaets katalog, at modellen gengiver en "museumsversion" af vognen.

Anskaffer man sig i stedet VR 3346 (kat. nr. 49191), får man en vogn i 1937-bemaling, som i princippet var gældende frem til 1956, men som formentlig ligesom kat.nr. 49192 har små unøjagtigheder i forhold til de syvfags-vogne, der kan have kørt i Danmark i 1940'erne og første halvdel af 50'erne.

Muligheder for en "dansk" model

Mulighederne for, at L.S. Models på et senere tidspunkt barsler med en "dansk" spisevognsmodel – dvs. en vogn med et af de numre, der dokumenteret har været sendt til Danmark sydfra – begrænses af, at L.S. Models' grundmodel gengiver vognene af 1. serie af syvfags-typen, der havde undervogn med "fiskebug". De eneste syvfags-vogne med "fiskebug", der dokumenteret har kørt i Danmark, er VR 2700, 2840 og 2841.

VR 2700 havde en fornem fortid som "Voiture-Restaurant présidentielle"; dvs. spisevogn i særtog for den franske præsident indtil 1938. Vognen var bygget af Smethwick i 1926 som nr. 2 stålspisevogn, CIWL anskaffede. Den var imidlertid ikke en "ægte" syvfags-vogn, idet vognkassen nok var identisk med de senere byggede syvfags-vogne, mens opdelingen af vognens spiseafdeling var anderledes. Muligvis har L.S. Models forlods med løse skillevægge indarbejdet muligheden af forskellige indretninger i deres produkt (anmeldereksemplaret af vognen har ikke været adskilt), men hvis dette ikke er tilfældet, er det – med de høje krav, som firmaet stiller til sine produkter – nok usandsynligt, at man vil gå ind på at producere en VR 2700; en nummervariant, som alt andet lige vil være et modelmæssigt kompromis.

VR 2840 og 2841 var bygget som to af kun tre salonvogne med køkken (2839-2841), der i 1926 leveredes som supplement til allerede anskaffede vogne til luksustoget Sud Express, Paris – Irún. Vognene blev bygget af Dyle & Bacalan S.A. i Bordeaux i direkte forlængelse af en serie på 20 spisevogne af syvfags-typen. Vognkasserne var derfor stort set identiske med disse vogne, kun var der i salonen længst væk fra køkkenet ikke tre, men fire vinduer, som så sad ret tæt

sammen. Vi skal derfor næppe heller i dette tilfælde forvente en L.S.-produktion af en "kompromis-model".

Konklusion

Det må konkluderes, at modellerne med kat.nr. 49191 og 49192 overordnet set stemmer godt overens med de fransk-baserede syvfags-vogne, som har kørt i Danmark, selv om det ikke kan påvises, at de konkrete individnumre vitterligt har sat deres hjul nord for Padborg. Det må som så meget andet være en trossag.

Helhedsindtrykket af modellerne er, at de usædvanlig flotte og gennemførte, hvilket da også afspejler sig i salgsprisen, der i Danmark er oplyst til at være 798,00 kr. Efter sigende skal forhandleren skal give 600 kr. i indkøb hos L.S. Models, der angiver en vejledende udsalgspris på 101,15 € (ca. 743 kr.). Hos anerkendte tyske internet-forhandlere kan modellen imidlertid erhverves for omkring 90-91 € (ca. 670 kr.) – plus forsendelse. Det vil nogle nok mene er mange penge, når man f.eks. kan erhverve sig to Märklin-vogne for det samme beløb, men kvalitet koster som bekendt. Og så gælder det i øvrigt om at købe den/de ønskede modeller, mens tid er, for erfaringsmæssigt bliver L.S. Models' produktioner og især Wagons-Lits-vognene meget hurtigt udsolgt. ■

En hovedkilde til nærværende artikel er bogen "De blå tog" skrevet af John Poulsen under medvirken af Steffen Dresler og Poul Thestrup. Bogen giver et særdeles detaljeret indblik i CIWL's historie i Danmark og bør ikke mangle i bogreolen hos de læsere, der interesserer sig for de store internationale eksprestog også på modeljernbanen.

L.S. Models art. nr. 49191. CIWL VR 3348. Vejl. pris kr. 798,00.

Ser dit skrivebord sådan ud

Så kan jeg nok hjælpe dig!



**TURN
TALSERVICE**

Pilevej 21, Nr. Lyndelse
5792 Årslev
Tlf.: 20 40 37 87

**Bogføring & årsregnskab
Hos dig eller hos mig
Uddannet registreret revisor
Kendskab til mange forskellige
bogføringsprogrammer**

Hurtig og effektiv!

www.turn.dk
E-mail: birgit@turn.dk

Med smalsporsbane i Myanmar



Morgenstemning på perronen i Shwenyaung, hvorfra toget afgår. Vi skal med morgentoget, der afgår kl. 8:00, til Aungban.

Tekst og fotos Anders Ringgaard Kristensen

En rejse i en anden verden

Da Myanmar (det tidligere Burma) for få år siden begyndte at åbne sig mod omverdenen efter lang tids militærdiktatur, lovede min hustru og jeg hinanden, at dér skulle vi hen hurtigst muligt, så vi kunne nå at lære landet at kende, før det udviklede sig til en kopi af de øvrige sydøstasiatiske lande. I januar 2013 gjorde vi alvor af det og tog på en to ugers rundrejse til landet.

Det blev en uforglemmelig oplevelse i dette dybt buddhistiske land med en overmåde venlig befolkning, utallige forgyldte pagoder, orangeklædte munke, pælebyer i Inlesøen og en sand Aladdins Hule med tusindvis af forgyldte Buddha-statuer. I programmet var også indlagt en tur med toget, og det er naturligvis nævnte tur, der er emnet for denne artikel.

Myanmar er en union, der omfatter syv regioner, der primært bebos af burmesere, og syv stater, der hver især bebos af andre etniske grupper. Vores togtrejse foregik i Shan-staten, der har sit navn efter Shanfolket.

Myanmars jernbaner

Myanmar har et omfattende, meter-sporet jernbanenet. Hovedstrækning



Billetsalget for "ordinary class" i Shwenyaung. Der står sikkert mange relevante informationer på de mange opslag.

gen går ikke overraskende fra Rangoon til Mandalay, men hele nettet omfatter næsten 6.000 km strækning og ca. 850 stationer. Det var naturligvis englænderne, der påbegyndte bygningen af jernbaner i kolonitiden, men nettet er stadig under udbygning.

Indtil videre er Myanmars jernbaner helt isoleret fra omverdenen, så internationale tog er et ukendt fænomen.

Der er dog store planer for at forbinde landet med omverdenen. En elektrificeret normalsporet bane, der vil skabe forbindelse til Kina og Thailand, skulle være påbegyndt. Også en forbindelse til Indien er efter sigende under overvejelse. Det er dog stadig noget, der hører fremtiden til.

Kun på ét tidspunkt i historien har der tidligere været forbindelse til de



Et kig ned fra toppen af sløjfen.

thailandske jernbaner. Under Anden Verdenskrig byggede de japanske besættelsesstyrker "Dødens Jernbane", der forbandt Thanbyuzayat i Myanmar med Non Pladuk i Thailand. Banen blev bygget af allierede krigsfanger (briter, hollændere, australiere) og asiatiske tvangsarbejdere. Bygningen af strækningen, der blandt andet omfattede den berømte bro over floden Kwai, kostede livet for 12.000 allierede krigsfanger og hen ved 100.000 lokale tvangsarbejdere. Kort efter krigen blev Dødens Jernbane opgivet og overgivet til junglen.

En sidebane i Shan-staten

Administrativt er Myanmar's jernbaner opdelt i 11 divisioner. Strækningen, vi gennemkørte, befinder sig i division 4, der har navn efter byen Kalaw.

Vores udgangspunkt var stationen Shwenyaung (tæt ved Inlesøen), og vi skulle med morgentoget klokken 8:00 til Aungban. Afstanden er kun 45 kilometer, men alligevel varede turen næsten tre timer, hvilket dels skyldes, at tempoet var yderst adstadigt, og dels at der var betydelig ventetid på en mellemstation.

Vi ankom i god tid til stationen og havde derfor rigelig tid til at indsnuse morgenstemningen og studere omgivelserne. Stationen har et begrænset spornet, men bortset fra et par henstillede vogne var der indtil videre ingen tog at se. Som det fremgår af billederne, ligger sporet så ujævnt, at man har svært ved at fatte det. Der gror græs alle vegne, og der var en livlig trafik af mennesker og dyr på sporarealet.



Toget ruller langsomt ind på stationen. Både folk og fæ giver sig god tid her i landet.



Godsvognene kobles fra. Vi skal have endnu en personvogn med.



Der rangeres. Den ekstra personvogn skal hentes.

Oprindeligt var Shwenyaung strækningens endestation, men i 1992 forlængedes banen 60 kilometer til Yatsauk. Der var på perronen opslået en køreplan, hvoraf det fremgik, at man kan køre helt til Rangoon 650 km mod sydvest. Da min datter og jeg stod og studerede planen, nåede vi lige at undre os over, at det virkeligt kun ville tage fem timer at køre til Rangoon, indtil det gik op for os, at turen tager ét døgn og fem timer!

Efter nogen tid rullede vort tog ganske langsomt ind på stationen. Det viste sig at være et godt gammeldags blandetog, og der skulle rangeres lidt, før det holdt klart ved perronen. En ekstra personvogn, der stod henstillet på et si-

despor, skulle kobles ind mellem de øvrige personvogne og godsvognene, der befandt sig bagest i den oprangerede togstamme. Trækraften var et dieselelektrisk lokomotiv bygget af franske Alstom, der frem til 1987 leverede et større antal lokomotiver til landet. Nyere lokomotiver er købt i Kina.

Billetsystemet opererer med tre vognklasser: ordinary, first class og upper class. Vi havde billet til upper class, hvilket betød, at vi sad i forholdsvis komfortable sæder med skinnende hvidvasket betræk. På ordinary class er der simple træbænke, og first class har træbænke med læderpuder på selve sædet. Alle vinduer i toget stod vidt



Et kig ind på "upper class".



Togstewardesse på "ordinary class".

åbne, og selv på upper class kunne de ikke lukkes, så vi var glade for det meget beskedne tempo.

På den første delstrækning frem til Heho var der rig lejlighed til at studere landskabet gennem de åbne vinduer. Dyrkede marker vekslede med klipper og spredt bebyggelse. Det mest spændende fra et jernbanesynspunkt var dog, at banen kort før Heho stiger til vejrs i et spiralsving, som det også kendes på Rhätische Bahn.

Stop i Heho

Første stop var byen Heho, hvor der var masser at se på for en jernbaneentusiast. Der skulle læsses gods, så der var rigelig med tid til at indsnuse atmosfæren.

Stationen har et ret omfattende spor-net, der dog var næsten tomt. En vandkran mindede om, at dampdriften ikke ligger så langt tilbage i tiden på disse kanter. Et lille grønt skinnekøretøj med et inspektionssjak kørte ud af stationen i retning af Shwenyaung kort efter, vi



Det er ikke kun Rhätische Bahn, der byder på næsten cirkulære sløjfer. Mellem Shwenyaung og Heho klatrer toget op ad en sådan 270o sløjfe. Her er vi ved at nå toppen, hvor banen passerer sig selv.

Inden for i vognen kom en togstewardesse forbi bærende sit vareudbud på hovedet. På et tidspunkt gik også en pistolbevæbnet mand gennem toget. Om han var politibetjent i civil, militærmand eller gangster er ikke godt at vide, men han gjorde os da heldigvis ikke noget.

var ankommet. Et godstog bestående af fire tankvogne og fire lukkede godsvogne holdt på et spor modsat perronen. Det var forspændt et kinesiskbygget, dieselhydraulisk lokomotiv.

På perronen var der et vældigt leben af legende børn, sælgere, der falbød deres varer, og arbejdere, der læssede

gods ved ren muskelkraft. Det lod til at være et større parti kål i store sække, der skulle læsses på toget. Der blev også tid til at veksle nogle ord med lokomotivføreren, der var så flink at lade mig klatre op i førerhuset.



Også et godstog er at se på denne store station.



Der er masser af liv på perronen i Heho.



Naturligvis må vi vente på, at der læsses gods, før vi kan fortsætte. Det er sække med kål



Det franskbyggede, dielselektriske lokomotiv.



Den flinke lokomotivfører gav mig lov til at kigge op i førerhuset.



Så har vi nået vores destination Aung Ban med et aneligt vandtårn.



Vandkran fra damptiden ved udkørslen fra Heho.

Videre mod Aungban

Da godset var læsset, fortsatte vi stille og roligt videre mod Aungban, hvortil vi ankom efter et kort stop på stationen Kan Na, hvor der ikke skulle optages gods. Også i Aungban var der minder om damptiden i form af et stort vandtårn.



Venteområdet på perronen.



Kortvarigt stop på stationen Kan Na.

Vi forlod toget og konstaterede, at stationen er ganske stor med masser af plads til ventende passagerer og med en tilsyneladende vildt overdimensioneret stationsbygning. Den store hal stod gabende tom uden noget som helst tegn på aktivitet.



Banegårdshallen i Aungban. Her er godt nok tænkt stort.



Stationen i Aung Ban set fra gaden.

Afslutning

Turen til Myanmar står for os som et af vore allerbedste rejseminder. Turen med toget var en stor oplevelse, og en rejse til landet kan varmt anbefales. Vores lille togtur var kun på 45 kilometer, så det siger sig selv, at de andre 6.000 km strækning kan byde den jernbaneinteresserede på store oplevelser, så rådet herfra er: Bare se at komme af sted! ■



Arbejdskøretøj på Heho station.

Danske detaljer

Af Flemming Søeborg

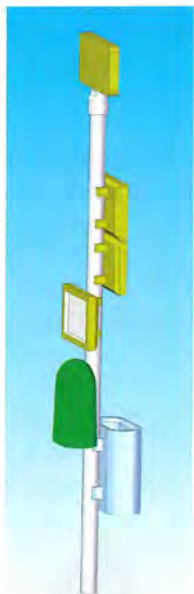
Per Møller Nielsen fra Messe Handel I/S har atter kigget sig omkring i 'lamdskabet' og fundet en masse ting, som ellers ikke har været fremstillet i model – i hvert fald ikke i serieproduktion. Det drejer sig om betonrør, et busventeskur (det kan vel også bruges til sporvogne?, et Cadovius-venteskur fra omkring 1970, typisk for den tid og et moderne busstoppested med grøn papirkurv. Det mest opsigtsvækkende

projekt er den flotte, københavnske telefonkiosk fra 1896 (Frits Koch-kiosken). Endnu er der dog kun en 'fantomtegning' af bygningen.

Disse telefonkiosker stod overalt i byen og var meget populære; ud over telefonboksen med indgang fra bagsiden var der almindelig kiosk. De små, sekskantede bygninger var meget kunstfærdigt udformet med granitfundament, og under taget var der omfattende træskærerarbejder (de tolv

stjernetegn). Taget var lavet af kobber, øverst var der tre ure, og langs taget var der seks små, grønne lanterner, der gav disse små 'templer' en særlig stemning om aftenen.

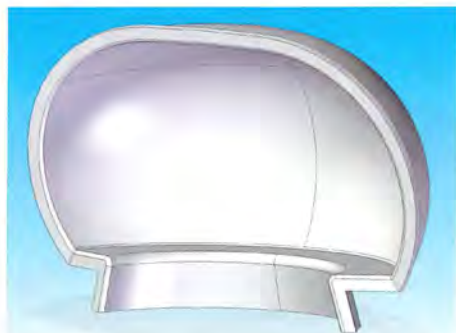
Kioskerne gik ud af brug i løbet af 1980'erne, men heldigvis er et ret stort antal bevaret; flere af dem bruges nu som serveringspavilloner ved restauranter. Der kan ventes flere, opsigtsvækkende nyheder fra Pers hånd. ■



Moderne busstoppested med papirkurv og køreplaner



Københavnske telefonkiosk under projektering



Poul Cadovius-venteskur i "champignonfacon"

Ståltoget

Tekst og fotos Rasmus Wiuff

Jeg har længe haft lyst til at lave en modelbane eller blot et diorama med Frederiksværkbanens ståltog. Men hvordan får man plads til det, når bare selve toget nemt bliver over fire meter langt? Jeg har for længst erkendt, at det er et umuligt projekt for mig. Så i stedet for har jeg lavet en slags virtuel modelbane, hvor jeg kan køre med mine ståltog på lange lige strækninger og gennem kurver med korrekte, store radier. Inden jeg beskriver min virtuelle modelbane, vil jeg fortælle lidt om ståltoget.

Ståltogets sidste måneder, igen, igen.

Siden engang i 1940'erne har Frederiksværkbanen mere eller mindre regelmæssigt kørt stål fra Frederiksværk. I de senere år har det været en af de sidste godstransporter med jernbane fra industriproduktion i hovedstadsområdet, måske den sidste. Siden årtusindeskiftet har der da også flere gange været bud efter disse transporter.

Det første alvorlige benspænd* indtraf fredag den 24. maj 2002, da det Det Danske Stålvælværk A/S (DDS) gik i betalingsstandsning og 5 uger senere konkurs. Torsdag den 22. august 2002 kørte det sidste godstog fra Frederiksværk Station. Men lykkeligvis blev en del af stålværket, pladeværket, solgt til Ruslands største stålkoncern, NLMK, som har videreført produktionen under navnet NLMK DanSteel A/S. Den 7. januar 2003 kørte banen igen med stålplader produceret af slabs



Afgang fra Frederiksværk 16.58 med MX nr. 19. Forreste vogn er en ombygget Snps med stangstål. Overkørslen ligger på Staalværksvej, hvor tidligere stålværkets hovedindgang lå. Det gule hus bag lokomotivet blev landskendt i tv-serien Sommer.

fra Rusland. NLMK er den 20. største stålproducent i verden, af samme størrelse som den måske mere kendte tyske stålproducent ThyssenKrupp AG.

Andet benspænd i 2006 skyldtes jernbaneselskabet, som nu hed Lokalbanen A/S. Årsagen var, at mindst to af de gamle MX-maskiner skulle renoveres for en million kroner pr. styk. Med de relativt beskedne godsmængder på 75 – 100.000 tons pr. år mente Lokalbanen, at der ikke var økonomi i fortsat godstogskørsel. Så tirsdag den 19. december 2006 kørte igen det sidste godstog fra Frederiksværk.

Men som de fleste jernbanekendere ved, så genoptoges transporterne igen, nu i regi af CFL Cargo Danmark. CFL Cargo Danmark ejes af de luxemburgske jernbaner, CFL, og verdens største

stålproducent, ArcelorMittal. Denne virksomhed er mere end dobbelt så stor som NLMK og ThyssenKrupp AG tilsammen. Der er internationalt sus over ståltoget...

CFL Cargo Danmark kørte i begyndelsen tog tirsdag og torsdag, senere kun torsdag og til sidst slet ikke. Det skyldes, at DanSteel i dag overvejer at levere stålplader til produktion af vindmølleårer og skibe, hvor transport fra værkets egen havn i Frederiksværk er bedst og billigst. Også pr. lastbil køres en del stål ud af Frederiksværk, mens jernbanetransporten desværre er gået helt i stå. Hvis markedet ændrer sig, kan jernbanetransporterne dog hurtigt genoptages.

Med arbejdsplads i Frederiksværk og bopæl i Sorgenfri havde jeg på vej til og fra arbejde god mulighed for at følge op- og nedturene på Frederiksværkbanen. Inden de dramatiske år havde jeg ikke haft øje for ståltoget. Stålplader og stålstænger på lange, flade godsvogne syntes jeg var lidt kedeligt. Helt tilbage på min barndoms Märklin-bane i 1950/60'erne var mit sidste ønske inden for godsvogne Märklins fire-akslede fladvogn med sidestøtter, nr. 4516, som i det danske katalog hed tømmervogn eller kæpskinnevogn, i det tyske Rungenwagen. Jeg syntes, den var lidt for primitiv, klodset og kedelig.



Ståltoget runder en forårsdag Hvide Klint langs Roskilde Fjord. Stålpladerne har forskellige nuancer. Bageste vogn er undtagelsesvis ikke en åben vogn, men en lukket foldevægsvogn.



4516 KÆPSKINNEVOGN · 4-akslet · Uden foralkobling · Længde 18 cm
dkr 23.25



Mellem Ølsted og Skævinge. Her gik det hurtigt.

Men som med så meget andet så stiger interessen, når man dykker ned i et emne - følger med, observerer, fotograferer, læser om. Og sådan gik det til, at jeg i dag synes, at fladvogne hører til de mest spændende godsvogne, især når de er lastet med jernplader, stålstænger og andet tungt stål gods. Jeg har også måttet erkende, at de i forhold til Mx'erne (efter min tidligere opfattelse) så kedelige Mx'ere slet ikke er så kedelige endda

Ståltogets dagligdag

Frederiksværkbanens ståltog havde i begyndelsen af det nye årtusinde afgang mandag til fredag kl. 16.58 fra Frederiksværk Station. Trækraften var en, to eller tre Mx'er, alt efter antallet af godsvogne, som kunne variere meget. Det mindste antal var nul vogne den 24. maj 2002, den dag DDS gik i betalingsstandsning. Man skulle holde på værdierne. Det største antal, jeg har set, var 22 vogne den 5. juli samme år, nu skulle værdierne realiseres. Alt, som kunne sælges, skulle afsted.

Banen havde fire Mx'er, som alle var hjemmehørende i Hundested. De havde numrene 16, 17, 18 og 19. Nr. 16 hed hos DSB 1045, og var den sidste Mx leveret fra NOHAB i 1962.

Fra Hillerød kørte ståltoget ad S-banen til Høje Tåstrup, hvor toget blev overtaget af Railion, som sørgede for den videre distribution i Danmark og det øvrige Europa. Ståltoget returnerede senere på aftenen med tomme vogne til Frederiksværk, hvorefter Mx'erne kørte hjem til depotet i Hundested. Efter CFL's overtagelse køres, eller rettere kørt, via Lille Nord og Kystbanen til Ringsted.



Fra broen ved den store kurve ved det tidligere Borupgaard Trinbræt. Kong Hother er forrest. De to første vogne er rulletagsvogne med filterstøv.

Ståltoget bestod typisk af få toakslede, mange fireakslede og nogle seksakslede vogne. Vognene var fra Danmark, Sverige, Tyskland, Belgien, Schweiz, Frankrig, Italien og enkelte andre lande. Stangstål og pladestål blev transporteret i vogne med sidestøtter med eller uden lave sidevægge. Store plader blev transporteret på vogne uden sidevægge, hvor sidestøtterne var lagt ned, så pladerne rakte ud over vognbunden. De dominerende godsvogntyper var lange, fireakslede bogiegodsvogne af typen Rs, Res og andre varianter af litra R, de toakslede var korte litra Kb og Kbs, mens de seksakslede var de relativt korte Samms. De korte vogne har normalt seks sidestøtter i hver side, mens de lange har otte i hver side.

Den ældre udgave af Samms, 710, laster 89 tons, det samme som en Mx vejer! Den lidt yngre udgave, Samms 709, laster 101 tons, mens den nyeste Samms 489 laster helt op til 105,5 tons. De fireakslede R-vognes lasteevne ligger

på ca. 55 tons, mens de små toakslede vogne kun klarer ca. 28 tons.

En gang imellem sås også en enkelt lukket godsvogn i ståltoget, sandsynligvis med gods til værket. Ved returkørslen fra Frederiksværk blev den altid placeret bagest i toget. Det var af og til en ældre Hbis, men også lange skydevægsvogne (f.eks. Habbills) og presenningvogne (f.eks. den røde foldevægsvogn Shimmns 718). I en periode var der livlig trafik af fireakslede rulletagsvogne, litra Tamns 893. De kørte filterstøv – et spildprodukt fra produktionen – til genbrug eller deponi i Tyskland.



Fra broen ved Borupgaard, men i modsat retning (mod Gørlose). Bageste vogn er den mærkelige Snps omtalt i teksten.

Blandt de sædvanlige fireakslede fladvogne var der flere spændende varianter. Den ældste vogntype var den tyske Rs 680, som blev bygget i perioden 1955-66. Vognen er karakteristisk ved dens relativt spinkle, rumlige sprængværk under den lange læsseflade, en ældgammel måde at forstærke lange jernbanevogne på. Den kendes f.eks. fra Busses amerikansk inspirerede, fireakslede fladvogn litra Od fra 1888 og forskellige senere afløser.

De nyere fladvogne af R-typen anvender alle langsgående bjælker som forstærkning, ofte med større eller mindre huller for at nedsætte vægten. Samms-vognene er karakteristiske ved, at deres forstærkning ligger helt ude i plan med vognsiden. Det giver disse vogne indtryk af stor styrke og soliditet – hvilket jo er helt korrekt.

En åben fladvogn skilte sig ud fra de øvrige, idet det var en lettere ombygget Snps 719. Disse vogne har i originaludgaven ret brede sidestolper, og de kører ofte med tømmer, hvilket f.eks. kan ses i Køge. Men af en eller anden grund var denne vogns brede støtter erstattet af 12 hvidmalede, firkantede støtter i hver side, plus to i enderne. Vognen kørte i længere tid i fast rutefart stangstål fra Kontiværket (DDS stangstålsfabrik) til et for mig ukendt sted. Jeg har efterlignet vognen på basis af Märklins Snps-vogn.

Den virtuelle modelbane

Det kommer næppe bag på den opmærksomme læser, hvad det er, jeg mener med min virtuelle modelbane – fotoene har jo nok givet et hint. Og det er da heller ikke andet end en gang fotomanipulering. Jeg har taget fotos af mine ståltog på lige strækninger og i en kurve, hvorefter de ved hjælp af det fri (open source) billedbehandlingsprogram GIMP er klippet ud og langt ind på fotos fra den rigtige bane. GIMP er et gratis alternativ til det mere kendte Adobe Photoshop, som bruges af mange professionelle fotografer.



Efterårstemning langs højhusene ved Sorgenfri Station.

Umiddelbart lyder det jo let at manipulere, men det har som amatør alligevel givet mig en del problemer. Den virkelige bane og modelbanen med toget på er tilstræbt fotograferet fra samme (relative) placering og med samme brændvidde, således at der skulle manipuleres mindst muligt. Endvidere er der anvendt mindst mulig blændeåbning (størst muligt blændetal) af hensyn til dybdeskarpheeden. Men det er svært at få god skarphed på lange modeltog!



Syd for Sorgenfri Station, nu i vinterklæder.

Frederiksværkbanens spor har visse steder ret små radier. Ved indkørslen fra Hundested til Frederiksværk station drejer banen skarpt fra øst mod syd gennem en kurve med kun 200 m radius. Her kørte dog kun Mx'erne fra og til Hundested. Syd for byen, hvor stål-

toget kørte, går banen rundt om Hvide Klint med en radius på 400 m. Et af Frederiksværkbanens populære fotosteder er fra vejbroen syd for det nu nedlagte trinbræt Borupgaard. Her laver banen et flot sving fra øst mod syd gennem en stor kurve med radius 900 m. Alle radier er målt på Google Earth.

Som et kompromis til de forskellige radier valgte jeg 700 m, svarende til 8 m i model 1:87. Hvis blot man skulle bygge en rundkreds med denne diameter, ville det kræve en hal på 16 gange

16 m, altså 256 kvadratmeter. Så meget plads har jeg desværre ikke – derfor måtte jeg ty til den virtuelle bane.

Lokomotiver, vogne og gods

Modelbanen har to Heljan Mx-lokomotiver: Frederiksværkbanens eget rød-



Fra broen ved Borupgaard. Der køres tomme vogne til Frederiksværk sent om aftenen. Bageste vogn har returgoods med, måske en fejlproduktion? Det er – usædvanligt – en kort Rmms 663, som sært nok kørte tom fra Frederiksværk et par dage senere. Foran denne vogn ses en Samms 710 og lige efter lokomotivet en Res 687 med lave aluminiums-sidevægge. Herimellem endnu et par Rs-vogne.



"Luftfoto" (Google Earth) af ståltoget ved det tidligere Borupgaard Trinbræt. Dagens tog består af to lokomotiver og 18 vogne, i alt ca. 350 m, eller i model godt 4 m.

brune nr. 19, samt Østbanens smukke rødorange nr. 41, Kong Hother. Sidst-

nævnte kom til Frederiksværkbanen i forbindelse med oprettelsen af Lokalbanen. Begge lokomotiver blev solgt, da CFL Cargo overtog ståltoget.

Vognparken består af tre toakslede, 11 fire-akslede og to seksakslede fladvogne, samt fire "specialvogne", f.eks. to rulletagsvogne. For at få en rimeligt dækkende samling epoke V-vogne har det været nødvendigt at anskaffe vogne fra ikke mindre end ni forskellige producenter: Märklin, Trix, Fleischmann, Roco, Lima, Brawa, Piko, Sachsenmodelle og HAG. Men netop jagten på passende modeller er jo en stor del af glæden ved at samle på modeltog. De fleste vogne er fra DB, men også DSB, FS og SBB/CFF er repræsenteret. Jeg vil da også lige nævne, at jeg naturligvis også har anskaffet et eksemplar af den ovenfor omtalte Märklin-tømmervogn, som dog ikke indgår i Frederiksværkbanens modeltog.

Inden DDS gik konkurs i 2002, kørt med både stålplader og stangstål. Pladerne var både behandlede (malede) og ubehandlede. De behandlede havde grå nuancer, mens farven på de ubehandlede afhang af, hvor meget de

havde været udsat for regn eller dug. De mest vejrpåvirkede plader, som måske havde stået ude i regnvejr i flere dage, var rødbrune af rust, mens andre plader, som måske kun havde fået lidt morgendug, havde smukke gule og orange farver. Der kunne godt på samme vogn ligge plader af forskellig farve, ligesom tykkelser og bredder kunne variere meget. De forskellige stang- og pladetyper inkl. deres varierende farver er søgt repræsenteret på modelbanen.

Afslutning

Mange jernbane- og modelbaneinteresserede kender eller har Stefan Carstens bøger om tyske godsvogne. Første bog om lukkede godsvogne udkom i 1989, og siden er der kommet i alt syv bøger om stort set alle typer godsvogne. Men stadig ikke om den dominerende type i ståltoget, de fire- og seksakslede fladvogne. Gad vide, om også Stefan Carstens synes, at disse vogne er lidt kedelige, som jeg gjorde for år tilbage. Men forhåbentlig har han skiftet mening og er i fuld gang med at skrive den ultimative bog om "Drehgestellflachwagen in Regel- und Sonderbauart". ■

Kavalkade på Skjoldenæsholm

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Sporvejshistorisk Selskab (SHS) fejrede 50-års jubilæum i vinters, men først i juni afholdt foreningen den store sporvognskavalkade på museet på Skjoldenæsholm. Det var på forhånd præsenteret som en af de største sporvognskavalkader overhovedet, så det var med stor forventning, at jeg sammen med hundreder af andre besøgte museet. Der var vist ingen, der blev skuffet.

Efter taler af SHS's formand Mikael Lund og Ringsteds borgmester Henrik Hvidesten begyndte kavalkaden med kyndige kommentarer fra en af medarbejderne. Kavalkaden var uhyre omfattende – der deltog over 40 sporvogne samt et lidt mindre antal busser.

Ikke alt materiel var i 'udstillingsklar tilstand' – således havde Odense-motorvognen kort forinden haft havari med lyrestrømaftageren og kunner derfor ikke køre ved egen kraft; medarbejderne syntes, at den skulle med, så ved hjælp af et bilbatteri kørte den alligevel

ved 'egen kraft'. Det eneste driftsuheld skete sjovt nok med et automobil – NE-SAs tårnvogn – som gik i stå lige foran publikum. Det varede ikke mange sekunder, så var mange kommet til og skubbede den genstridige Ford-vogn væk, således at kavalkaden med de rigtige køretøjer – sporvognene – kunne fortsætte. Kavalkaden varede over en time, og bagefter var der intens kørsel ad skovstrækningen, hvor man kunne køre lige så meget, man ville og prøve alle de indsatte sporvogne.

Mange benyttede kørslerne til en tur i skoven, andre nøjedes med at få en kop kaffe eller en is i sløjfen, hvor cafésporvognen var meget populær. En dejlig fornemmelse var det at tage plads på førstesalen i vogn 22 eller 50 og køre under trækroneerne, mens 'svirp'-lyden fra kontaktrullen næsten var den eneste lyd undervejs. På forpladsen underholdt Ruds Vedby Pigegarde, blandt andet med melodien "Der kommer altid en sporvogn og en pige til", og hvis man havde lyst til at se nærmere på omegnen, kunne man tage en tur

med en af museumsbusserne, der kørte mange ture på de snoede biveje. Ligeledes kunne man få en kortere tur med en hest omnibus, så det var en lørdag, hvor der var bud til alle sanser. Tillykke til SHS med de 50 år – og med det særdeles vellykkede arrangement. ■

Se flere billeder på næste side...



Ringsteds borgmester Henrik Hvidesten holdt en veloplågt tale. Til højre på billedet Mikael Lund, formand for SHS.



Det festligt udsmykkede indledningsvogntog på linie 13 - man er åbentbart ikke overtroiske på Skjoldenæsholm.



Det eneste uheld var NESA-tårnvognen, der gik i stå - men tilskuerne var parate til at hjælpe.



Snefejevogn, slibevogn og tårnvogn - et ejendommeligt vogntog. Foto John Schiøler Nielsen.



Vogne af 700-serien, 'Dukke Lise', kørte kun på linie 2 - indtil 1967, hvor de alle blev fjernet efter et uheld.



Blandt de mange glade tilskuere var naturligvis også 'Mr. Sporvogn', Leif Bang, der her fremviser beviset som æresmedlem.



Bruxelles-motorvogn nr. 3060 var udlånt til prøveførsler i København i 1958.



En luftig tur i en af de to Düsseldorfere, der er vendt hjem fra Nilens bredder.



Det kunne ligne sporvejssløjfen ved Svanemøllen indtil 1965, men det er på Skjoldenæsholm, det foregår nu.



Også en vaskeægte hest omnibus deltog i kørslerne.



Sådanne møder kunne man opleve i 1910'ernes København og Frederiksberg - to dobbeltdækkere fra KS og FSEA.



En af de røde omegnbusser er repræsentant for museumsbusserne. Bagved ses den 'kongelige' australske sporvogn.



Så kører vi på første sal under trækrønerne med lyden af kontaktrullen mod køretråden - en poetisk oplevelse.



Panserbusser på patrulje - men der var ordentlige forhold og ingen ballade. Foto John Schiøler Nielsen.



For en pigegarde holder selv Frk. Düsseldorf tilbage - med en klemten i klokken.



Lidt af en udfordring at bygge disse sporudfletninger i model.



Museumsbusserne kørte mange ture i det smukke landskab.

Da klappen gik ned



AHJ ML 3 kører ombord på Ærø Sund med et udflugtstog fra MHVJ den 19. september 1992. Foto Sven Gade.



Det specielle tog på færgeklappen i Svendborg - og altså på den senere bro fra Øster Hæsing. Foto Flemming Søeborg.



Drejeskiven på sin gamle plads i Vejle, juli 1988. Foto Sven Gade.

Af Flemming Søeborg

I sidste nummer af Spor og baner blev den specielle bro ved Øster Hæsing omtalt. Det har fået Sven Gade, Tommerup, til at sende en kommentar. Af artiklen fremgår det, at broen skulle stamme fra drejeskiven i Vejle, men det er ikke korrekt. Sven Gade oplyser, at det er Ærøfærgens broklap fra Svendborg, der nu ligger over Odense Å.



Drejeskiven på en Rs-godsvogn i Vejle, inden afsendelsen til Korinth, december 1989. Foto Sven Gade

Sven Gade var sammen med Jørgen Nielsen, Ebberup, med til at demontere drejeskiven i Vejle i 1988/89. Efter demonteringen blev drejeskiven læsset på en åben Rs-godsvogn og sendt til Syd Fyenske Veteran Jernbane i Korinth, hvor den blev læsset af med henblik til brug for klubbens damplokomotiv (F 657).



Dystre udsigter for MF Ærø Sund - den har sejlet sin sidste tur den 31. 12. 1994. Her ses færgeklappen tydeligt. Foto Flemming Søeborg

Sven har medsendt nogle billeder fra demonteringen af drejeskiven i Vejle tillige med billeder fra Ærøfærgens leje i Svendborg i september 1992, hvor Mariager Handest Veteran Jernbane kørte et særtog til Ærøskøbing – og altså her kørte på den broklap, som nogle år senere skulle ende over et mindre vandkøb på Sydfyn.

MFVJ's særtog var i øvrigt det første (og eneste) lokomotiv, der nogensinde kom til Ærø, og blot et par år efter denne historiske tur var det for altid forbi med at sejle jernbanemateriel til Ærøskøbing. Den gamle færge Ærø Sund blev lagt op, en ny og større færge kom i brug, men den havde ingen spor på dækket. Jernbanesporene blev pillet op eller asfalteret over, broklappen udskiftet med en ny og moderne type uden skinner, og til sidst mindede kun en efterladt Gsvogn på en stump restspor i Ærøskøbing om perioden med daglige jernbanetransporter til øen. Næsten samtidig med Sven Gades korrektioner modtog jeg besked fra Ole Linå Jørgensen om, at den tilbageværende Gsvogn – der havde været indrettet som et lille museum til minde om jernbanetransporten – nu var blevet skrottet, da ingen ville vedligeholde den. Sådan forsvinder minderne om vore en gang vidtforgrene jernbaner lidt efter lidt. ■



Toget kører i land i Ærøskøbing. Foto Sven Gade.



Gæsten vender nu snuden mod de jyske egne igen efter sejladsen. Her ruller toget til perron 2 i Svendborg. Foto Flemming Søeborg.

Historiens vingesus



En anden måde at mindes Anden Verdenskrigs begyndelse på.

Tekst og fotos Vagn Holstein

For nylig var jeg på visit hos min gode ven Einar Hoff og hans kone. Denne dag havde Einar fundet et klenodie frem samt sine forældres fotoalbum: I albummet var der et fint billede fra Einar's femårs fødselsdag, den 4. sep-

tember 1939 - det var dagen efter udbruddet af Anden Verdenskrig! Vi lader ham selv fortælle lidt om sig selv og om billedet:

"Som lille dreng boede jeg i Holte tæt ved Nordbanen. Min største fornøjelse var at se Hillerødtogene med S-maskinerne, der kom buldrende forbi. Vi havde et lille Märklin-anlæg, spor 00, som det hed dengang. Til min femårs fødselsdag den 4. september 1939 fik jeg to flotte gaver: Märklin godsvognene 374 St (Esso-tankvogn) og 366 N (kranvogn). Mange år senere blev alt mit Märklin solgt med undtagelse af Esso-tankvognen. Den er mit livsvarige minde. I dag er jeg gået over til målestok 1:1 på Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm"

Som billedet viser, er det et overordentlig velbevaret klenodie, som oven

i købet er anbragt på et skinnestykke mellem to stopbomme ligeledes af "før-krigs"-model. Læg mærke til den karakteristiske "før-krigs"-kobling på vognen (året efter blev den A-kobling, vi stadig bruger, introduceret!). Som et yderligere kuriosum er vi i stand til at vise et par sider af Märklinskataloget 1939-40, hvor samme tankvogn står opført til at koste 1,60 Reichmark! Den danske udgave af 1940-kataloget har i indledningen en tankevækkende formulering, "at der vil forekomme visse leveringsvanskeligheder på grund af den forbigående tilstand..."

Ak ja, at den "forbigående tilstand" kom til at vare over fem år, var der vel ingen, der kunne havde forestillet sig dengang. ■

Se flere billeder på næste side...

MÄRKLIN

Märklin- Perfekt-Omskifter til Jernbaner med Spor 00

Et Flertogs-System, ved hvilket to Tog samtidig skal drives og reguleres ved Fjernomskifter, kræver et fuldkommen sikkert Arbejde af denne. Dette er ved Perfekt-Omskifteren opnaaet i højeste Grad. Den hidtil anvendte Omskifter er til Enkelttogs-Drift fuldkommen sikker og tilstrækkelig, og den vilde ogsaa kunne anvendes til Flertogs-Drift, hvis der ikke ved Togenes forskellige Kørselsretninger opstod Forstyrrelser. Det tidligere System med Strømafbrydelse ved Omskiftningen havde den Ulempe, at der ved Strømafbrydelse, som ikke helt var til at undgaa over Vigespor og Kryds, kunde fremkomme uønskede Omskiftninger. Saadanne uønskede Omskiftninger, der fremkommer uberegneligt og uforudseeligt, vilde imidlertid vanskeliggøre en Flertogs-Drift overordentligt, da de vilde have hyppige Sammenstød, Afsporinger og andre Forstyrrelser til Følge.

Med denne Omskifter skelnes principielt mellem den Strøm, der driver Lokomotiv-Motoren og den Omskifterstrøm, som paavirker Lokomotivets elektriske Omskifter og som er af en noget højere Spænding end Driftstrømmen. Ved denne Deling af den elektriske Strøm er den ubetinget sikre Funktion i Drift og Omskiftning opnaaet.

Hvorledes virker Lokomotivets Omskifter?

Ved hvert Tryk paa Transformatorens Omskifterknap bliver den i Lokomotivet anbragte elektriske Omskifter paairket af Omskifterstrømmens højere Spænding. Omskiftningen foregaar gennem fire paa hinanden følgende Indstillinger i følgende Orden: Fremadkørsel - Stop med tændt Lys - Bakadkørsel - Stop med tændt Lys - Fremadkørsel - o. s. v.

Forbigaaende Kortslutninger (som naar f. Eks. Koblingen af og til strejfer Skinnen) forstyrrer overhovedet ikke Driften. Ved langvarige Kortslutninger (f. Eks. ved Afsporinger) slukkes Transformatorens røde Kontrollampe, og Transformatoren afbrydes automatisk.

Hastighedsregulering!

Parten reguleres ved Hjælp af Drejeknappen paa Transformatoren (resp. Jævnstrøms-Hastighedsregulatoren). Der er Afbryderstillinger ved begge Ender. Da Hastigheden ikke reguleres fra Trin til Trin, er en blød Start og en naturlig Hastighedsændring muliggjort. Ved Hjælp af Omskifterknappen kan Toget bringes til Standsning med tændt Lys, men hvis man vil afbryde helt, anbringes Drejeknappen i en af Endestillingerne. Anlægget er da afbrudt, men ved atter at dreje Knappen paavirkes Omskifteren ikke, og Toget kører videre i den oprindelige Retning.

Yderst enkel og overskuelig Opbygning og Tilslutning af Anlægget

Ved Vekselstrøm: Lysledning - Transformator 270 A - Tilslutningsskinne resp. Tilslutningsmast.
Ved Jævnstrøm: Lysledning - Omformer C - Jævnstrøms-Hastighedsregulator 272 - Tilslutningsskinne resp. Tilslutningsmast.

Tilslutnings-Tilbehør for Flertogs-Drift

Til Drift med to Tog kræves til Vekselstrøm for hvert Tog en Transformator 270 A (se Side 6); til Jævnstrøm anvendes en Omformer Størrelse C og to Jævnstrøms-Hastighedsregulatorer 272.

753N
Den elektriske
Miniatur-Jernbane Spor 00
En Fører gennem Miniatur-Jernbanens
Distrikt. 80 Sider 210-145 mm med
mange Illustration. Kun paa Tysk.

Til alle MÄRKLIN-Venner!

Det er en Selsfølge at vi ogsaa under de nuværende Forhold gør os alle Anstrængelser, for saa ridt muligt at opfylde vore Kunders Ønsker; dog bliver det desværre ikke til at undgaa at enkelte Artikler i dette Katalog ikke i rette Tid og undertiden slet ikke kan leveres; vi beder om Forståelse af denne forbigaaende Tilstand.

3

Det danske Märlinkatalog 1939 med henvisningen nederst til mulige forsyningsvanskeligheder i den kommende tid.



374 St Kesselwagen anno 1939.



Märklins førkrigskobling.

An alla MÄRKLIN Vänner!

MÄRKLIN
Katalog D 16 - 1939/40

GEBR. MÄRKLIN & Cie., G.m.b.H., Fabrik feiner Metallspielwaren, GÖPPINGEN (Württ.)

Side fra det tyske Marklinkatalog 1939-40.

Güterwagen Spur 00

362 1.- Kippwagen Kippwinkel nach 2 Seiten einstellbar, mit Fern- verriegelung, 8,5 cm lang	363 1.30 Planwagen Platte und Spannschorn ablenkbar, 8,5 cm lang	372 1.20 Rungenwagen mit Rungenrahmen, braun, 9,5 cm lang
365 -80 Offener Güterwagen braun, 8,5 cm lang	366 N 1.80 Kranwagen drehscheib. Kran mit Wind- ablenkvorrichtung, 8,5 cm lang	372 G 1.80 Rungenwagen wie 272, mit Spannschorn beladen
371 1.20 Offener Güterwagen mit Rungenrahmen, braun, 8,5 cm lang	374 S 1.60 Kesselwagen mit Rungenrahmen, gelb, mit Aufschrift „Shell“ 8,5 cm lang	364 -80 Räderbordwagen braun, 8,5 cm lang
	374 S1 1.60 Kesselwagen stummelfüßig, mit Auf- schrift „Standard-Kessel“ 8,5 cm lang	

MÄRKLIN
Preise in Reichsmark

Klassiske spor 00-godsvogne fra Märklin.



Einar Hoff med klenodiet.

Rutebil på afveje

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Engang for mange år siden – cirka i 1979 – forvildede jeg mig ned ad en blind vej langt ude på Sydlyn. Her, ved

lokaliteten Nab (også kaldt Nabbe), endte vejen blindt – men det gjorde ikke noget, for på grunden lige foran holdt en rutebil – ret udrangeret, kunne jeg se.

Rutebilen var blevet 'bofast' – den var udstyret med stråtag, helt korrekt udført med 'kragetæer' på rygningen – jo, det var et ømt syn. Indvendigt var rutebilen udstyret med lille køkken og opholdsrum med fine gardiner, så det var et herligt sommerhus...

Hvad der er blevet af den, ved jeg ikke, men jeg har ved senere besøg ikke kunnet finde den, så den er formodentlig skrottet og smeltet om forlængst – med mindre en af bladets læsere ved mere om rutebilen fra Nab/Nabbe?



Der kommer altid en sporvogn...



Se eller gense de skønne og hyggelige sporvogne i København, Århus og Odense. Flemming Søeborg fortæller om sporvognenes brogede tilværelse herhjemme fra 1863-1972.

"Der kommer altid en sporvogn..." er en bog med over 400 billeder på de 300 sider. Der er hestesporvogne, dampsporvogne, elektriske sporvogne, trolleyvogne og bybusser, men også masser af byhistorie og beretninger fra nulevende sporvognspassagerer og entusiaster.

Bogen udkommer den 15. september



GYLDENDAL

HOBBYMESS

Modeltog - Modelfly - Biler

Lørdag den 26. og søndag

Åbningstider: Lørdag kl. 10.00 - 18.00 og søndag kl. 10.00 -



Masser af nyheder fra de danske forhandlere...

Workshops hele weekenden...

Mange forskellige stande med modeltog, modelfly, RC biler, RC trucks, udendørs modeltog for børn, hoppeborg, minirace, racerbaner, byggesæt i fly/kampvogne m.m., garn, smykker og et spændende legerum til de yngste - Kort sagt noget for hele familien!

Mød bl.a. udstillere fra hele Danmark, Norge og Sverige samt producenter fra Märklin, Brawa, Noch, Roco/Fleischmann, Heljan, hobbytrade, McK Modeller, Acme, Brawa, NMJ, Jeco, Decas samt flere udstillingsanlæg fra hele Norden.

3000

- Danmarks største modeltogsmesse med bl.a. Fremo-anlæg

Sådan finder du Dan

Nørresundby

Lerumbakken 11 · 9400

Ta' første afkørsel efter tunnelen
I anden lyskryds drejes til højre
Nørresundby Idrætscenter



FLEISCHMANN



märklin

Læs mere på www.modeltogmesse.dk

SE AALBORG

- RC trucks og meget andet

den 27. september 2015

16.00 . Entré 95,- for voksne. Børn 50,- i følge med voksne



kvm. udstilling

odelmesse nogensinde (Målt på antallet af producenter)

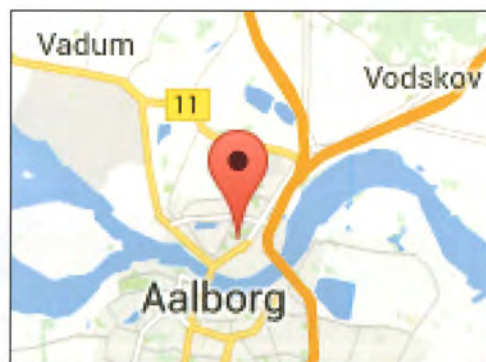
g fra Norge og meget mere...

marks største modelmesse:

by Idrætscenter

00 Nørresundby

len og fortsætter igennem første lyskryds.
jre og 200 meter længere fremme finder du



rklin

BREKINA
AUTOMODELLE

hobby trade



BRAWA
LIEBE ZUM DETAIL



Jeco
EXPRESS

dk eller på facebook/hobbymesse

Den 'hemmelige' sporvogn



Motorvogn nr. 437 (Scandia) - 1918

Den hemmelige sporvogn - linie 18 i H0-størrelse.

Tekst og fotos Flemming Søborg

Sidste år kom en modelsporvogn i skala 1:87 på markedet. Det kan nok diskuteres, om den overhovedet kom på markedet, for den har været umådeligt vanskelig at opspore. Jeg hørte om modellen fra en bekendt, der selv havde hørt om den, men ikke set den. Den skulle angiveligt være udsendt af Editions Atlas, et schweizisk firma, der har specialiseret sig i modelserier af biler og tog – og tilsyneladende også i sporvogne. Det er åbenbart tilfældigt, hvordan man får fat i tingene.

Det var en københavnsk linie 18-sporvogn i førkrigsbemaling, men uanset hvor, jeg søgte, kunne jeg intet finde om den – lige indtil midt i sommers, hvor

den dukkede op på en annonceside. Det kan nok være, at jeg skyndte mig at bestille og betale modellen, som lå på et rimeligt prisleje – 380,- kr. + fragt. Et par dage senere kom postbudet med pakken – og det stemte: Det var den smukkeste model af en linie 18-sporvogn i gammel bemaling (nr. 437). Forbilledet tilhørte en serie på 25 vogne, nr. 422-446, bygget 1915-20 til Københavns Sporveje som de sidste af de 'klassiske' typer af toakslede vogne. Nr. 437 er bevaret af SHS i netop denne bemaling.

Modellen er fastskruet på et stykke vej med rillespor. Vognen er komplet monteret med sidespejl, kontaktstang, sporskiftstang, koblinger og indretning. Selv de indvendige døre og stangen midt på endeplatformene er med. Alle



Forbilledet - Københavns Sporveje nr. 437, fotograferet sommeren 1995 på Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm.



Dørene er forskellige -



- for og bag og i hver side.

tagdetaljer er medtaget, og undervognen er flot detaljeret – endda med vognfjedre korrekt markeret med rød farve. Modellen kan rulle – sådan da. Akslerne af plast er fritløbende, men udstyret med supertynde løbeflader og flanger på under én millimeter – det betyder, at den ikke umiddelbart kan køre på et modelanlæg. Der skal hjulene udskiftes med nogle med større flanger.

Overdelen er fremstillet i relativt tynd plast (og er lettere gennemsigelig). Vinduerne er lidt bølgede, men giver dog alligevel et klart blik ind i vognindret. Bemalingen og påtrykkene er acceptable – specielt i betragtning af, hvor omfattende disse ting var på sporvognene før 1940. Der var stafferinger på siderne, små emaljeskilte under trinene



Ikke særligt store flanger - kun velegnet til vitrinebrug.



Masser af detaljer - lidt grove, men korrekte. Påtrykket er ikke 100 % fint.



Svingskiltet i vinduet er korrekt nok, men ikke stavemåden....

("Gør Plads for Udstigende"), linienumre på taglanterne, sving- og sideskilte med destinationerne, vognnumre, linieskilte samt de små linienumre og skilte i vinduerne. Det hele er med, intet er glemt - det er fantastisk. Editions Atlas



En søstervogn ived endestationen i Charlottenlund, søndag den 16. august 1936. Bemærk de ret mørke, lakerede døre. Foto Jan Walter.

har til denne produktion haft virkelige kendere med til planlægningen.

Umiddelbart kan jeg kun finde én diskrepans - som dog omvendt kan være korrekt nok: På siderne og fronterne er de små afviserlygter medtaget (fast rødt lys, der vises ved svingning). Disse blev monteret i 1938, men allerede i 1940-41 begyndte KS at forenkle bemalingen af sporvognene, hvorved de mistede stofferingerne og de hvide partier nederst på vognsiden. Dørene blev herefter også gule - indtil da havde de haft en mere gyldentbrun kulør. Det betyder, at linie 18-modellen egentlig kun så sådan ud i to til syv år - men gør det noget?

Forhåbentlig medfører denne model, at andre får 'blod på tanden' og begynder at lave rigtige, danske sporvognsmodeller i større serier - helst nogle, der også kan køre. Begyndelsen er gjort, og der sker andre, positive ting på sporvognsfronten dette efterår - sporvognene er for alvor på vej tilbage til Danmark! ■



Nydelig fremtoning med lidt grove detaljer, men generelt en vellykket model.

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

Messe Handel I/S

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



Hjørneejendom
2 etager med butik
Vejl pris 299

Hbis'er fra Brawa



SWS-vognen fra Brawa - en flot og repræsentativ vogn.



Sættet med tre almindelige, brune Hbis'er har samme farve - forskellen skyldes belysningen..

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Brawa udsendte først på sommeren de nye Hbis-vogne i DSB-bemaling. Der er udsendt et trevognssæt med brune vogne i epoke IV-V-bemaling - den ene har SWS-logo - og endvidere tre separate vogne i 'kunst'-seien - saksevognen, klavervognen og Grand Danois-vognen.

Der er tale om meget flotte vogne med glimrende påtryk. Grundmodellerne er Brawas tyske udgave af Hbis-vognen, men man skal være kender for at bemærke sig de store forskelle mellem danske og tyske vogne. Hbis'erne er lavet i talrige serier med forskelle fra serie til serie. Modellerne er forsynet med en mangfoldighed af



Påskriften står fint og skarpt på alle vogne.



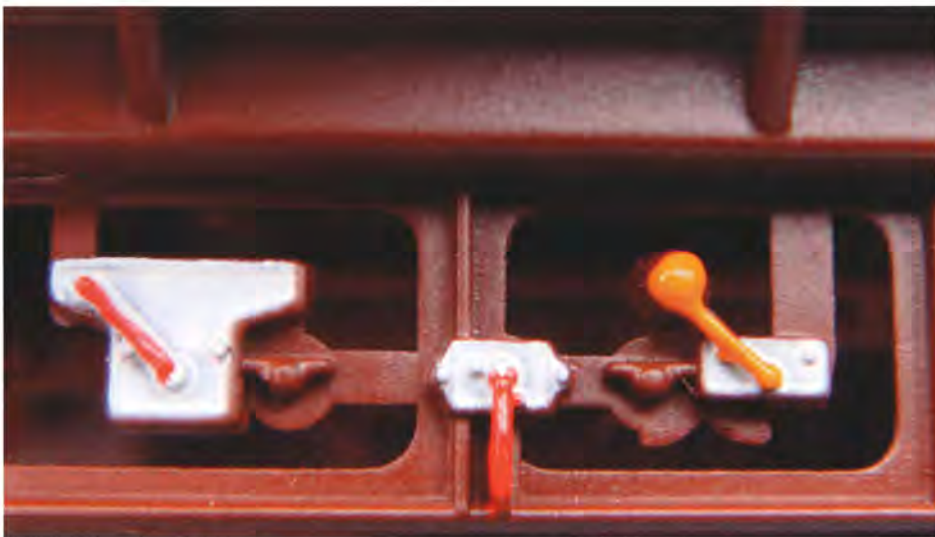
Den eneste oplivende farve på en af vognene, SWS-logoet.



Forbilledet for SWS-vognen - Hbis 225 0 001 Nykøbing F, Foto K.E. Jørgensen.



En neutral Hbis 225 2 001, den 24. maj 1997 i Nyborg færge. Foto K.E. Jørgensen.



Fine detaljer med præcist påført farve på undervognen.



Detalje af akselgaffel med rød plet på akselboksen - andre har en gul plet.

håndbøjler, trin, håndgreb og komplet undervognsudrustning. Påtrykkene er glimrende, farverne ligeså, og udførelsen af modellerne svarer til, hvad man kan forvente af storseriemodeller i dag. Dog har Brawas modeller ikke fjedrende puffer, og på dét punkt svinger Brawa meget - den nye VLTJ-maskine har f.eks. fjederpuffer.

Til gengæld har Brawa (eller deres danske konsulenter) husket den lille,

finurlige detalje med gule eller røde akselkasser. Farven afslører nemlig over for vognopsynet hvilken type hjul, der er anvendt - og hvad man skal være på vagt overfor. Ved røde akselkasser er der tale om helsmedede hjul uden løs bandage. Ved gule akselkasser er der tale om hjul sammensat af hjulskive og bandage. Endvidere var der ofte malet fire hvide, radiale markeringer - således kunne man hurtigt konstatere, om bandagen havde løsnet sig.

Trevognssættet indeholder tre mørkebrune vogne, hvoraf den ene (44 86 225 0 001-6) har påmalet 'SWS' (Special Waste System). De to andre er 'neutrale' og har numrene 01 86 225 0 387-0 og 484-5. Vognene er revideret 1985-86. De har pletmaling forskellige steder, sådan som Hbiserne fik det med tiden. Da det er tyske vogne, er der enkelte afvigelser fra DSB's vogne. For eksempel er trinene lidt anderledes på nogle DSB-vogne, og der er



Gavlen på en almindelig Hbis ved Fruens Bøge den 17. april 1999. bemærk sorte puffer. Foto Flemming Søeborg.

tilsyneladende heller ikke altid håndgreb på gavlene. Også pufferne farve er forskellig - hos DSB ser man sorte puffer, mens Brawas er brune. Vægten er for Brawas vogne 60 gram (mod 83 for McK-modellen). Alle mål er i overensstemmelse med forbilledet, og vognene ruller ubesværet, da akslerne er let ekvibrerede. Der er vedlagt diverse dele til vitrinebrug, så vognene er godt udstyret med detaljer.

Kunstvognene

Brawa har tillige udsendt tre af de såkaldte kunstvogne - vogne, der havde opsigtsvækkende dekorationer på de store vægflader. Det var dengang, hvor DSB med rette var stolt af at være en jernbanevirksomhed med tryk på jernbane - etaten rådede jo over såvel tog som skinner, stationer, færges, rutebiler og hele infrastrukturen. De tre vogne er klavervognen, saksevognen (begge dekoreret af Nina Kampmann) samt Grand Danois-vognen - som der faktisk var to af. De tre vogne baserer sig på samme grundmodel som de 'normale' DSB-vogne, men er selvfølgelig bemalet og literet hver på deres måde.

Klavervognen, 42 86 225 0 480-4, var en sjov dekoration på et stykke hverdagsmateriel, og det kan undre, at motivet ikke er blevet brugt før eller siden. Det er måske den mest originale dekoration på et stykke jernbanemateriel, og den burde have været bevaret. Den blev dekoreret omkring 1990 (?), og i 1995 blev den udlejet til Stora Papyrus for at indgå i papirtoget Næstved-Fruens Bøge (Dalum Papirfabrik). Her fik den nyt nummer 46 86 225 1 004-7, og den var indsat indtil i hvert fald 2001, hvor jeg fotograferede den i Odense. Modellen er revideret den 1. april 1992. I ørigt har modellen af klavervognen litereringen anbragt helt nede ved vangen - senere fik litereringen en mere almindelig placering, hvilket gik ud over dekorationen.



Gavlen på alle vogne har fine småting - håndbøjler m.v., men pufferne skulle være sorte.



Klavervognen i fri dressur- nydelig og flot.



Saksevognen - også en populær model fra Brawa.

Saksevognen, 42 86 225 0 493-7, er ligeledes en fantasifuld vogn. Den blev dekoreret i 1988, og den virker noget mere 'hidsig' med kradse farver og mere aggressivt design. I 1993 blev den omlitreret til Hbis-ø 42 86 225 5 493-2, tre år senere til Hbis-y 42 86 225 5 071-6. Den blev udrangeret i 1997. Modellen er revideret den 20. april 1990.

Den sidste, farvestrålende repræsentant er Grand Danois-vognen, nr. 21 86 225 0 478-3. De var oprindeligt beregnet til fast kørsel mellem Danmark og Frankrig (deraf navnet). Modellen har revisionsdato 10. april 1991. Den anden vogn havde nr. 21 86 225 0 209-2. Nu og da havde man held til at fange disse vogne rundt om i landet.

Disse tre vogne viser, at epoke IV-V ikke udelukkende havde grimme, blegbrune godsvogne, men at der også kunne være spræl på farvesætningen. Hbis'erne er i øvrigt måske den vogntype, som med tiden fik flest underlitre-ringer, så mon ikke der efterhånden vil komme Hbis-ø, Hbis-y, Hbis og mange andre? I dag er det meget sjældent at se en Hbis (alle danske vogne er væk), men det kan forekomme, at man ser en hbis hængt på et af de godstog, der drøner gennem landet uden stop. Vogntypen, der var meget stor for sin tid, virker i dag nærmest undselig og lille, men sådan er der jo så meget. ■

Brawa art. nr. 48955 Trevognssæt med Hbis. vejl. pris 950,-.

Brawa art. nr. 48956, 48957, 48958: Grand Danois, Sakse- og Klavervogn. Vejl. pris 330,-.



Klavervognen Hbis 46 86 225 1 004-7 i Odense, november 2001. Bemærk, at litreringen er flyttet til 'normal' plads. Foto Flemming Søeborg.



Hbis 21 86 225 0 209-2 Grand Danois i Svendborg juli 1992. Nabovognen er en schweizisk Hbis-vogn af helt andet udseende. Foto Flemming Søeborg.



Vruff - pas på, hunden er løs.



Påskrifterne på Grand Danois-vognen.



Grand Danois - en stor godsvogn fra 1980'erne.

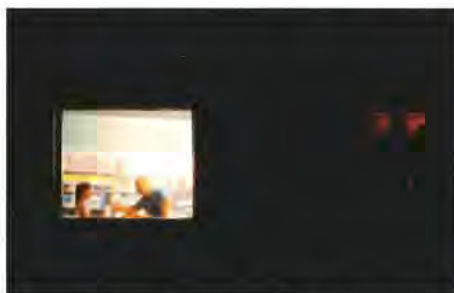
Intelligent lyssystem fra NOCH

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Det kan være lidt irriterende at montere lys i bygninger – det er ikke alle, der er lige begejstrede for at trække ledninger, lodde osv., og hvis man ydermere vil have forskellig lysstyrke i husenes rum, kan opgaven blive uoverskuelig. Bøvlet slipper man for med NOCHs nye lyssystem, der baserer sig på en nyhed fra Woodlands Scenics.

I al sin korthed går det ud på, at man fra en styreenhed tilslutter op til fire sæt lysdioder. Lysdioderne afgiver et kraftigt, hvid-gult lys, men ved hjælp af drejekontakter på styreenheden kan de fire lyskilder individuelt styres. Hvis man inddeler sine huse med skillerum, kan man således få rum med individuel lysstyrke.

Det er legende let at montere og installere systemet. I sættet er der styreenhed og to lysdioder samt to træskruer. Lysdioderne er færdige til brug med 60 cm ledning monteret med ministik, og der er plads til fire lyskilder pr. styreenhed. De skal strømforsynes fra en konventionel modeljernbanetransformator med et specialstik (art. nr. 96370). Dette skal anskaffes separat. ■



Kraftig belysning i butikken, dæmpet lys i stuen.



Som følge af, at lyskilderne kan dæmpes, kan man lege med lyset og få den ønskede styrke og farvetone frem, her i et Danscale-hus.



Her har man brug for kraftigt arbejdslys i stueetagen, mens man hygger sig i de andre rum.



NOCHs lyssæt med kabler.

NOCH art. nr. 96300/ JP5700 Licht Verteiler Startset/Lights & Hub System. Ca. pris kr. 135,-

Markedsdage på Danmarks Jernbanemuseum

Af Flemming Søeborg

Mange har savnet jernbanemarkederne på Danmarks Jernbanemuseum. Nu afholder museet et 'nyt' marked i dagene den 12.-13. september, nemlig et gammeldags marked med diverse boder med typiske handelsvarer fra dengang, hvor jernbanen var ung. Dertil gøgl, folkedansere, en spåkone, verdens stærkeste mand og lignende indslag – med fremvisning af nogle af de ældste lokomotiver på drejeskiven og historiske oplæg.

Anledningen er den fynske hovedbanes 150-årsdag den 7. september, en begivenhed, der var med til at binde Danmark sammen og sikre den ud-

vikling, der gjorde landet rigere på alle måder. Jubilæet markeres også ved et par (gratis) rundvisninger i Odense, allesammen med relation til jernba-

nen og udviklingen i byen og havnen. Se mere på museets hjemmeside www.jernbanemuseet.dk. ■



Det Danske Jernbane-Driftsselskab.

Dronning Louises Bane.

Ved Stoppepladsene paa den fynske Jernbane holde Togene indtil Videre som følger:

Ved **Holmstrup, Skalbjerger, Breed og Gjældsted:**
Morgentoget fra Middelfart) Mandag, Onsdag og Lørdag
Aftentoget fra Nyborg) samt Søn- og Helligdage.

Ved **Elby:**
Morgentoget fra Nyborg) Tirsdag og Fredag
Aftentoget fra Middelfart) samt Søn- og Helligdage.
p. t. Odense, den 7de September 1865.

Overdriftsbestyreren.

VLTJ ML 25 fra Brawa



Her kommer VLTJ ML 25 ind på scenen med en ligeledes ny Hbis fra Brawa.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

I 1989 anskaffede Vemb-Lemvig-Thyborøn Jernbane (VLTJ) et 'nyt' diesel-lokomotiv, BR 211 130-0 fra DB. Efter en istandsættelse hos Regentalbahn, hvor lokomotivet tillige blev ommalet i elfenben/orange farver, kom lokomotivet i drift ved VLTJ, i første omgang som ML 15, et år senere omlitreret til ML 25. Lokomotivet var velegnet til driften med mindre godstog, først og fremmest til og fra Cheminova på Harbøre Tange, men i 2001 anskaffede VLTJ i stedet en MY-maskine 'Victoria' fra DSB (1152, omlitreret til Mv 28), og ML 25 blev solgt igen. Det har siden skiftet ejere et antal gange.

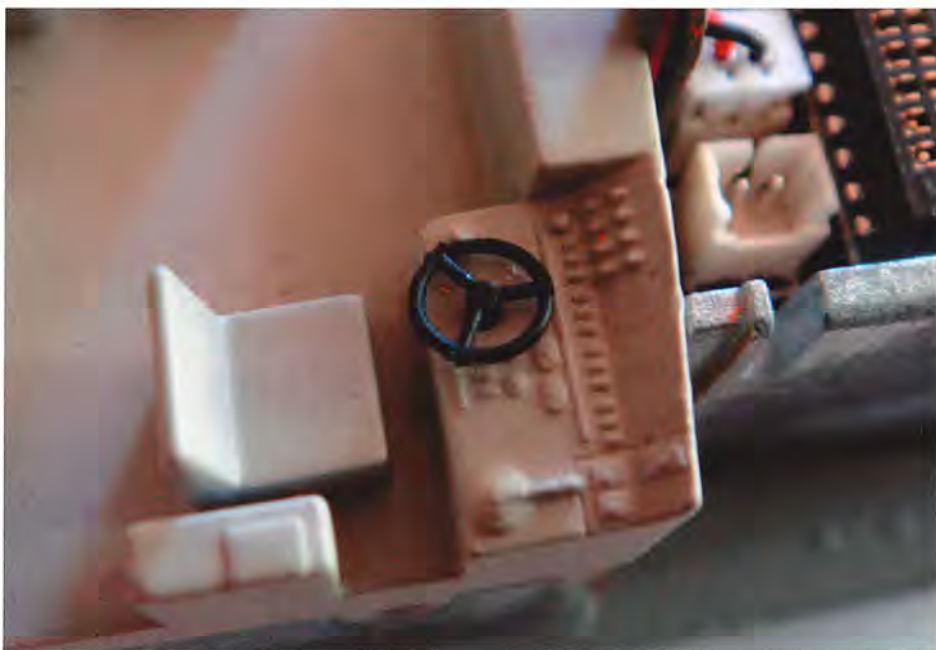
Danske privatbanelokomotiver i model hører til sjældenhederne, bortset fra de talrige Mx-udgaver fra Heljan og enkelte andre modeller. VLTJ's ML 25 har tidligere kunnet fås i lille oplag fra DWA, men ellers har man stort set været henvist til selvbyg. Nu er ML 25 netop udsendt fra Brawa. Det er en omlakering af den nye BR 211-model.

Et dejligt lokomotiv

BR 211 er nærmest en standardmodel, som alle tyske modeljernbaneproducenter har haft i programmet i mange årtier, og nu er det altså Brawas tur. En så almindelig model må derfor udskille sig som noget særligt, hvis den skal have publikums bevågenhed, men hvad byder den så på? Den er målfast, og bemalingen er helt i top. Der er knivskarpe grænser mellem de to farver på overdelen, glansen er tilpas halvmat, og alle detaljer står fint og skarpt. Påtrykkene er ligeledes i orden, og de fleste detaljer er på forhånd

monteret. Modellen har fjedrende puffer – det er sådanne detaljer, der lige giver modellen et kvalitetsløft. Der er frit gennemkig gennem ruderne, og på hjørnerne er de tynde balustre monteret – desværre ret udsatte for at blive bukket eller knække.

Bogierne er veldetaljerede med brem-



Versågod at tage plads, hr. lokomotivfører.

seklodser i plan med hjulenes køreflader, og der er NEM-koblingsskakter for og bag. Undervognen har flere detaljer, end man normalt ser det på diesellokomotiver, der ofte har glat bund. Ved analog drift skifter lyset som vanligt fra gult triangellys foran til to røde slutlanterner – og der er konstant belysning af førerhuset. Ved digital drift med 21-pin dekoder får man flere muligheder: Der er dels helt slukket lys, røde slutlanterner, kun gult frontlys eller gult lys

for og bag (rangerlys); endvidere kan man regulere styrken i førerrumsbelysningen, som dog ikke kan slukkes helt.

Når man med møj og besvær har fået overdelene af, kommer man til modelens indre. Pas på håndgreb, balustre og andet, der nemt knækker under aftagelsesmanøvrerne. Det gælder for øvrigt også ruderne i førerhuset, der blot er presset fast ligesom visse typer brilleglas. Man kan evt. nøjes med at tage førerhuset, indretningen og den korte overdel af. Under denne sidder NEM-blindstikket. Der er plads til højttaler under den lange overbygning, og som noget overraskende er rotoren under det fine, ætsede gitter drejelig. I den digitale udgave fra Brawa er der monteret drev til rotoren, ligesom der er spinkle, digitale koblinger for og bag.

Min model kørte ikke helt fejlfrit – den kørte i ryk, men det kan skyldes,



Brawa-modellen adskilt i dens forskellige dele med dekoder isat.



Fint, ætset metalgitter over rotoren.



Flotte bogiesider med mange dele separat monteret.



Undersiden af bogierne byder også på mange detaljer.



Knivskarpe påtryk på førerhus og undervogn.

at noget sidder løst efter mine mange forsøg på at samle modellen igen – det var meget svært, og mange dele knækkede af undervejs. Mærkeligt, at Brawa stadig ikke bruger Delrin eller andre nylonmaterialer til de udsatte dele. Modellen vejer cirka 300 gram, og der er to hæfteringe til forøgelse af trækraften. VLTJ ML 25 er trods monteringsproblemerne en dejlig model fra Brawa til en behagelig, lav pris, og man kunne blot ønske sig, at der var flere, danske forbilleder, som så let kunne



Så er ML 25 parat til at køre videre.

laves ud fra de eksisterende modeller – og ikke kun T- og N-maskiner, Lint- og Desiro'er.

I øvrigt fortæller Ole Linå Jørgensen, der tog sort/hvide billeder af ML 15 før omlitreringen i 1989, om grunden til den lidt besynderlige litrering med store bogstaver og mindre cifre. Årsagen skulle være den simple, at da lokomotivet skulle have nyt nummer (af hensyn til radiokommunikationen), ville VLTJ spare på udgifterne til bemaling, så man nøjedes med at overmale '15'. Da '25' fylder mere end '15' (med den samme typografi), valgte man åbenbart i stedet at påføre nummeret med mindre typer. ■

Brawa art. nr. 42832 VLTJ ML 25, analog. Vejl. pris kr. 1.360,-.



VLTJ ML 25, fotograferet i 1992 af Tom Lauritsen. Arkiv banebøger.



ML 15 endnu inden omlitreringen til ML 25. Lemvig, den 8. september 1989. Foto Ole Linå Jørgensen.



Endnu et kig på ML 15 i Lemvig, den 8. september 1989. Foto Ole Linå Jørgensen.

Endnu en ny MY



My 1140 ankommer med friske forsyninger af brændolie til depotet.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Jeg fik min første My i julen 1966. Det var førsteudgaven af Märklins My 1106, artikelnummer 3067. Det var modellen med overføringsbillede med safrangult vingehjul, og modellen var konstrueret fuldstændigt i metal. Dét var den rigtige My! Stærk, robust, i korrekt farve (Märklin havde fået leveret dåser med original maling fra DSB, fremgik det af dagspressen!) – ja, det var lokomotivet over dem alle. At det så viste sig, at det var fyldt med fejl – for kort, forkerte frontruder, grim koblingsspalte på fronten, 'gedebukkespring' ved retningsskift – anede jeg dengang intet om, for Märklins My var det eneste rigtige My-lokomotiv (jo, nogle sværgede til Fleischmanns kitschede My-model til jævnstrøm, andre foretrak Longs dyrere model, men Märklins var 'den ægte vare' for mig). Den var så vigtig, at der var helsides annonce for den i Anders And.

Gennem årtier holdt Märklin-modellen sig på markedet. Der kom rød/sorte varianter, nye oplag af den vinrøde udgave, den gule My blev også lavet, og naturligvis blev den også digital og fik f.eks. flere håndbøjler, sneplove, kortkoblinger etc. For et års tid siden – da forbilledet fyldt 60 år – var det omsider på tide for Märklin at lave en ny model (og ikke blot atter støve formene af).

Den er nu på markedet. Det er nu rettere toleder-udgaven fra Trix, som gennemgår testen her, men Märklin-udgaven har givetvis de samme fortrin og ulemper som DC-modellen har – hvis der da er nogle. I hvert fald er det en

vægtig sag – Trix-modellen af My 1140 vejer hele 529 gram – til sammenligning vejer konkurrenterne fra Roco, Heljan og NMJ omkring 370 gram (udgaven fra B-Models, som vi også gerne ville afprøve, er desværre ikke dukket op endnu).

Vægten er der altså ikke noget at ud-sætte på. Det samme gælder finishen på overdelen, der er lavet af metal – det er dejligt og minder om min gamle MY. Den er sin vægt værd. MY'en er bemalet i halvmat, flot vinrød farve med gule påskrifter og vingehjul samt hvide 'fartstriber'. Påtrykkene er fine og skarpe og komplette – mange påskrifter var der oprindeligt ikke på litra My. Selve typografien på siden ("MY") er dog ikke helt korrekt, men til en trøst så har virkelighedens My 1101 i årevis også kørt rundt med forkert typografi; meget af materiellet på Danmarks Jernbanemuseum har også forkerte typografier, så det er åbenbart noget, man ikke har taget så tungt på førhen. Vingehjulet er desværre også af den 'hængende', lidt livstrætte udgave, hvor det skulle have lidt mere 'schwung' over sig. Til gengæld er de fine buer på de hvide linier over lygterne ramt meget godt – fra dem, der har har bemalet virkelighedens My 1101 ved jeg, at det var uhyre vanskeligt at male netop disse ting, da fronten buer i flere retninger, og der ikke rigtigt er noget fikspunkt at måle (og male) efter.

Code detaljer

Detaljeringen er gennemført i langt videre omfang, end det er set på tidligere Märklin-(Trix-)My-modeller. Selv de små øskner på taget er medtaget, men fløjten på taget mangler dog. De mange



My'en er uden ekstradele til vitrinebrug, så man må leve med spalten – et typisk Märklin-træk.



Fabrikspladen mangler bundfarve i påtrykket.



Fine rotorer og andre detaljer på taget.

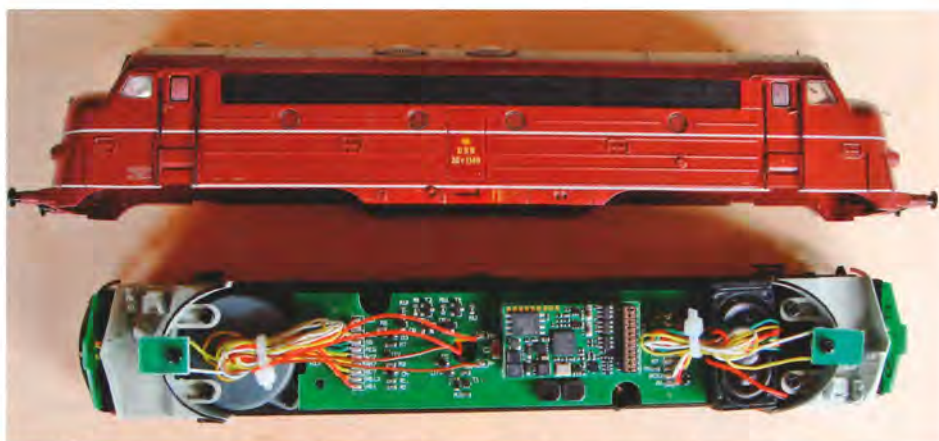


Sæder og instrumentkonsoller er antydet i førerrummet.



Lidt forkert typografi til litreringen, men med korrekte 'skygger' på tal og bogstaver. Kronen er dog lidt 'død' i det.

nittebånd er gengivet hen ad taget, og rotorbladene er fine. Det samme gælder sidegitrene, som virker mere overbevisende end f.eks. på NMJ's model. Dybdevirkningen er bedre, og man fornemmer tydeligt skræstivere og andre profiler bag gitret. Alle løselede er monteret på forhånd.



Modellen er godt fyldt op indvendigt. Gitteret er korrekt sortlakeret.



Til sammenligning My 1101 i nymalet tilstand ved jubilæet på Danmarks Jernbanemuseum i 2014 - også med forkert 'M' og uden 'skygger'.

Der er frit kig ind gennem de helt klare ruder til førerpladsen, som er langt bedre gestaltet end hos Roco/NMJ, da der er sæde, konsoller og antydede instrumenter og håndgreb. Det ses dog først, når overdelen er fjernet. Dørhåndtagene til førerrummet er ikke markeret med farve, og det gælder også vinduesrammerne ved sideruderne. Fabrikspladen kunne være gengivet mere korrekt, hvad angår bundfarven. Taget er lidt sølvagtigt, hvilket ikke er helt korrekt, men det har en svag patina, som tager noget af det skinnende. Bogiesiderne er tredimensionelle med pæn fremtoning, men bremseklodserne sidder ikke ved hjulenes køreflader – det gør de hos NMJ. Længde, højde og bredde svarer til Roco og NMJ og er dermed helt i orden nu – MY'en er blevet voksen – men den har dog stadig nogle typiske Märklin-afvigelse: Således er pufferhøjden (midten) ca. 14 mm (skulle være 12 mm), og højden på lokomotivet er 1-1½ mm for stor.

Der er ikke vedlagt ekstra lukkede skørter, bremseledninger eller snepløve

til vitrinebrug, og fronten er stadigvæk forsynet med den store spalte til koblingen – Märklin-slægtsskabet fornægter sig ikke! På rundingerne ved fronterne er der korrekt monteret håndbøjler. Det havde de første MY-lokomotiver ikke – de blev monteret omkring 1956 og frem. MY 1140 kom i drift den 13. marts 1958 i Vest-området, hvor den forblev indtil udrangeringen i 1989.

Teknikken

Modellen har træk på fire aksler, hvoraf de to yderste er forsynet med hæfteringe. Der er strømoftag fra alle aksler, også fra dem med hæfteringe, så man kan formodentlig udskifte disse aksler, hvis ønskeligt. Modellen kører beredvilligt på kommandoen '3' i digitaludgaven – ja, MY'en fra Trix er fra begyndelsen udstyret med dekoder og højttaler, så heller ikke det behøver man at rode med endsige fremskaffe fra forhandleren. Dejligt og et plus mere!

Kørslen er jævn med passende fart, men det kan selvfølgelig justeres efter behov. Der er klar, gul belysning for (tre-lys) og to røde slutlanterner, der skifter automatisk. Lyset i førerrummen kan tændes og slukkes individuelt, og da man tydeligt kan kigge ind, bør man placere en lokomotivfører herinde og bemale armaturer, instrumenter m.v. Man kan skifte til en art rangerlys med konstant trelys for og bag – ikke helt korrekt, da blot de to nederste lygter skal være tændt under rangering. Der er også mulighed for kun at tænde slutlanternerne til brug for styrevognskørsel. Lyden er tilpas rå og passer godt til MY'en, men det er nok en smagssag. Dertil kommer diverse andre lyde, piften og fløjt – i hvert fald giver metaloverdelen en god resonansbund for lydene. Motoren er centerstillet, men helt indkapslet, så jeg kan ikke vurdere, om der er svinghjul.



Taget på My 1112 den 7. september 2007 - her ses de mange øskner hen langs taget. Foto Flemming Søeborg.



Her ses det mere 'flyvende' vingehjul på My1125 i nordenden af Nykøbing F., september 1958. Foto Holger B.D. Sørensen.

SIKKERHED og PRÆCISION

Altid en skinnelængde foran.. med

MÄRKLIN Det næst salgsmæssigste modeljernbane-system i Danmark...

MÄRKLIN-NIVIO
A.S. 002 - Dansk
Gross-handelsselskab
Højre Side 1100

kr. 94,00

Den nye My er i hvert fald for Trix-udgavens vedkommende en værdig afløser for den gamle, veltjente 3067 og alle dens efterfølgere. Om den nye My vil holde sig gennem de næste 50 år – tjaa, svært at sige, men den har alle oddserne med sig, så den skulle være sikret et langt liv. Og skulle jeg vælge én eneste model at tage med mig i tilfælde af pludselig evakuering, ville Trix-My'en være et oplagt valg – en My skal være lavet af metal helt igennem. ■

Trix art. nr. 22670. My 1140 med lyd. Vejl. pris kr. 2.300,-

Anders And nr. 40, 6. oktober 1964 bragte denne annonce med MY på bagsiden, og det tændte met ét julelys i mange drenges øjne, herunder mine. Tænk, nu kunne man få et rigtigt, dansk lokomotiv til sit "elektriske tog" - hvis man da havde råd! Min MY blev nærmest slidt op de følgende år med flere pletmalinger til følge - og til sidst afhændet.

Scania CF-bussen

Tekst og fotos Lars Olov Karlsson

Scania-Vabis har gennem mange år bygget chassiser til busser. I slutningen af 1950'erne introducerede man en ny bus, hvor Scania-Vabis også byggede karosseriet. Den nye bus blev kaldt CF og blev i årene 1959-66 bygget i over 900 eksemplarer. Det skete i det tidsrum, hvor man var under omstilling fra venstre- til højretrafik i Sverige, og behovet for busser var derfor stort.

De første CF-busser blev leveret til venstrekørsel. Da datoen for omlægning til højrekørsel nærmede sig, blev busserne fra 1964 leveret med døre i højre side og blot en enkelt i venstre side. Efter omlægningen den 3. september 1967 blev busserne bygget om til kun at have døre i højre side. Nybyggede busser blev naturligvis leveret som rene højrekørselsbusser efter 1967.

Statens Järnvägar (SJ) købte flest busser – det var i disse år sveriges største busselskab. SJ fik næsten 500 CF-busser. Det største busselskab, Stockholms Sporvägar, anskaffede ingen CF-busser. Da efterfølgeren, Storstockholms Lokaltrafik (SL) blev dannet i 1969, overtog de mange private og tidligere SJ-busser



En SJ CF-bus i Uppsala i 1975. Det er en venstrekørselsbus, som selv otte år efter omlægningen stadigvæk kun har 'overgangsdøren' i højre side. Bemærk cykelstativet foran.

og fik så 300 stykker i vognparken. De øvrige CF-busser kom til forskellige lokale og regionale busselskaber. Der blev blot eksporteret en enkelt, til Island.

Der var mange variationer af CF-bussen i tidens løb. Ud over de forskellige

dørarrangementer i højre og venstre side var der to forskellige akselafstande og flere motortyper. CF-busserne var i drift ind i 1980'erne, og i dag er der bevaret mange som veteranbusser, mobile homes eller som transportkøretøjer for racerbiler eller motorcykler. ■

Sveriges Jernbanemuseum 100 år



Eksprestogslokomotivet Göta på museets drejeskive. Det er bygget af Beyer, Peacock & Co. i England i 1866.

Tekst og fotos Lars Olov Karlsson

Den 23. maj var det nøjagtigt 100 år siden, at det svenske jernbanemuseum åbnede. Det var ikke noget stort museum, det var bare nogle lokaler i SJ's kontorbygning på Vasagatan i Stockholm. Museet kunne ikke fremvise lokomotiver og vogne i virkelig størrelse førend i 1942, hvor man åbnede en enkelt museumshal i Tomtebodan, lige nord for Stockholm. I 1970 flyttede museet til Gävle, hvor man for første gang kunne udstille såvel lokomotiver og vogne som mindre genstande. Siden dengang er museet udbygget i Gävle, og det har nu hovedudstillingen i to lokomotivremiser syd for byen og museum og værksted i et gammelt vognværksted nord for Gävle. Om sommeren plejer der at køre en skinnebus mellem de to afdelinger.

100-års jubilæet for det, som man i dag kender som Sveriges Järnvägsmuseum, blev besøgt af over 8.000 besøgende på selve dagen. Der var kneben plads, men det var hyggeligt. Der var mange arrangementer såvel for den sande entusiast som for almenheden. Flere af museets unikke lokomotiver fra 1800-tallet var i drift som f.eks. Prins August (1856) fra SJ's allerførste samling og Göta fra 1866. Der ankom et kongeligt tog til museumsstationen Hennan, trukket af Cc-lokomotivet fra 1892 med såvel kongen som dronningen. De var dog ikke med blåt blod i årerne, men var udklædt museums personale.

For publikum var der et gammeldags marked, hestevogne og velocipeder og desuden bryllups-service. De, der havde lyst, og som havde papirerne i or-



Det kongelige særtog ankommer til museets station Hennan. Det bliver trukket af Cc-lokomotivet nr. 404 fra 1892.



Kongen og dronningen hilser på folket. Begge er til hverdag ansat på Sveriges Järnvägsmuseum og hedder Peter Iller og Kristin Thorudd.



Cc 404 med et af de mange, fyldte tilbringer tog mellem Gävle Central og Sveriges Järnvägsmuseum.



Som en forsmag på 100-års jubilæet i september var ellokomotivet Pa 27 fra 1914 i drift. Lokomotivet indgik i den allerførste samling af ellokomotiver ved SJ og var beregnet til person- og eksprestog på strækningen Kiruna-Riksgränsen.

den, kunne gifte sig på museet. Seksten par gjorde det!

Næste gang, man skal holde fest i Gävle, bliver den 12.-13. september i år, hvor det er 100 år siden, at de første, elektriske tog kørte på Malm-banen oppe nordpå. Der vil blive kørt med flere gamle ellokomotiver, og man får besøg af en livslevende Krokodille fra Schweiz den 12.-13. september. ■

Husdyr på modeljernbanen



Hunkatten Lulu vogter på toggangen, som dog nok er indstillet netop på grund af Lulu!

Tekst og fotos Rolf Brems

For de fleste modeljernbanebyggere gælder det om, at ens modeljernbane afspejler et så levende og naturtro miljø som muligt.

Bygger man sin modelbane i en kælder eller i et let fugtigt udhus, har man alle muligheder for at få rigtigt liv på banen, om end det nok er uønsket.

Allerede, når du slæber en træplade hjem fra tømmerhandlen, kan du risikere at få en masse smådyr med indenfor. Typisk er en sådan plade, der har stået på et mørkt og fugtigt sted, beboet af støvlus.

Støvlus (*Psocoptera*) er små, blødhudede insekter, der hører til under "bark- og boglus". De kendes nemmest på, at de hopper, og har man held til at mase dem, bliver der et vædt mærke.

Nu skal man ikke fortvivle, bild konen en historie på ærmet og stil pladen i stuetemperatur en dags tid, så tørrer de ind, men sætter du den i kælderen, undgår du næppe, at de kommer igen.

I kældrens mørke og fugt boltrer de sig. De lever af skimmelsvamp, som trives langs med kolde vægge, men findes også i papir, deraf navnet boglus. De gør nu ikke den store skade og bekæmpes bedst med varme og god udluftning eller en afugtning af rummet.

Mejeredderkoppen, (*Pholcus phalangioides*) er et større og mere generende dyr og let genkendeligt på dets lille krop og lange tynde ben. Mejeredderkoppen er helt afhængig af vore huse og kan i Danmark faktisk ikke klare sig udendørs. Indendørs trives den godt i kældre med fugtig



Her er det en mejeredderkop, som er i sit rette element i et hjørne over anlægget.

luft, men også i f. eks. badeværelser. Det særlige ved mejeredderkoppen er, at den gerne lever af andre edderkopper i huset.

Den hænger i tynde tråde i hjørner under loftet eller under anlægget. Også på selve anlægget formår den at lave en masse spind mellem bygninger og vægge. Den er svær at se og bekæmpes bedst med en støvsuger.

Sektoredderkoppen (*Zygiella atrica*) træffes både indendørs og udendørs. Den ses gerne i vindueskarme, hvor dens karakteristiske spind og efterladenskaber afslører den. Sektoredderkoppen friholder en kile (sektor) i spindet til dens alarmtråd. Har man først øje for det, er det derfor let at genkende nettets ejermand.

Det er den, som på min sydvendte del af banen spinder et spind i indgangen til mine tunneller, et meget bastant et af slagsen.

Husedderkoppen (*Tegenaria domestica*) er ikke i direkte opposition til modeljernbanen, den bruger anlægget og de mange gemmesteder til at jage sit bytte og er nok mest skræmmende i kraft af sin størrelse. Den kan faktisk blive op til 10 cm fra ben til ben, men 2-3 cm er mere almindeligt, og den bor i det samme hus i dens fireårige levetid.

Flere gange har jeg oplevet, at en husedderkop er blevet opskræmt ved kørsel eller omrokering på anlægget, men den finder dog hurtigt et nyt gemmested.

Kældbænkebidere (*Porcellio scaber*) holder til ved det fugtige gulv, gemmer sig gerne under kasser, men den kan forville sig op på mo-



Støvlus, de små væsener, ser man tit i gamle bøger, men også hvor der er mørke og fugt.



Støvhus *Psocoptera* Skadedyr i levnedsmidler.

delanlægget. Den ligner den gængse bænkebidere.

Felis catus eller Felis silvestris catus er et lille, tæmmet, kødædende pattedyr ofte med pels. Den kaldes huskatten eller bare kat.

På mit anlæg ynder den at lægge sig i vindueskarmen og betragte de sære rotter, der suser ud og ind i tunneller og ved specielle lejligheder vil den lege Godzilla.

Devisen må være: Sørg for en god rumtemperatur og udluftning, støvsug anlægget med et specialmundstykke med bløde børster, hold gulvet frit i kælderen, så krybet ikke kan bosætte sig – og hold døren lukket for katten. ■

Dyr på toget

I en anden artikel handler det om dyr på modeljernbanen – men der er skam også dyr på de rigtige tog. Tommy Jørgensen, der arbejder på S-togsværkstedet i Høje Taastrup, hvor han bl.a. står for rangeringen med S-togsstammerne, har sendt en række billeder af en oplevelse på den Køf-maskine, han benytter til daglig. Tommy fortæller:

- En fredag, hvor jeg laver service på del lille slider (Køf 287), som jeg bruger til at rangere lokomotiver med, var en stær ved at bygge rede i den lille hulning ved venstre puffer. Om mandagen var der fire små grønne æg, og fru Fugl var væk. Den kom dog tilbage og lagde sig ned og rugede.

Da der senere var brug for, at jeg skulle bruge Køffen, var fugl og rede der stadig, og i mellemtiden var æggene blevet udklækket.

- Øv, tænkte jeg, men arbejdet skulle jo udføres, så jeg kørte med forsigtighed ud for at hente et ME-lokomotiv, og fuglen blev liggende et godt stykke af vejen. Fuglen blev forskrækket, da jeg kørte under en bro, hvorefter den fløj væk.

- Ærgerligt, tænkte jeg, og da jeg igen kørte Køffen tilbage, sad stæren på en stolpe og ventede.

Da jeg gik ud for at sætte fremmednet på maskinen, fløj hun meget tæt på mit hoved lige som for at sige tak, fordi jeg kom tilbage.

- De efterfølgende dage kunne jeg komme tættere og tættere på reden,

og stæren og jeg gloede bare på hinanden. Til sidst kunne jeg fotografere rede og fugl på kun én meters afstand, og hun kom også med orme til ungerne og fodrede, selv om jeg stod lige ved reden. Det må siges at være tillid.

- Heldigvis har jeg en god chef, der synes, at det bare er fedt, at vi også servicerer dyrene, så vi blev begge enige om, at gæsterne bare skulle have fred. Det samme syntes kollegerne, som holdt sig pænt væk, for som de sagde: Tommy, det er jo dig, der er blevet bedstefar, vi holder os væk. Jeg måtte så bare finde anden trækraft til at flytte de store maskiner, der skal ind på værkstedet. Det blev så den akkumulatordrevne CRAB Nr. 1, der måtte gøre arbejdet – den kan trække et ME-lokomotiv og er uhyre effektiv og praktisk.

Nu er ungerne færdigudviklet, og alle er fløjet fra reden, og jeg er blevet en oplevelse rigere. ■



Nu sørger du for at rangere ordentligt uden for mange stød, synes fuglen at tænke. Foto Tommy Jørgensen.



En Køf er som skabt til at bygge en fuglerede i, mener fru Stær åbenbart. Høje Taastrup den 10. juli 2015. Foto Tommy Jørgensen.



Sikken en redelighed på Køf 287.... Foto Tommy Jørgensen.



I 2001 byggede en anden fugl rede under tyfonen på et anden generations S-tog. Foto Tommy Jørgensen.



ME 1525 med den lille, akkumulatordrevne CRAB Nr. 1 den 17. maj 2015 i Høje Taastrup. Foto Tommy Jørgensen.

Odense Havnebane adieu



Blot et enkelt spor førte fra banegården ned til havnen, men broen her synes at være udlagt for to spor.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Med lidt god vilje kan man 'hægte' Odense Havnebane på hovedbanen over Fyn, der som bekendt fylder 150 år i år. Havnebanen er dog yngre, idet den blev anlagt 1886/87 og med tiden udvidet betydeligt. Der var utallige virksomheder, som benyttede havnebanen, der ud over at dække hele den indre havn fulgte Odense Kanal et godt stykke ud. Blandt de mange virksomheder, der benyttede



F 441 på Odense Havnebane den 28. april 2001 - en specielt arrangeret tur.



Sporrammer, parate til smelteovnen - sikke værdier, der går tabt ved banenedlæggelser.

havnebanen, var selvfølgelig de 'klassiske' havnefirmaer – grovvareselskaber, møllerier, sand- og grusfirmaer, pak- og lagerhuse, tømmerfirmaer – men der var også Odense Staalskibsværft, H.I. Hansens skrotfirma, diverse olieselskaber og mange, mange andre. Omkring år 2000 var det slut, og havnen henlå i langsom 'dødsdansk'. I dag er havnen – som næsten overalt i landet – invaderet af moderne kontor- og glaspalæer med ikke-havnerelaterede virksomheder og boligområder, hvor 'man' bare venter på, at resten af virksomhederne drejer nøglen om og forsvinder. Det giver flere, attraktive byggegrunde til flere glashuse.

Rundt om på havnen findes mange sporrester – men det er i dag umuligt at gentage de 'opvisningskørsler', der fandt

sted hen imod havnebanens endelige lukning. Enkelte gange blev der arrangeret særtog på havnen, blandt andet med F 441 og nogle museumsgodsvogne. I år 2000 kunne Odense Banegårds gule MK-lokomotiv ses med skrotvogne til H.I. Hansen. Nu er det heldigvis lastvogne, der klarer al godstrafik, så er vi fri for godstogene, der bare fylder op på skinnerne.

Skinnerne væk

Forbindelsesbanen fra banegården ned til havnen lå i mange år uberørt hen – næsten som om man håbede på, at der kunne komme gang i gods på skinner igen. Dét håb er i hvert fald godt og grundigt væk nu – for i forårets løb blev denne banestrækning nedlagt, og i juli lå store stabler af demonteret jernbane 'på lager' under broen ved Ålykkevej – næsten som dele fra en modeljernbane, der kunne samles på nyt et andet sted.

Det bliver den ikke; når skinnerne er skruet fra svellerne, går de til hver deres genanvendelse – skinnerne smeltes om, svellerne bliver vel deponeret, indtil tjæ-



Her førte banen op til banegården ad en snorlige stigning.



MK 603 med skrotvogne fra H.I. Hansen, Odense Havnebane år 2000.



Sporet ind til Kommunekemi - effektivt afbrudt.



Advarselsanlægget er stadig intakt, men der kommer aldrig op mere hertil.

reolien om 50 år er fordampet. Det går i hvert fald ikke at sende dem med jernbanen til KommuneKemi i Nyborg, for sporet ind til virksomheden er nemlig også i år blevet taget op, så det er en kedelig måde at fejre 150-års jubilæet på.

Spor af fortiden

Da jeg en dag passerede Odense Havn, fik jeg øje på noget, der lignede en rangermaskine eller dræsine inde på kajen – desværre bag det gitter, der i dag omkranser alle havne. Jeg tog et par billeder med telelinsen, men det var ikke nok, så jeg måtte om på den anden side af havnen for at finde et sted, hvor jeg kunne komme helt ud til kajkanten og se, hvad det var for en maskine, som holdt der – helt uden sporforbindelse med resten af verden. Jeg fandt endelig et sted, hvor der var frit udsyn over havneløbet – og så fik jeg forklaringen: Det var slet ikke en rangermaskine eller dræsine – det var de to små Stige-færger, der var løftet op af vandet og anbragt på kajen – men tilfældigvis på en sådan måde, at de set forfra grangiveligt lignede en moderne sporbejdningsmaskine eller dræsine.



Hvad skuer mit øje - et mærkværdigt skinnekøretøj måske.

Stigefærgeren var en af Danmarks ældste færgeforbindelser fra cirka år 1800 – og vel nok den korteste rute, idet den blot var 79 meter lang. Forbindelsen blev nedlagt for cirka et år siden, da en ny vejbro over kanalen blev åbnet.

I øvrigt henstår der stadig en gammel vognkasse fra 'HD-klanen' på Odenses gamle godsbanegård. Vognkassen har stået der i årtier og bliver mere og mere forfalden – nærmest som om ingen har ansvar for den længere. De gamle læsseveje på området ligger der også – under vegetationen kan man stadig fornemme den flotte brolægning, men på et tidspunkt bliver også dette område ryddet og bebygget med moderne bygninger – og alle vil til den tid have glemt, at jernbanen faktisk var grundlaget for den moderne velstand. ■



Næ - det var blot to små færger på landjorden.



Nærbillede af Stige-færgerne.



MY 1154, skinnevedligeholdelsesmaskine, gammel vognkasse på Odense Godsbanegård, juni 2015.

R37 – nye vogne fra Frankrig



Den nye 'Villach'-vogn med alle detaljer.



Mageløse detaljer på gavlenderne – som er forskellige.



Påskrifterne er omfattende.



Undervognen er ligeledes fyldt med detaljer.



Utroligt – men der er også tryk på bremseomstillerpladen, som måler 2 x 2 mm...

Det vides ikke, hvad der gemmer sig bag betegnelsen 'R37', men det er i hvert fald et firma med format; R37 har netop haft debut på markedet med en serie nye godsvogne, der må sætte nye standarder i H0.

R37 har hidtil lavet enkelte vogne i spor 0, så det kan undre, at firmaet er gået 'nedad' i skalaen – mange H0-producenter er i de senere år gået den modsatte vej og har lavet modeller til spor 0 og 1 (f. eks. Heljan, Lenz, ESU, Brawa). I første omgang er det kun de tyske vogntyper 'Linz' og 'Villach' samt en fransk skinnebus, som R37 laver i H0, men mon ikke der kommer flere – som f.eks. kølevognen UIC St 1, som firmaet har lavet i spor 0?

Vognene er kommet i flere udgaver – dels som almindelige SNCF-typer, dels med markeringen 'SGW' fra det franske udlejningsselskab "Société de Gérance de Wagons". Vi har kigget nærmere på 'Villach'-typen, som både laves i den originale udgave med plankesider og i den moderniserede med stålsider.

'Villach' var en vogntype, som DR udviklede i 1941. Der blev bygget et helt eksorbitant styktal på over 49.000 vogne – de var meget nyttige i den krig, som

Tyskland havde påbegyndt et par år forinden. Vogntypen var markant med vanger helt ude i vognsiden og krydsformet afstivning under vognkassen, betinget af den lange akselafstand. 'Villach' havde 1,5 m høje vognsider med planker i modsætning til 'Linz', hvor siderne var ret lave – ellers var de to typer ens opbygget. 'Villach'-vognene havde endegavle, der kunne vippes op. De sidste vogne blev udrangeret i 1970'erne.

R37's model

'Villach' sælges i sæt med to vogne. Vognene er næsten færdigmonterede – dog skal bremseslanger monteres af ejeren selv. Vognene er halvmat lakerede, og de er fyldt med detaljer i uovertruffen kvalitet. Alle håndgreb, håndbøjler, signalholdere, trin osv. er med, og hvor det er relevant, er de ydermere dekoreret med kontrastfarve.

Det, der udmærker R37's vogne fremfor noget andet, er imidlertid sidernes godstykkelse. Selvom de er lavet af formstøbt plast, er siderne meget tynde og nærmer sig korrekte mål i H0 – og alligevel er de formstabile og har tilmed korrekt rillepræg indvendigt. Dørene har lange nitterækker på indersiden, så det er fornemt – og det vil næsten være en dødssynd at fylde vog-



Også indvendigt er vognkassen fremstillet med alle detaljer – normalt er siderne helt glatte på modeller.

nen op med gods, hvorved detaljerne bliver usynlige!

Undervognen er selvfølgelig lige så detaljeret, og hjulskiverne profilerede på bagsiden – samt kraftigt brunerede, så det giver et mere korrekt udseende end de blanke hjul, som næsten alle andre modeller har. Påskrifterne er komplette og skarpe med revisionsdato i 1948. De to vogne i sættet har litra Tow 4727710 og Ttow 4705067. Vognene har NEM-skakt til koblinger og er letløbende – og korrekte i længde og andre mål. Absolut en berigelse til den klassiske modeljernbane. ■

R37 art. nr. HOP43002C. To SNCF Tow/Ttow-vogne. Pris ca. kr. 520,-.

Olievogn Nr. 1



Rocos nye model af Olievogn nr. 1.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Bag denne lidt teknokratiske titel gemmer sig en af DSB's vogne til internt brug, nemlig en tankvogn til forsyning af diesellokomotiverne ved Århus Maskindepot med brændolie – ak ja, det var dengang! Vognen bærer påtegningen om, at den "må kun benyttes til transport af solarolie til brug for motordriften", hvilken man derefter har sig at rette. Mon man overhovedet bruger solarolie i dag? Solarolie er handelsnavnet for gasolie til motorbrug og næsten det samme som dieselolie.

Originalen var en blandt 300 tankvogne, der var bygget af Scandia i 1942-43 for den tyske krigsmarine, men som havnede i Tjekkosllovakiet. I 1950-51 blev tre af vognene fundet hos CSD og hjemsendt til Danmark (som statens ejendom). DSB ansøgte herefter Handelsministeriet om at måtte købe de tre vogne.

I 1952 blev de omdannet til Olievogne nr. 1, 2 og 3. Nr. 1 blev i 1959 omdøbt til U 39521, og i 1967 atter omdøbt – nu til Uhk 20 86 701 3 000-3. I 1978 fik den atter nyt nummer, 30 86 947 0



DSB Olievogn nr. 1, København GB 1942. Foto Dansk Jernbane-arkiv.



Olievogn nr. 3 alias DSB Museumsvogn DR Münster 523 351. Randers, maj 2006. Foto Flemming Søeborg.

013-6, men den var stadig lokalvogn i Århus I 1987 kom den til DSB Museumstog, men blev i 1988 ophugget.

Nr. 2 fik følgende skæbne: 1961 = U 39522, 1967 = Uhk 701 3 001, 1978 = 947 0 014, 1985 = DSB Museumstog, 1990 tank installeret i museumsvogn G 40 033.

Nr. 3 gik det således: 1959 = U 39 523, 1965 = Uhk 701 3 002, 1973 = specialvogn 480, 1978 = 947 0 015, 1992-94 lokalvogn Mdt Fredericia, 1994 = DSB Museumstog (museumsvogn DR Münster 523 351).

Modellen

Rocos model er en fri fortolkning af forbilledet, for den er baseret på en tysk standardtype, hvor det egentlig kun er påskriften, der svarer til forbilledet. Desværre er grundmodellen uden højre påskriftsplade, således at påskifterne her blot er trykt på tankkonsollen. Selv revisionsdatoen (9/6-61) er skudt et tiår forbi. Lejder, platform, gelænder osv. er forkerte, og en bedre basis-model havde nr. 67445 nok været. Vognen er trods alt en behagelig afvigelse

fra alle de mange, kulørte tankvogne, der er lavet i tidens løb – og det hører til sjældenhederne, at de store modeltogsfabrikanter laver deciderede special- eller tjenestevogne, så modellen er – fejl eller ej – meget velkommen og kan give anledning til lidt aktivitet og rangering ved remisen/driftsdepotet. Bryder man sig ikke om den, kan man jo altid bygge sin egen.

Roco art. nr. 67252 DSB Olievogn Nr. 1. Epoke III. Vejl. pris kr. 265,-.



Som det ses, er ligheden ikke just påfaldende.

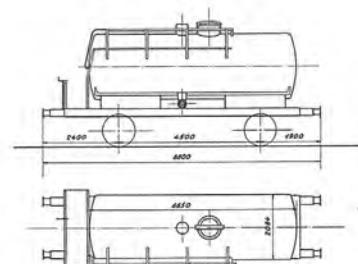


Påskriftspladen er nok det mest korrekte ved modellen.

112c-1

Oliev.

3 Olievogne Nr. 1, 2, 3



1942. Scandia.

Nr. 1. Hjemsted: Århus Mdt.
Nr. 2 og 3. Hjemsted: Holstebro Mdt.
Vognene er påmalet:
»Må kun benyttes til transport af
solarolie til brug for motordriften.

Tara ca. 11800 kg.
Rumlængde: 22,0 m.
Længde: 16500 kg.
Nr. 1, 2. Trykløstredning.
Nr. 3. Trykløstredning.
Rangstrubebremse.

Olievogn 1, 2, 3. Arkiv SoB.

Witzels tryllerier



På Rådhuspladsen var der mange frugtvogne og andre boder - her set på en regnvejrsdag omkring 1960. Arkiv SoB.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Poul-Erik Witzel har atter været i det kreative hjørne og udviklet nogle fine produkter til modeljernbanen. Den ene nyhed er solide trækasser til maskindele, støbegods, skrøbelige sager og andet. Det er kasser, der er lavet af ægte træ - de sælges i byggesæt med enten to store eller tre mindre kasser.

Samlingen er ikke svær - de samles traditionelt over en indre konstruktion af svært pap, og uden på denne kasse limes de tynde finerplader, der er lavet af abachi-træ. I træet er på forhånd brændt riller samt styrebaner for de efterfølgende lister/lægter. De mange dele passer glimrende sammen, men det kræver noget behændighed ikke at få lim på alle andre flader end på de tynde lister. Resultatet er dog flot, når kasserne er samlet - og fornemmelsen af ægte træ kan man ikke tage fejl af. De passer til almindelige fladvogne af Tf/Ks/Kbs-typerne, men de kan lige så



Materialerne til trækasserne er klar.



Kasserne samles om en stabil kerne af pap.



Træsiderne limes uden på den stabile kasse.



Kasserne passer perfekt til Rocos Ks- eller Kbs-vogne.

godt henstå på læssevejen og afvente videre transport.

Små ting, store udfordringer

En anden nyhed er sættet med to frugtvogne til markeder, torve og pladser. Jeg så dem på DMJU's udstilling i Køge, hvor Poul-Erik også viste spor 0-modellerne af dem. Det er dog ikke helt nemt at bygge H0-modellerne - men det gik dog at få et hæderligt resultat ud af de ekstremt fine dele.

Sættet indeholder materiale til to vogne. Det er dels specialkarton, dels træ, og dertil kommer metaltråd i forskellige tykkelser. Efter at have studeret delene og den illustrerede byggevejledning nøje besluttede jeg mig for at spraymale delene på forhånd - mathvide.

Da delene var tørre, kunne samlingen så begynde. Det er - må jeg sige - ikke byggesæt for folk med ti tommelfingre - det kræver virkelig gode øjne, fingerfærdighed og tålmodighed at samle vognene. Specielt støttebenene og krydsafstivningen voldte mig mange genvordigheder, for limen kom på alting, trods anvendelse af pincet, lup, kraftigt lys - og helt tilfreds med min udførelse af arbejdet er jeg ikke.

Hjulene og monteringen af akslerne i de bittesmå huller var et andet problem, og det nytter ikke at være trætt eller uoplagt, når disse dele skal samles - vent hellere til dagen efter! I det hele taget er vi helt ude i marginalerne med hensyn til tolerancer ved disse byggesæt - men når det går godt, kan resultatet blive fantastisk.

Jeg fortsatte med at montere de få, andre dele - tagstøtter, støtteben m.v. - og til sidst så de to vogne hæderlige ud, trods min fummelfingrethed. Dog har jeg undladt stiverne, der skal holde støttebenene i position - det kræver et bedre syn og en mere rolig hånd. Clou'et var de rød/hvidstribede markiser over vognene - men der manglede noget: frugterne!

På jagt i spisekammeret

Jeg kiggede mig omkring - hvor findes frugter i H0-størrelse i løs vægt? Resultatet fandt jeg i spisekammeret: sukkerkugler til appelsiner og kommensfrø til bananer! Sukkerkuglerne - fra Dr.



Nogle af delene til frugtkærren, her malet hvide på forhånd.



Samlingen af de små dele kræver omhuggelighed.



Hokus-pokus - tryllestøv i form af sukkerkugler bliver til de dejligste sydfrugter.



Hvad skulle det være - ét kilo appelsiner eller ti bananer for to kroner.

Oetker - limes fast i et par lag, gerne stablet op på midten. Brug R/C Modellers Craft Glue til limningen. Når det hele er tørt - minimum 24 timer - males alle 'frugterne' med Humbrol 18-orange, gerne så de skinner lidt. Sæt evt. et håndmalet skilt med rød eller blå skrift på vognen med dagens tilbud - f.eks. "5 appelsiner 2 kroner!"

Banancerne, som jeg lavede af kommensfrø, limes på samme måde og



De første bananer efter krigen kom den 5. maj 1952 fra Belgisk Kongo via Antwerpen til Danmark i en stor lastbilskonvoj. Bananerne her skal først modnes. Arkiv Spor og baner.

forsegles dermed helt (evt. kan man varmebehandle dem inden brug for at dræbe alle kim og sporer). De blev også limet i stabler og derefter malet matgule (Humbrol 24), gerne så der stadig er et farvespil med den brune farve fra kommensfrøene (det illuderer stødte bananer, som hurtigst muligt skal sælges). Måske er disse bananer lidt for store til H0, men så må man selv i gang med at snitte strimler af plast eller træ til bananer. Tilbage er blot at finde en niche eller en ubenyttet plads på torvet til vognene. Det er i hvert fald et herligt og tidstypisk stykke byinventar, som Witzel har fremstillet.

Bananer i bybilledet

Bananer og sydfrugter spillede særlig rolle for danskerne i årene efter Anden Verdenskrig. Gennem fem år havde landet været afskåret fra import fra omverdenen, og sydfrugter var forsvundet fra vareudbuddet. Savnet var så stort, at det i 1945 gav grobund for en schlager med datidens sangerstjerne, Holger 'Fælles-sanger' Hansen. "Naar der kommer en Baad med Bananer" var titlen på sangen, der flere årtier efter var et sikkert indslag i Giro 413 i radioen. Bananerne blev dog først givet fri til import den 5. maj 1952, og lige siden har bananer været uundværlige i den danske husholdning.

Frugtkærreerne var tidligere et velkendt syn i bybilledet. De stod f.eks. mange steder rundt om i København og ikke kun på markeder eller torvepladser. De kunne findes på gadehjørner som i Fiolstræde/Krystalgade, ved Rundetårn, ved Nørreport og utallige andre steder. Ofte - det var i en mere sorgløs tid - smuttede en frugtsælger hurtigt om hjørnet, hvis en uniformeret betjent dukkede op - ikke alle havde nemlig tilladelse til at stå og sælge fra vognene. Så var det om at komme af sted i en vis fart, ind i en baggård og vente på, at faren var drevet over - og så ud igen for at fortsætte salget. I filmen "Det var paa Rundetaarn" med Buster Larsen, Dirch Passer og Ove Sprogø spiller en bananvogn faktisk en mindre, men overraskende rolle hen mod slutningen. ■

Witzel Hobby art. nr. 30-451. Trækasser, tre stk. Vejl. pris kr. 60,-.

Art. nr. 24-106. Frugt/bananvogn, to stk. Cirka pris kr. 65,-.

Endnu en bane til Göring

Artiklen om Hermann Görings modeljernbane fik Olaf Hermansen til at sende denne lille beretning fra Trix-bogen:

Et Trix-Express-modeljernbaneanlæg, en gave til Hermann Göring på

hans 50 års dag i 1943. Udviklingschefen hos Trix, hr. Insam, introducerer banen for Göring.



Da der på grund af krigen ikke blev produceret modeljernbaner for børnene, måtte man stille et modeljernbaneanlæg fra Voelks privateje til rådighed for den 'legende' rigsmarschal.

I øvrigt var der flyvemaskiner op-hængt i luften over den ene af de to store Märklin-baner; som en speciel 'attraktion' kunne Göring med snoretræk kaste bomber over anlægget, fortælles det endvidere. Han skulle nok have holdt sig til modeljernbanerne. ■

Fint rangerlokomotiv fra Piko



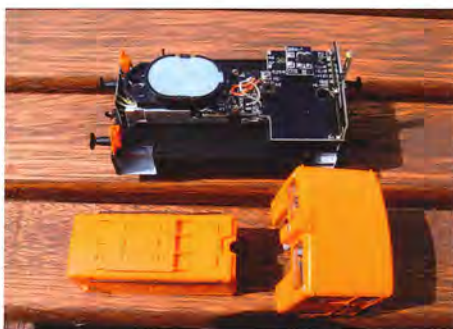
En spændende, lille maskine, klar til indsats.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Gennem mange år havde toledermateriel ry for dårlig funktionalitet, dårligt strømoptag, ringe kørsel og lille legeværdi – men til gengæld en mere realistisk fremtoning. Det har altså ændret sig, ikke mindst med udviklingen af digital styring. Også strømtilførslen for ikke at sige selve præstationen – kørslen – er blevet mærkbart forbedret med mere ydedygtige og mindre motorer, svinghjul, pufferkondensatorer og anden elektronik.

Det er som om, at alle disse aspekter er koncentreret i Pikos nye model af det lille rangerlokomotiv, BR 101 (ex V 15) fra DR (Ost). Modellen måler 80 mm med 29 mm akselafstand og vejer hele 130 gram. Alligevel var det ikke med de største forventninger, at jeg satte den på sporene og satte strømmen til – i første omgang analogt. Modellen kørte dog frisk af sted, og selv de mest besværlige steder løb den ubesværet hen over. På lyseffekten kunne jeg godt se, at der var nogle døde punkter i hjertestykkkerne og på et par tilsmudsede, aldrig benyttede spor, men da lokomotivet havde god vægt og tilhørende udløb, var der ingen problemer. Kort sagt, overbevisende kørsel – et resultat af mange års udvikling.

En anden ting, der overraskede positivt, var belysningen. I analog drift er der tre gule lys foran og to røde bagest – det er diodelys og derfor konstant og



En model med et kompakt indre.

med en meget god, varm tone. Selv de små lanterner oppe på førerhuset har fin belysning ved hjælp af en original lysleder – et stort plus på kvalitetssiden. Den øverste frontlanterne sender faktisk en rigtig lyskegle ud i mørket – det er im-



Fronten er flot med fungerende lygter og nydelige detaljer.

ponerende.

Det samme gælder f.eks. trækraften. Modellen har ingen hæfteringe, og kraften overføres til bagakslen, der via kobbelstænger driver blind- og foraksel. Maskinen trækker godt, kører godt og har meget smidig kørsel med udløb. Hertil bidrager naturligvis det ret store svinghjul, men da hele maskinen er konstrueret meget kompakt, er det ikke til at komme til motoren uden at pille printplade, højttaler m.m. af – og det havde jeg ingen lyst til!

Når det kommer til detaljeringen, er der heller ingen smalle steder. Man kunne godt frygte, at Piko følte dig fristet til at spare her, men det har firmaet ikke gjort. Undervognen er veldetaljeret, og det skal den også være, når delene er lysegrå som her, hvor alting ses mere tydeligt end på sorte undervogne. Kobbelstængerne er af tyndt, profileret metal – heldigvis ikke plastic her! – og trin, håndtag m.v. er ligeledes af metal. Påtryk er fine og skarpe og står klart og tydeligt.

Overdelen er plast af god kvalitet med mange detaljer og helt klare ruder. Vinduesviskerne er blot støbt og indfarvet, mens kølgitteret er sortmalet. Der er frit gennemsyn gennem førerhuset – og også med Plux22-dekoder monteret. Flot klaret af Piko!



Bagsiden er forsynet med et par ovale kighuller til brug ved rangering.

Facit er klart: Det er en model, der overbeviser på alle punkter – til og med prisen, der er yderst rimelig. ■

Piko art. nr. 52540 BR 101 566-8. Rangerlokomotiv. vejl. pris. kr. 750,-.

Perfekt til stationsbyen



En markant og flot, ny rutebil med visse ligheder med danske rutebiler.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Modeller af ældre rutebiler har været en mangelvare, hvor det nærmest har været de samme to-tre gamle travere, der gik igen og igen – Mercedes O 3500 fra Busch, Mercedes O 6600 fra Brekina, Saurer fra Roco – med ganske få andre oldtimere (før 1950). Dertil kommer så Heljans skønne 1950'ere-modeller. Nu er der sket godt nyt.

Brekina/Starline har udsendt en herlig, ældre 20-personers Steyr-rutebil med tagbagagebærer; det er en typisk 1950'ere type med 'braksnudet' front – altså ikke en snudemodel, men en rutebil med nærmest lodret front – og masser af kromlister. Mange danske rutebiler og busser havde sådanne fronter, tænk f.eks. bare på Københavns Sporvejes Leyland Tiger Cup-busser, så det er en rigtig god



Ny rutebil til Amagerbanen, 1949. Foto Jan Walter.

model, også selvom der vist kun fandtes en enkelt Steyr-rutebil her i landet.

Modellen er holdt i to grønne nuancer – og disse to grønne farver mindes jeg fra "Hurtigruten – De Grønne Busser", der kørte mellem Rørvig og København (Mellemtoftevej/Valby) dengang. Modellen er, så vidt jeg kan bedømme, støbt i ét stykke og siden bemalet i de respektive farver med præcise afskærmninger og ingen unøjagtigheder. Ruderne er desværre lidt à la marieglas (ujævne med sløring), men dog ikke mere, end at man tydeligt kan se indretningen og kigge gennem rutebilen. Her kan man også antydningvist genfinde sædearrangementet med et par sæder ved siden af chaufføren ('sladrebænken'), dernæst fordøren og så det egentlige passagerum – det var fra de tider, hvor chaufføren havde tid til at sludre med passagererne og vente på 'Morlil', der måske var lidt sent på den – man nåede jo nok frem alligevel!

Diverse detaljer (spejle, lejder, bagagebærer) er lidt grove og lever ikke helt op til Brekina-standard, men til gengæld er det en rutebilmodel, der umiddelbart kan passe ind på et dansk anlæg (med sorte, danske nummerplader og danske destinationsskilte, som kan findes hos Skilteskoven). Den grønne model har påskrift fra "Steiermärkis-



Bagenden med lejder op til tagbagagebæreren.

che Landesbahnen Kraftfahrbetrieb", men skriften er så lille, at den knapt kan læses med det blotte øje (og jeg har siden skrabt skriften af).

Anden vogn i rækken er en schweizisk jævnaldrende, en Saurer 5 GVF-U; det er en tidstypisk model med masser af krom som et dollargrin, flotte, dynamiske fartstreger hen langs siden, atter lidt grove detaljer, men en model ikke uden en vis charme – en rigtig turistbus. Lignende modeller kørte også her i landet for Lars Iversen (Europa Turist), for Eilif Krogager (Tjæreborg-præsten) og flere andre. Jo mere krom, jo bedre for virksomheden! Modellen findes også i en østrigsk udgave med en figur af Nikita Khrusjtjov – den sovjetiske premierminister. Han rejste Østrig rundt i denne bus.

Den sidste rutebil er den svenske Scania-Vabis CF fra Jeco (se også artiklen om forbilledet). Det er en model, der fuldt ud lever op til betegnelsen model med fine detaljer, flot lakering og korrekt beskitning med gamle nummer-



Saurer 5 GVF-U - fra en tid, hvor der ikke kunne være krom og flitterstads nok på køretøjerne.



Scania CF og Saurer 5 GVF-U, begge fra 1950'erne.



Scania CF ombygget til højrekørsel - se det brede vindue bagest, her sad dørene.



Fine detaljer på Scania-bussen.

plader og fint, lille SJ-logo. Desværre kørte disse rutebiler udelukkende indenrigsture i Sverige, så de kan umiddelbart ikke bruges på et dansk anlæg. Man så ellers ofte svenske turistbusser med destinationsskiltet "Abonnerad", hvilket fik spøgefugle til at spørge om, hvor denne lille svenske by lå! "Abonnerad" betyder reserveret. ■



Søndag den 13. september 2015
kl. 10.30 - 15.30
i Ådalshallen, Skørring
v/Hornslet, 8544 Mørke

Nu for nittende gang afholder vi STORE-byttedag. Vi modelbanefolk, mødes, snakker, bytte og handler. Find skuffen frem igen - du har den stump, en anden mangler - og han har den, du mangler.

I Skørring udstiller bl.a.:
 DWA Hobby, Fredericia . Epokemodeller . Skilteskoven, Odense . Freja Modeltog, Silkeborg . Hobbykæden, Nørresundby, JK Model, Århus . Lekbo, Tranbjerg . Vejlesen hobby, Vejle . Witzel Hobby, Ringsted . Ebeltøft Antikvariat . Nice-LED, Sønderborg, SMT, Skjern . Modelhøkeren, Hadsten . Wengo Modelbiler, Skive . EA modelbyggematerialer, Gørlev og flere brugthandlere.

Kørende anlæg: Djurs Modelbaneklub · Modelbaneklubben Frichsparken · Modelbaneklubben Gudenå

Børn under 12 år i følge med voksne - gratis adgang.
 Entré giver adgang til en meter flad bordplads, så længe plads haves.
 På gensyn!

Djurs Modelbaneklub

Entré kr. 50,-

Forsænket godsvogn fra Roco



Af Flemming Søeborg

Sidste år kom SAD-godsvognen med trækasse fra Frichs, og det lå nærmest i kortene, at vognen også ville komme i epoke IV-version med lidt ændret last. Den er nu udsendt som Uai 31 86 909 0 000-4 med kasse fra MAN/B&W – Høleby Diesel. Modellen er næsten korrekt på alle leder og kanter, omend det ikke vides med sikkerhed, om B&W anvendte netop denne slags trækasser.

Schwamm darüber, som tyskerne siger, når det er ligemeget, modellen er meget flot og gennemført, og den eneste anke, som kendere har til modellen, er, at læssefladen på vognen var dækket af plade på den danske version – på modellen er der åbent mellem længdedragerne.

Man kan nok ikke sige, at det er en tidstypisk vogn – der var kun den ene – og den var nok ikke ude at køre hver eneste dag, men det er en markant og helt anderledes vogn, og den vil tage sig godt ud, hvadenten den kobles efter en lille rangermaskine, henstår på en læssevej eller indgår i et langsom-



En last med tydelig afsender.

mere godstog (max. 80 km/t). Der er masser af fine påskrifter på vognen, og den hører med denne litrering hjemme i perioden 1968-73. Det er dog historisk ukorrekt, idet MAN først overtog B&W i årene 1979-80, så vognen burde have været litreret Uaai i stedet for Uai (med det samme nummer). Den kan i øvrigt også laves til en senere epoke IV med litreringen Uaai 31 86 993 0 000-6.

Roco art. nr. 67478. Uai-godsvogn m. MAN/B&W-kasse. Vejl. pris kr. 525,-. Pris ca. kr. 2.100,-



Nydelige påtryk, omend den røde trekant er skredet lidt i afgrænsningen.



Vognen med den sidste store transport på Lolland i 1985. Foto Per Topp Nielsen.

Ny, lille trolje fra Freja Modeltog

Af Flemming Søeborg

Peter Brøndum fra Freja Modeltog har været på besøg på Danmarks Jernbanemuseum, og det kom der en sjov, lille nyhed ud af – en banetjeneste-troljevogn, lavet fuldt ud af metal i H0 (med isolerede hjul). Den lille vogn kan køre på alle H0-spor, men i sagens natur vil den nok ikke indgå i det daglige godstog. En fin lille sag, som her er hæftet efter Peters model af HHJ M 4.



Et lille godstog - det kan vist alle få plads til. Foto Peter Brøndum.



Troljevognen i nærbillede. Foto Peter Brøndum.

Tovogns-skinnebussæt fra DB epoke IV



VT 98-sættet er vel kendt af de fleste modeljernbanefolk.

Af Rolf Brems

Sidste år anmeldte jeg en Fleischmann skinnebus VT 95. Forhistorien om skinnebussen, som blev kaldt sidebanernes redning, kan man læse om i SoB nr. 14.

Nu har PIKO sendt efterfølgeren, VT 98 på banen, en skinnebus, som blev produceret fra 1955-62 i et antal af 329 stykker. Den store forskel i forhold til VT 95 var, at der til VT 98 blev bygget næsten det samme antal styrevogne (VS), så man undgik de tidskrævende omløb med motorvognen, men også bivogne (VB) indrettet som bl.a. bagagevogne fandt vej til sidebanerne.

Det kan dog ikke have stået helt slemt til for alle sidebanerne, for det var ikke usædvanligt at se dem oprangeret i seksvognstog med henholdsvis motor- og styrevogn i hver ende.

De sidste VT 98 blev taget ud af drift i år 2000, men der findes stadig en del bevaret som museums- og tjenestemateriel.

Pikos model er en sammenkoblet motorvogn og styrevogn. Den er forbedret til digitaldrift med en PluX16-dekoder (NEM 658). Multikoblingen gør, at man ved digital drift kan tænde for lyset uafhængigt i vognene. Motorvognen har træk og strømoftag på begge aksler, styrevognen har strømoftag på begge aksler.

Begge enheder er meget detaljerede med masser af nitter på tag og karrosseri, flotte vinduesdetaljer og fine og skarpe påtryk, herunder også de tekniske betegnelser på vangerne.

Samlet vejer sættet 72 gram, heraf ligger de 42 gram på motorvognen.



De to vogne kobler meget tæt; måske kan man ane, at tagene har forskellige ventiler; så Piko har ikke benyttet de samme forme.



De mange nitterækker kan ses, ligesom påtrykkene er fine og præcise.

Skinnebussen sætter i gang ved den laveste spænding, jeg kan give. Den kører jævnt og stabilt ved alle hastigheder, tophastigheden i model er nær det dobbelte af de 90 km/t, som den var bygget til.

Ved analog drift lyser de to gange tre LED-lys kraftigt op i kabinen, og det bliver hurtigt for kraftigt i mørke. Der

er retningsbestemt kørellys med henholdsvis hvidt og rødt lys i begge vogne.

Køreegenskaberne er formidable men kun, når begge vogne kører sammenkoblet. Med motorvognen alene var kørslen noget sart, specielt i sporskifterne, hvilket vel egentlig ikke overrasker, når vognen kun tager strøm fra to aksler.

Støjmæssigt ligger den fint, motoren kan man ikke høre, der er kun lyden af hjulene mod skinnerne. Til gengæld har den intet udløb på trods af to svinghjul.

I virkeligheden kobled man i en snæver vending en godsvogn eller to på VT 98'eren. I model trækker den fint 100 gram togvægt op ad en 3 % stigning, og skal den kunne trække mere, medfølger der en ekstra aksel med friktionsringe.

Med motoren bygget ned i undervognen er der frit udsyn gennem modellerne, og en lokofører og nogle passagerer vil pynte i modellen, især når lyset er tændt. Interiøret med sæder og førerkabine er parat. Et rigtig flot og velkørende skinnebussæt til pengene.

PIKO udsender senere de to bivogne, så oprangeringen kan blive komplet. ■



Skinnebussen gør ophold ved en mindre station. Foto Rolf Brems.



Træk på to aksler og hæfteringe på den ene.

Piko art. nr. 40250 VT 98 + VS 98. Vejl. pris 1.300,- kr.

Gmrs-godsvogn fra Brawa



Gmrs-vognen vækker mange minder.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

For at imødekomme ønsket om højere hastigheder for stykgodstransporterne udviklede DR i 1936 vogntypen 'Oppeln'. Vogntypen kunne med sine 6 meters akselafstand godkendes til 90 km/t. 'Oppeln' var kendetegnet ved anvendelse af svejseteknik og den V-formede undervognsarmering, som var nødvendig pga. den lange akselafstand.



Flotte detaljer som her ved lukkemekanismen.

Der blev bygget 28.000 stykker uden og 6.100 med håndbremse, og mange af vognene fik dampledning, således at de kunne indgå i persontog. 'Oppeln' var så at sige stamfaderen til hele dynastiet af vore egne HD og IAK/IAL- og IAR-typer og alene af den grund interessant. Efter afslutningen af Anden Verdenskrig var 'Oppeln'-vognene blevet spredt over hele Europa. DB litrerede deres bestand af 'Oppeln'-vogne som Gmrs



Superfine håndbøjler og slutsignalholdere.



DB Gmrs 30 235 609 med EUROP-skiltning på læssevejen i Hellerup, 12. juni 1962. Foto Holger B.D. Sørensen.



På Brawas fabriksbillede kan man tydeligere se f.eks. de profilerede hjulskiver.

30. Nogle blev endda registreret som EUROP-vogne. De var hyppige gæster på de danske spor. De sidste DB-vogne af typen blev udrangeret i 1979.

Brawas model

Brawa følger de stolte traditioner for yderst detaljerede modeller; Gmrs-vognen er ingen undtagelse, og der er ikke sparet på detaljerne – der er masser af trin, håndbøjler, håndtag, slutsignalholdere på vognkassen, og undervognen er lige så flot detaljeret – der er absolut intet at udsætte på den. Vognkassen er malet i en halvmat farve, der passer godt til en ældre godsvogn, men den kan selvfølgelig have godt af lidt patinerings. Når man tager denne nye generation af 'dagligdagens vogne' i hånden, falmer de traditionelle standardgodsvogne helt, og jeg får lyst til at udrangere hele bestanden af ældre materiel og fremover kun satse på disse skønne nyudviklinger – som heldigvis flere andre firmaer har fået øjnene op for. Tak til Brawa for denne flotte model! ■

Brawa art. nr. 48827 DB Gmrs 'Oppeln'. Vejl. pris kr. 275,-.

Ny serie af trafikbøger

Af Flemming Søeborg

Lars Olov Karlsson (LOK), som er velkendt af bladets læsere, har atter udsendt en række nye trafikbøger på det svenske forlag Trafiknøstalgiska Förlaget. Bøgerne er nærmest en art 'pege- og kigge'-bøger, vel mest beregnet på helt unge læsere (og deres forældre) og kan give en introduktion til de forskellige arter af landbårne transportmidler.

Hver enkelt bog i serien omhandler et afgrænset emne, og teksten er kortfattet, men giver de mest basale oplysninger. Udgangspunktet er Sverige og svenske tog, biler og sporvogne, men der er også billeder fra resten af verden (også fra Danmark) – som i øvrigt alle er optaget af LOK. Bøgerne er på 50 sider med to-fem billeder pr. opslag, så det er klart, at bøgerne kun kan give en meget lille flig

af alverdens mangfoldige transportmidler. Der er i alt ti bøger i serien, hvoraf halvdelen omhandler skinnebårne køretøjer – damp-, diesel- og ellokomotiver, hurtigtog og sporvogne. Teksten er på svensk, men som sagt kan alle læse med.

Lars Olov Karlsson: *Lilla boken om... Trafiknøstalgiska Förlaget 2014/2015. 50 sider, indbundet. Pris pr. bind ca. kr. 135,-/stk.*



Trafikken på vejene



Sæt med to blomstrende mandeltræer fra NOCH. Dertil passer Brekinas nye Ford Taunus 12 M godt.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

VW-Rugbrødet fra Brekina i DB-udgave er en pudsigt nyhed. Umiddelbart ligner det en almindelig, grå DB-ud-



Ny pinje i H0 fra NOCH. Bilen er en Berliet fra Brekina.

gave fra 1950'erne, men vender man bilen om, ser man en graffiti-dekoreret flade. Med i æsken ligger fire figurer – en spraymalende ungervend, to seriøse ordenshåndhævere og en bister schæ-

ferhund. Fanget på fersk gerning! Man kan mene om graffiti'en, hvad man vil, og den er en af vor tids svøber, vi åbenbart aldrig vil kunne slippe for. Offentlig ejendom er alles ansvar, og nogle har dermed opfattelsen af, at det betyder, at man kan gøre med tingene, som man vil. Mon de ville lave graffiti på familiens egen bil eller deres egne vægge?

Her er det altså bilen, der er dekoreret – der må være tale om et museums-køretøj, da graffiti ikke hærgede i 1950'erne. Påklædningen på spraymaler og politifolk er fra vore dage, og det inspirerer til et lille diorama. En original idé fra Brekina – og bryder man sig ikke om graffiti'en, kan vognen heldigvis vises fra den 'neutrale' side uden figurer.

Næste model i rækken er den klassiske Ford Taunus 12 M i 'luxusudgaven' med hvid kontrastlinie på midten. Det var meget amindeligt med tofarvede karrosserier for 50-60 år siden og medvirkende til, at man kunne kende forskel på bilerne dengang. Brekinas Taunus er nok ikke ny, men den fortjener alligevel omtale – selv de ultrafine påskrifter er med på denne 'hverdagsmodel'.



Fransk flyttefirma forcerer formidable fjerndistancer - Berliet med Bailly-sættevogn frs Brekina.



En klassisk benzin-sættevogn - Tekno hilser fra fortiden.



Flot og veldetaljeret model fra Brekina - Volvo N 88.



Flotte detaljer er Brekinas kendetegn.

Den næste model er en Berliet-sættevogn med fransk 'Bailly'-trailer. Også traileren har været på markedet før. Det var Jouef, der i 1960'erne havde Bailly-sættevognen og en original forvogn samt tilhørende 'Kænguru-vogn' til transport med stor legeværdi (bortset fra, at Jouefs lokomotiver dengang stort

set ikke kunne køre!). Bilmodellen er, hvad forvognen angår, meget veldetaljeret, men dog ikke helt på Brekina-niveau og noget grov i det (Starline-model?), mens traileren er mere 'kønsløs' og egentlig blot består af en påtrykt plasticæske med hjul under - der var Jouefs 50 år gamle model betydeligt flottere og veldetaljeret, blandt andet med 'TIR'-mærke (Transports Internationaux des Routiers). 'TIR' er en international toldaftale, der tillader toldfri transport af gods i forseglede lastvogne/containere gennem et eller flere lande til modtagerlandet, hvor tolden så betales.

Volvo N 88-tankbilen er kommet som svensk Koppartrans-tankbil, men ikke anvendelig på danske anlæg. Såvel Stoppel Hobby som Skilteskoven har imidlertid lavet transfers med diverse olieselskaber navne og symboler, så det skulle være overkommeligt at ommale og dekorere den til ens eget favoritselskab. Brekinas modeller er nemme at skille ad.

Som baggrund er anvendt nye træer fra NOCH. Det drejer sig om to blomstrende mandeltræer og en enkeltstående pinje - tidligere har NOCH udsendt blomstrende appelsin- og citrontræer, så man kan efterhånden lave sig et fint middelhavslandskab. ■

Brekina art. nr. 32663 VW T1b "DB" Graffiti. Vejl. pris kr. 125,-.

Brekina art. nr. 85613 Volvo N 88 "Koppartrans". Vejl. pris kr. 190,-.

Brekina art. nr. 19316 Ford 12 M. Vejl. pris kr. 99,-.

Brekina art. nr. 85408 Berliet TLR 8 "Bailly". Vejl. pris kr. 175,-.

NOCH art. nr. To blomstrende mandeltræer. Vejl. pris kr. 59,-.

NOCH art. nr. Pinje. 21997. Vejl. pris kr. 69,-.



- men på den anden side sker der noget. 'A hva' har du gang i, do der-..



En lidt grov fætter - Brekinas nye Berliet-trækker.



Ford Taunus 12 M - en lidt plump, men populær middelklassevogn.



En neutral, almindelig DB-vogn i gråt -.

DSB MO

HELJAN

SIDSTE CHANCE - KUN FÅ TILBAGE!



45201 DSB MO 597 DC digital

45202 DSB MO 597 AC digital



45211 DSB MO 581 DC digital

45212 DSB MO 581 AC digital



45221 DSB MO 585 DC digital

45222 DSB MO 585 AC digital



45201/45202



45211/45212



45221/45222

Pr. stk.
KUN
2.295,-

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