

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Nr. 23 · Oktober · Årgang 2015

DKK 115,-



N 208 digitaliseret



Med HGC til
Maribo



Ølvogne fra
Märklin



Sporarbejder på
Hornbækbanen



GTW fra Piko i N

BK 15.10.2015 - 09.12.2015
DKK 115,- SEK 145,- NOK 130,-
ISSN 2245-4039



9 772245 403007 00023

BK returage 50



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

TILLIG: NYHED DSB Tankvogn Dansk-Norsk Borregaard Ep III



A.C.M.E.

FLOTTE NYHEDER: DSB bagagevogn Ep. V/VI



2 vognsæt i 2 varianter. INTERFRIGO vogne Isothermic, buggivogne registreret hos FS. Begge sæt har kørt i trafik til og fra Danmark.

MÄRKLIN SELSKABSVOGN NYHEDER MFX dekoder, mange funktioner m/ forskellige lyde, indvendig lys og 9 Preiser figurer, begrænset oplag.

Ekspreslokomotiv BR 01 nykonstruktion metaludførelse, kultender og boxpok hjul. Fås også i **Trix**



NYE BØGER

Lokomotivet: DSB godsvogne 1945-1966, kr. 420,00 forv. dec.15. Lav en forudbestilling nu, for at sikre dig et eksemplar. Banebøger: Signal og sikkerhedssystem kr. 299,00.

KOMMENDE NYHEDER FRA MCK Nye flotte personvogne: vælg mellem 5 stk. Bg, 2 stk. Ag, 4 stk. Bge, 2 stk. ABg og 2 stk. BDg varianter, levering forventes løbende. Forbillede ombyggede Scandia CC, AC og AV vogne fra DSB Århus centralværksted.



KATALOGER 2016

Brawa, Noch, Faller, Märklin, Trix, Walthers H0/N-Z

DVD NYHED

FRA KRABBE OG RASMUSSEN: MY1014 ÅR 1989-2015



Flot fotokalender 2016

MIBA Bahn&Berge / Eisenbahn&Landschaft fra 128,00 kr.

Opslagstavlen

Modeltogsudstilling Hornehallen
18.okt. kl.9-16.00

Hobbymesse Valbyhallen lørdag
d.31. okt. og søndag d. 1. nov.

Lukket fred. og lørdag d. 30.-31.okt.

Med
indkøbskurv

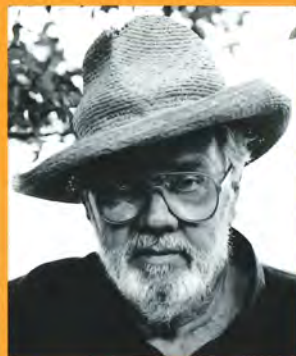
Altid aktuell med danske og udenlandske nyheder.

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.



SÆRARRANGEMENT:

MORTEN GRUNWALD OG DEN ORANGE TRAKTOR



**TORS DAG
29. OKTOBER
KL. 19-22**

Hør om Morten Grunwalds karriere
Se filmen "Olsen-banden på sporet"
Der er mulighed for foto af Morten Grunwald og den orange traktor

Køb billetter på www.billet.dk



DANMARKS JERNBANEMUSEUM

Dannebrogsgade 24 · 5000 Odense C · jernbanemuseet.dk

DEN RUSSISKE SOVEVOGN fra Østersø-Express



© TILLIG

**Eksklusivt for
FRISPORET**

To forskellige numre
med danske vognløbsskilte.

Klar til december.

www.frisporet.dk

Leder



Ved 'styrejule' i Køf 287. Foto Tommy Jørgensen.

Så lykkedes det! Skiftet tilbage til Post Danmark foregik næsten uden problemer – der har været meget få klager over udeblevne blade, og i de fleste tilfælde viste det sig, at der var tale om adresseskift – som ikke var blevet meddelt os. Husk derfor at give os besked ved flytning – ellers risikerer du at gå glip af et nummer, og det koster ret meget et eftersende et blad til den nye adresse.

Siden 'paladsrevolutionen' hos DMJU er der sket en del – blandt andet med en mere dynamisk hjemmeside, og nu melder unionen ud, at den 2. december er 'Modeljernbanens Dag' på europæisk plan. Det betyder, at vi alle – klubber, foreninger, private, forhandlere,

producenter og andre – opfordres til at gøre noget specielt, der får modeljernbanen mere i fokus. Det kunne være små udstillinger, arrangementer, særlige tilbud eller andet, der kan få flere i tale. DMJU vil selv stå med en stand på Københavns Hovedbanegård dagen igennem.

Af tekniske årsager må beretningen fra et udvalgt anlæg desværre udgå denne gang. Til gengæld er Hans Gerner tilbage i flot stil med en herlig beretning fra sine ture til Museumsbanen i Maribo i 1963-64. I dette nummer er udvalget af artikler måske endnu mere broget eller 'bredspektret' end ellers, og vi kommer i hvert fald viden om. En af artiklerne omhandler et nyt, spansk lokomotiv fra Ibertren. Hvorfor nu det, vil nogle måske spørge, det kommer da ikke os ved? Jo, det gør det, for i netop dette lille lokomotiv er de sidste mange års innovationer og nytænkninger virkelig gjort på allerbedste måde: Det er superdetaljeret, let at digitalisere, har raffineret lyssætning, god vægt, eminente køreegenskaber, afspejler et virkeligt forbillede, findes i mange varianter, kan nemt skifte mellem AC/DC-drift – og er tilmed rørende billigt, sammenlignet med lignende modeller. Bare andre ville lære af det!

Vi var med på den store hobbymesse i Nørresundby i september, og det var en succes. Det var en velbesøgt og velorganiseret messe, som Ken Rosa og hans medhjælpere skal have stor ros for. Bagest i dette hæfte er der en kortfattet gennemgang af de interessante nyheder, der blev præsenteret på messen.

På grund af tidspres er et par boganmeldelser udskudt til næste nummer. Det udkommer kort tid før jul og vil som sædvanlig være fyldt med mange gode historier, beretninger og artikler til juleferien. Inden da finder legetøjsmarkedet i Frederiksberg-Hallerne atter sted (den 6. december), og mon ikke der også vil være andre markeder at gå på opdagelse i? Der er også mange andre arrangementer – et af de mere spændende er mødet med Morten Grunwald på Danmarks Jernbanemuseum den 29. oktober. Der venter også et hav af nyheder – ME-lokomotiv, MR-togsæt, Af/CP-vogne, nye husbyggesæt og en ægte københavner-spurvogn, så man kan vist allerede nu begynde opsparringen til nyttige julegaver! God fornøjelse!

Med venlig hilsen,
Flemming Søeborg

En god gaveidé



- et årsabonnement
på Spor og Baner!



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. DECEMBER

kl. 11.00-15.00

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



SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Nr 23, 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 materiale
fra bladet er forbudt uden forudgående aftale med Spor
og baners redaktion. De i artiklerne fremførte syns-
punkter og meninger er forfatternes egne og deles ikke
nødvendigt af redaktionen.

Forsiden, stort foto:

Finn Frøsig

Små fotos fra venstre mod højre:

C-maskine: Hans Gerner Christiansen

Ølvogne: Spor og baner

Sporarbejder: Anders Møller

GTW i N: Rolf Brems

Indholdsfortegnelse

Leder	3
Til og fra Maribo i 1963 og 1964	6
Tog i Moskva	12
Sporvogn fra EpokeModeller	13
Modeltog i Prag	14
Tre tjekkiske trioler i HO	15
'MF Broen' i Nyborg	16
Anmeldelse af den store togbog	19
Kaffebær i stationen	20
Et skilt på Fruens Bøge station	24
Ny bog om litra O	26
Den hvide Engel fra A.C.M.E.	27
Stationen holder flyttedag	28
Selfie-pind	30
Lynetter på vej	31
Ny signalbog og MM4	31
El Selmo - spansk avantgarde	32
Nye skinner på Hornbækbanen	35
N 208 fra Roco digitaliseret	36
Ølvogne fra Märklin	38
NSB EL 18 fra Roco	40
Tiderne skifter	42
Panhard - lastvogn i Ho	44
Markedsdage på museet	45
Ny svensk godsvogn	46
Farvel til linie 14	47
Spøttrup Borg i model	48
Krokodillejagt i Sverige	49
NetRail laver Märklin lokomotiv i skala 87:1!	50
Piko GTW-togsæt i N	51
Modeltogstræf i Helsingør	52
Anmeldelse af: Der kommer altid en sporvogn	53
Kølevogne fra danske speditio nsfirmer	54
Hobbymesse i Vendsyssel	56



Pas på toget!

Alle steder, hvor vejtrafik skærer en jernbane, er der risiko for ulykker, og hvis overskæringen tilmed er usikret (uden advarselsanlæg/bomme), er risikoen for ulykker endnu større. Der virker derfor utroligt, at der (i 2012) stadig var denne overgang over Nærumbanens spor lige før Brede, for togene kommer virkelig hurtigt – og pga. kurveforhold og bevoksning er det ikke altid muligt at se toget i god tid.



Lørdag d. 14 og søndag d. 15 November
fra kl. 10.00 til 14.00 afholder vi demodage,
hvor vi vil demonstrere blandt andet:

- Märklin centralstation
- ESU Commandstation
- ROCO Z21
- Landskabsbyg
- Ombygning af lokomotiver m.m.



E200
Hajkutter
byggesæt, H0
269,-



E205
Kutteren Gorm
byggesæt, H0
219,-



NOCH 12010
"På byggepladsen"
Færdigsamlet skurvogn med seks figurer, H0
119,-



NOCH 12015
"Ved busstoppestedet"
Færdigsamlet busskur med seks figurer, H0
149,-



NOCH 12020
"Ved trinbrættet"
Færdigsamlet bladudsalg med seks figurer, H0
119,-



Märklin 81841
Julestartssæt med
damplokomotiv.
SPOR Z
1.349,-



AWM 53595 Henrik Poulsen, Dybvad
Scania R 2009 Highline trækker, H0
229,-



AWM 8621.01 Skive køletransport
Mercedes Benz Actros 2 Giga, H0
229,-

Til og fra Maribo i 1963 og 1964



Sidebaneidyl i 1963. Mo-tog fra Slagelse til Næstved krydser i Dalmose med godstog trukket af Ardel-traktor nr. 105. Godsvognene er 2 HJ-vogne.

Tekst og fotos Hans Gerner Christiansen

Som jeg tidligere har nævnt, var jeg blevet "fastansat" ved museumsbanen i Maribo, næsten fra begyndelsen. I starten tog jeg mig mest af at rengøre lokomotivet, så det skinnede fra diverse messingdele. Det bevirkede, at jeg kunne tage hjem inden sidste tog på museumsbanen og kom hjem i god tid. Senere blev jeg "togleder", som sørgede for, at alt var i orden i toget, alle bremsere var på plads, og konduktørerne havde billetter og byttepenge. Jeg sørgede også for, at dagens indtægt blev sendt til kassereren i Dansk Jernbane-Klub, så nu var jeg nødt til at blive, til alle mænd havde afregnet.

På rejserne fra Odense til Maribo oplevede jeg en hel del, og det er især det, som denne historie skal handle om. Af og til fik jeg fri hele lørdagen, og så kunne jeg tage tidligere af sted og nå at tage billeder, inden jeg til sidst tog til Maribo.

Indtil sommerkøreplanen 1963 skulle jeg skifte tog i både Slagelse, Næstved og Nykøbing F. Især Slagelse-Næstved banen var en oplevelse. De fleste

tog bestod af en Mo med en Cr efter sig, og jeg husker især en hjemtur, hvor der rørte sig et muntert folkeliv i Cr-en. En mand sad og drak øl, og



P 917 henter sit tog på depotsporene i Næstved i 1963.

efterhånden som han tømte flaskerne, smed han dem ud af vinduet. Et andet sted blev en baby skiftet på sædet overfor.

Et par gange var der forsinkelser, så jeg i Næstved kom for sent til toget hjem, men den ene var nu af en mere behagelig type. Jeg stod og ventede på næste tog, da jeg så en P-maskine bevæge sig ved remisen. Jeg havde godt nok hørt om, at DSB's sidste P-maskine kørte et plantog fra Næstved til Slagelse søndag aften, men jeg vidste ikke, hvornår den kørte. Da P 917 rangerede hen til 3 CP-vogne og en Ek og kørte hen til perronen, ja, så var jeg klar over tidspunktet. Jeg steg op i første CP-vogn og satte mig på første sæde, så jeg med nedtrukket vindue kunne nyde dampslagene. Sidst i 1960'erne interesserede jeg mig en del for udenlandske lokomotiver, og jeg fandt ud af, at P 917 måtte være et af de sidste 2-B-1 lokomotiver i drift i Europa.

Jeg hang ud af vinduet hele vejen til Slagelse, og det var en oplevelse. Efter at være kommet hjem, mærkede jeg, at jeg havde fået noget i øjet, og det blev ikke bedre i nattens løb. Næste dag gik jeg på arbejde, men chefen sendte mig til læge, da han ikke kunne holde ud at se mig blinke med øjet hele tiden. Lægen pillede kulstykkeket ud.

En anden søndag aften var det lidt mere dramatisk. Ekspressen sydfra var forsinket, så toget fra Næstved til Slagelse var smuttet. Jeg gik over til "Information" for at høre, om det skete tit, og samtidig ville jeg undersøge, om man sendte en taxa af sted til Korsør. Det var der ikke tegn på, og



Flyvende krydsning på Masnedø i 1963.

jeg var på vej ud i forhallen, da en soldat kom ind og råbte: "Jeg har en taxa holdende udenfor, og han har lovet at køre til Korsør, så vi kan nå færgen". Han fik hurtigt vognen fuld, og så gik det ellers over stok og sten. Turen kostede en fasankok livet, men ellers kom vi alle med færgen.

En signalteknisk nyhed kunne man opleve i Masnedø, idet der kunne foretages flyvende krydsning. "Mit" tog med en Mo som trækraft blev vist ind på krydsningssporet og kørte langsomt frem. En international ekspres kom sydfra og susede gennem "stationen", og så snart den var sporfri, fik vi udkørsel og kunne køre videre sydpå.

Med sommerkøreplanen 1963 kom der en nyhed på Slagelse-Næstved banen, idet der kom gennemgående tog. To tog kørte Korsør-Næstved og omvendt, og et tog kørte Korsør-Nykøbing F. og omvendt. Togene standsede kun ved de større stationer og Nørre Alslev, så det var et stort fremskridt. Togene var oprangeret Mo-CLL-AVL-Mo, så de to Mo-vogne havde absolut magt over toget. Det mindede om nogle af lyntogene, der kørte mellem København og Aarhus og omvendt. Et af togene passede mig fint, så jeg kunne tage fra Odense kl. 15.59 og være i Nykøbing F. kl. 19.49. Her var der kun fire minutters overgang, så jeg kunne være i Maribo kl. 20.19.



Gennemgående tog fra Korsør til Nykøbing F. Forrest Mo 1845, og derefter kommer CLL+AVL+Mo. Billedet er taget i Næstved i 1964.



E 983 ruller ind på Næstved banegård med et persontog nordfra. 1963.

Selve turen var en oplevelse. Toget skulle vente på, at et par eksprestog kørte af sted mod København, men når de var kommet af sted, blev der udkørsel for "lokallyntoget", og selv om der var en god stigning op mod Slagelse, kom toget hurtigt op i fart og kørte behageligt på de kraftige skinner. I Slagelse kørte toget ind i spor 1, og alle motorer i begge Mo-vogne blev stoppet. Der blev underligt stil-

le, og lokomotivføreren gik op i den modsatte ende af toget. Så blev alle fire motorer startet igen, og snart rullede vi ud ad Slagelse-Næstved banen. Her var skinnerne betydeligt kortere, og antallet af skinnestød kunne nemt mærkes.

Efter stop i Næstved kom vi ud på hovedbanen sydpå, og her var banen af bedre kvalitet, så man mærkede næsten ikke skinnestødene, og adskillige

kilometer før Nykøbing F. svævede toget nærmest af sted. Forbindelsen på Lollandsbanen var normalt en skinnibus, som blev kørt i rasende fart. Det var det måske ikke, men det føltes sådan.

Hjemturen var også blevet ændret til det bedre, idet der var eksprestog fra Nykøbing F. til Ringsted, hvor man skiftede til et eksprestog fra København til Korsør. Det var absolut et fremskridt.



E 992 kører til perron i Næstved, og jeg stiger ind i toget, der fortsætter sydpå. 1963.

Af og til havde jeg fri om lørdagen, og så tog jeg tidligere af sted, så jeg kunne få billeder af diverse damptog. Første gang var i 1963, hvor jeg tog til Næstved, men allerede i Slagelse fik jeg et billede af en E-maskine, der med syv vogne på slæb susede gennem stationen med høj fart mod Korsør. Jeg var dårligt kommet til Næstved, før E 983 rullede ind nordfra med et større persontog, og kort efter kom P 917 med særtogsplade på. Den var dog solo, så den havde sikkert været sydpå med et særtog. Da jeg skulle videre sydpå, var jeg spændt på, hvad trækraften skulle være, og jeg blev ikke skuffet, for det var E 992, der skulle trække mit tog.



E 969 kører fra Odense mod Fredericia med et særtog. Det satte i gang med nogle dejlige kraftige dampslag.

Fyn kunne imidlertid også levere store damptog. Da jeg skulle fra Odense en lørdag som sædvanligt, hørte jeg en underlig lyd, da jeg gik op ad trappen nede fra tunnellen. Da jeg kom op på perronen, kan det nok være, at jeg fik fotografiapparaterne frem. Det var den gamle E 969, der kom ind fra Nyborg med et særtog til Fredericia. Det var heldigt.

Noget før "lokallyntoget" kørte fra Korsør, afgik der en E-maskine med et stort eksprestog uden stop til København, og det var jeg heldig at fotografere flere gange. Lyden af igangsættningen var heller ikke dårlig, og det var absolut en nydelse.



Ukendt E-maskine med dobbeltskorsten afgår fra Korsør mod København uden stop. 1963.



Selvom det var sent på sommeren, kunne det alligevel lade sig gøre at tage et farvebillede af E 984, der venter på afgang mod København med det gennemgående tog uden stop. 1963.



C 712 med lille persontog fra Slagelse til Kalundborg. Billedet er taget lidt nord for Slagelse, og toget består af CLE+CR. Som det ses, kom solen frem i rette øjeblik. 1964.

Jagten på damptog fortsatte i 1964. E-maskinerne kørte stadig uden stop fra Korsør til København, men jeg havde opdaget, at der også kørte mindre maskiner andre steder. Der kørte en C-maskine med et lille persontog fra Kalundborg til Slagelse, hvor maskinen blev vendt og returnerede til Kalundborg efter en halv time. En lørdag, hvor jeg fik fri tidligt, tog jeg til Slagelse og gik ud ad strækningen mod nord for at finde et godt sted. Det fandt jeg, men der var et problem. Skyer pynter på alle billeder, men når toget kommer, bliver et farvebillede bedst med sol på. Da jeg kunne høre toget nærme sig nordfra, startede nervositeten for, at solen ikke skinnede på toget. Der var nerver på til det sidste, men sandelig, solen skinnede fint på toget og nærmeste omegn.

Jeg ventede lidt over en halv time, og så gentog forestillingen sig. Jeg kunne høre C-maskinen dampe op ad stigningen, men der var ingen sol. Jeg var heldig endnu en gang, for solen kom frem i sidste øjeblik, og jeg fik to dejlige billeder.



Godstog fra Næstved til Slagelse taget lige udenfor Næstved. Lokomotivet er D 843, og togførervognen er en CPE. 1964.

Jeg havde også opsnuset, at der kørte et godstog med D-maskine fra Næstved til Slagelse. Jeg gik ud til en dæmning lige udenfor Næstved, og da det var helt skyfrit, kunne jeg uden vanskeligheder få et godt billede. En normal lørdag, hvor jeg var med "lokal-lyntoget", var vi lige kørt fra Korsør, og jeg stod og kiggede ud af vinduet, da jeg pludselig opdagede, at et tog var under indkørsel. Da det kom nærmere, kan det nok være, at jeg fik fotoapparatet frem. Det var et militærtog med en S-maskine som trækraft. Det var både første og sidste gang, jeg så en S-maskine i Korsør.

Jeg vil slutte denne billedkavalkade med et billede af det gennemkørende tog fra Korsør til København. E-maskinen damper kraftigt under igangsætningen, men der er også en god stigning efter stationen, så det er om at tage tilløb. ■



Da jeg en lørdag lige var taget fra Korsør i det sædvanlige gennemgående tog til Nykøbing F., passerede mit tog et damp tog under indkørsel. Det viste sig at være S 737 med et militærtog. Det var sjældent at se en S-maskine så langt fra København. 1964.



Belyst af den lave eftermiddagssol damper E 995 af sted med eksprestog uden stop til København. 1964.

Tog i Moskva

Tekst og fotos Lars Olov Karlsson

Moskva er en kæmpestor by, og der er meget at se på. For 'almindelige' turister er der naturligvis åbenlyse mål som Kreml, Den Røde Plads og varehuset Gum. For os, der er interesserede i tog og modeljernbaner, findes der også en hel del.

Moskva har mange jernbanestationer. En af dem er Rizhsky-banegården, som let kan nås med tunnelbanen, Metroen. Fra en særlige banegård ved siden af afgang der lokaltog, bestående af motorvogne, kort efter hinanden. Den gamle banegård for fjerntog har dog blot et par togpar om dagen. I stedet har man udnyttet dele af stations-

området til en udstilling af historiske jernbanekøretøjer. Det hele står under åben himmel, men det var ved mit besøg i sommer (2014) i god stand. Alle køretøjer er nemme at fotografere, og her er alt fra damplokomotiver med rødder tilbage til 1800-tallet til nyligt udrangerede hurtigtog og moderne el- og diesellokomotiver. Der er sammenlagt over 60 køretøjer, de fleste er damp-, el- og diesellokomotiver, men der er også motortog, jernbanevogne og arbejdskøretøjer. Man kan købe en udmærket guidebog med tekst på engelsk.

I den tilhørende banegårdsbygning er der en modeljernbaneudstilling med en stor modeljernbane og en hel del stationære modeller i stor skala.

Den store modeljernbane er i skala 1:87, og her kører der moderne, russiske modeltog. Man har bygget mange kendte bygninger og en by med rigtigt høje huse. Det hele er meget vellavet og fungerer uden problemer. Hvis jeg forstår det rigtigt, er det en forening, som bygger og passer banen. I tilknytning til udstillingen findes der også en butik med meget småt og godt for modelbyggeren. Det rullende materiel, som der sælges mest af, synes at være til TT-spor, men der var en del H0-materiel tillige. Det meste var produkter fra Vesten, men meget var ommalet og tilpasset for at ligne russiske modeller. ■



Et af de udstillede museumslokomotiver var denne maskine, Ov 841. Det er fra en serie godstogslokomotiver, som blev bygget 1891-1928 i ikke mindre end 8.000 eksemplarer i nogle forskellige varianter. De blev bygget til mange af privatjernbanerne og kom efter revolutionen til de sovjetiske jernbaner. De blev efterhånden afløst af mere moderne og større lokomotiver, men mange levede videre som rangerlokomotiver ved forskellige industrier. En del blev benyttet under Anden Verdenskrig som panserlokomotiver, mere eller mindre indhyllede i panserplader. Et lokomotiv af denne type er også bevaret og findes på et pansermuseum i Moskva.



Udflugtstoget fra Rizhsky-banegården bliver trukket af damplokomotivet Er 797-41. Dette lokomotiv tilhører verdens største lokomotivserie, bygget 1912-57 i over 12.000 eksemplarer. 500 af dem blev bygget af svenske NoHAB. Andre leverandører var såvel tyske som ungarske fabrikker, ligesom mange naturligvis var fra Rusland og senere Sovjetunionen.



Den store modeljernbane på Rizhsky-banegården har mange interessante bygninger som denne katedral med tårn og kupler. Togene kører på H0-spor. Forbilledets noget bredere spor (1.524 mod vore 1.435 mm) har man ikke taget hensyn til, men forskellen anes knapt nok også i model. Forskellen er mindre end én millimeter.



Et andet billede fra modeljernbanen med en stor by og banegård i baggrunden.

Spurvogn fra EpokeModeller!



Bivogn nr. 1308 på linie 16 på Jarmers Plads, den 26. april 1965. Foto Leif Bang

Så er der atter nyheder fra det særdeles aktive modelværksted hos Per Møller Nielsen. Det er dels Gadstrup station (i korrekt H0-målestok), dels nogle postcykler med lad (i forskellige skalaer). Endvidere er den navnkundige traktor 57 nu udsendt som færdigmodel i bl. a. designmalet og i grøn udgave – dog uden motor, men Per si-

ger, at den nemt kan motoriseres med en faulhaber-motor.

Den største nyhed – som har været under forberedelse et stykke tid – er dog, at EpokeModeller udsender *en københavnsk spurvogn* (motorvogn og bivogn) i begyndelsen af det kommende år. Det er ikke kun en stand-

model, nej, der bliver tale om en fuldt køreklar model af en typisk, ældre spurvogn med bivogn af typen med mange, små vinduer. Modellen bliver resinstøbt, men mere ville Per Møller Nielsen ikke ud med på udstillingen i Nørresundby. Spurvognene er for alvor på vej tilbage til landet.

Nyheder fra hobby trade



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

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

hobby trade

Se vognene hos din forhandler

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



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



34071 Kølevogn, DSB IKA 25188, Epo. III

34072 Kølevogn, DSB IKA 25141, INTERFRIGO, Epo. III

34073 Kølevogn, DSB IKA 25165, INTERFRIGO, Epo. III

34074 Kølevogn, DSB IKA 25162, INTERFRIGO, Epo. III

34075 Kølevogn, DSB Ics 11, INTERFRIGO, Epo. IV

34076 Kølevogn, DSB Ics 11, INTERFRIGO, Epo. IV

34077 Kølevogn, DSB Ics 11, Danefrost/Brugsen, Epo. IV

34078 Kølevogn, DSB Ics 11, Danefrost/Brugsen, Epo. IV

www.f2010.dk

Modeltog i Prag

Tekst og fotos Svellestopperen

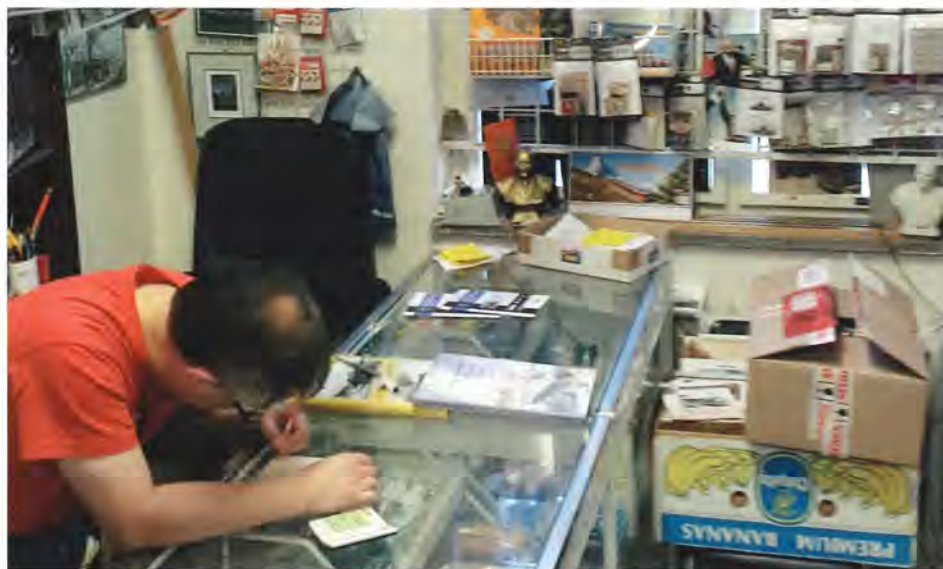
Gennem mange år har Prag, hovedstaden i Tjekkiet, været et overordentligt populært turistmål i kraft af byens store udbud af kultur, historiske attraktioner og god øl. At Prag har et effektivt og vel-fungerende kollektivt transportsystem baseret på sporvogne, metro og kun nogle få busruter, der primært betjener forstadsområder, ved enhver, som har besøgt 'Den Gyldne Stad'. Som dansk turist har man stadig en stor købekraft i Tjekkiet, og tjekkerne er et meget venligt, driftigt men samtidig afslappet folkefærd, som efter Fløjlsrevolutionen i 1989, der førte til det kommunistiske styres sammenbrud, har aflagt sig den tidligere reservede indstilling over for udenlandske turister. Før 1989 kunne man som modeljernbaneentusiast først og fremmest købe østtyske VEB Piko-modeller, når man gæstede Prag, men siden er markedet åbnet for alle de kendte vesteuropæiske fabrikater, som også kendes fra Danmark. Det store producenter fremstiller specialserier efter tjekkisk forbillede i det omfang, deres grundmodeller tillader det, men Tjekkiet har også en række småserie-producenter, der er leveringsdygtige i nationale lokomotiv- og vogntyper. Hertil kommer et udvalg af sporvogns-modeller, både motoriserede og umotoriserede, som blandt andet kan købes på Prags museum for kollektiv trafik ved sporvognsdepotet på Patočkova 460/4 (Praha 6). Et besøg på museet er absolut anbefalelsesværdigt og kan



Pragomodels butik på Klimentská 1218/32 har fortsat noget af fortidens atmosfære i behold. Udefra syner butikken ikke af meget.

kombineres med en 35 minutters tur med museumssporvogn, en fornøjelse der kun koster 35 Kč (9,50 DKK). Aktuelle åbnings- og afgangstider m.m. kan findes på internettet. En 24 timers billet til sporvogn, metro og bus i Prag koster omregnet 30 DKK. Der findes i Prag – som immervæk er en storby med 1,3 mio. indbyggere – kun ganske få modeltogsbutikker, og nogle har endda måttet dreje nøglen om i de senere år. Classic Model (Krokodil Model) i gaden Bartolomějská 3 (Praha 1)

er således gået konkurs, og også butikken Zerba i en butiksarkade på et af byens hovedstrøg Na Příkopě 12 er borte. Butikken U Krále Železnic (Jernbanekongen) på Mánesova 42 (Praha 2) er en specialbutik for modeltog, men har fokus på standardvarer fra de store producenter, så ved mit seneste besøg i byen besøgte jeg det gammelkendte Pragomodel på Klimentská 1218/32 (Praha 1), en lille men relativt velassorteret butik med atmosfære. Pragomodel havde tidligere også en afdeling på Masaryk-banegården, men også den er lukket. Pragomodel, der i dag drives af ingeniør Tomáš Rezek, har mange år på bagen og har specialiseret sig i småserieprodukter efter tjekkisk forbillede. Firmaet har en udmærket hjemmeside: www.pragomodel.cz, hvor man kan danne sig et indtryk af, hvad der findes af tjekkiske småserieproducenter. Ikke alt kan fås i butikken til enhver tid; nogle køkkenbordsproducenter er kun leveringsdygtige hver tredje måned og modellerne bliver hurtigt solgt, men besøg alligevel butikken, hvis du gæster Prag. Det er en god idé hjemmefra at medbringe udskrifter af de ønskede modeller og katalognumre fra Pragomodels hjemmeside, for engelsk tales ikke i butikken og tysk kun til husbehov. Ud over de fabrikater, der kan findes på Pragomodels hjemmeside, er også firmaet Es Pečky ved František Dvořáček leveringsdygtig i en række interessante tjekkiske modeller, men kun via firmaets internetbutik: www.es-pecky.cz.



Regningen for de købte varer udfærdiges manuelt med gennemskrift. Kasseapparat og automatisk lagerstyring haves ikke.



Hylderne i Pragomodel er tæt besat med modeltog, bøger og tidsskrifter. I baglokalet skimtes et 'helgenbillede' fra en svunden tid.

Tre tjekkiske trioer i H0

Vor udsendte medarbejder tog på en rundtur i Prag for at finde modeller, der muligvis kunne have været i Danmark – men også for at få et indtryk af markedet i Tjekkiet. Som nævnt var der en del interessante modeller, og her er et lille overblik over, hvad han hjembragte. Naturligvis er der et bredt udvalg af sporvognsmodeller i sporvognenes by, Prag. Her regerer sporvognene over bilerne, og på det lokale sporvejsmuseum er der mange forskellige modeller, såvel færdige som i byggesæt. De tre modeller her er henholdsvis en RM73, Tatra T3 og M63 – den sidste fra Ringhoffer 1927. Det er forholdsvis enkle, men alligevel veldetaljerede modeller (uden motor).



En klassisk Tatra T3-sporvogn fra MB

På vejsiden byder Tjekkiet også på interessante bilmodeller, men her er blot tre modeller vist: En snuderutebil Praga RN fra firmaet RA samt to metalstøbte biler, en Skoda Octavia Kombi og Ford Anglia fra VV Model. VV Model fremstillede også Bedford CA postbilen samt Hillman Minx og Ford Cortina. Når VV Model overhovedet har fremstillet britiske modeller fra 1960'erne (altså midt i Koldkrigsperioden), skyldtes det i følge ejeren Frantisek Večerník, at de tjekkiske partispidser helst kørte i britiske biler fremfor russiske, østtyske eller tjekkiske!



Et lille udvalg af modelbiler fra Tjekkiet Ford Anglia, Skoda Octavia og Praga RN



En speciel vogntype, litra VtDr fra CSD - Åben godsvogn med sidestøtter litra Nsk - med RIV-mærkning



Kraftig, åben godsvogn litra Paov - velegnet til militærtransporter

Endelig var der tre specielle jernbanevogne fra de tjekkoslovakiske jernbaner, CSD. Det var dels en 'blandingsvogn' litra VtDr – vognen har såvel halvhøje sider som sidestøtter og V-armering – dels en åben tømmervogn med sidestøtter og sidst en kraftig, åben godsvogn litra Paov – vel først og fremmest beregnet til tanks og lignende sværtransporter. Et par af dem var med RIV-mærkning, så de kan teoretisk have været i Danmark, men det er indtil videre ikke lykkedes at finde billeder af dem her i landet. ■



Praga RN-rutebilen kunne godt gå an på danske veje med passende dekoration



Tre sporvognsvogntyper fra Prag - delvist uden kontaktstang

"M/F Broen" i Nyborg



Noget nær den eneste rest af færgelejerne er disse to galger

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Siden i sommer har den tidligere Storebæltsfærge M/F "Broen" ligget i Nyborgs inderhavn – lige der, hvor et af DSB's mange færgelejer lå. "Broen" blev bygget i 1951 som bilfærge til Storebæltsoverfarten Korsør-Nyborg, men i 1956 blev bilfærgeforbindelsen Halsskov-Knudshoved åbnet, og færgen blev flyttet til denne overfart. Færgen har aldrig haft jernbanespor på dækket.

Nogle år senere måtte den atter flytte, denne gang til Kalundborg-Århus-overfarten, hvor den sejlede mellem 1966-92. Herefter gled den ud af DSB's flåde og blev overtaget af private. Den blev omdannet til diskoteksfærge under navnet "Spectrum of Scandinavia" med hjemsted i Belize City – formentlig af skattemæssige forhold. I denne periode blev færgen ombygget med gitre, udluftsapparatur og andet, men dog ikke værre, end at den forholdsvis let vil kunne tilbageføres til 'normalt udseende'.

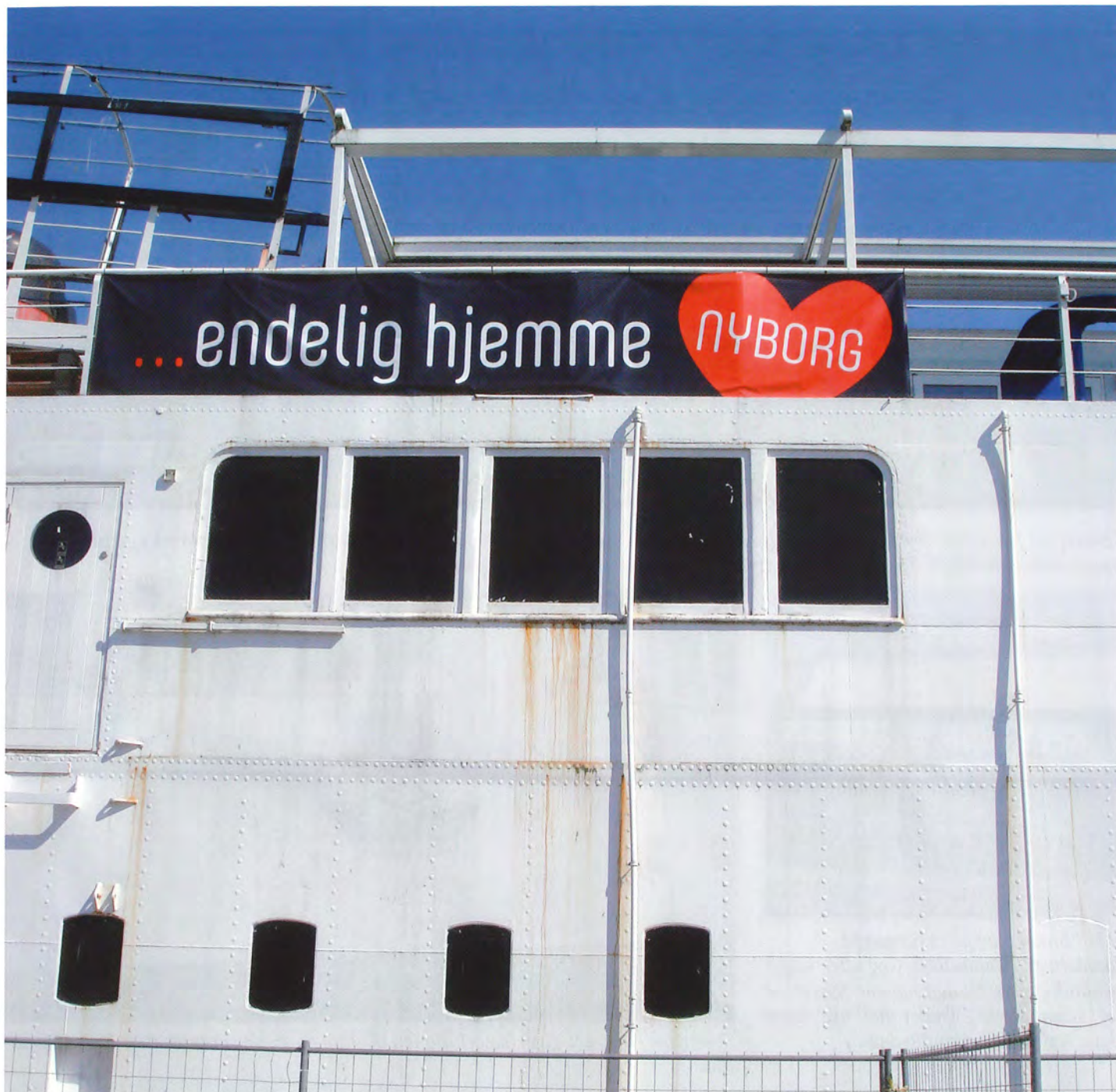
Der har været andre forsøg på at bevare en storebæltsfærge i Nyborg – mange husker nok bestræbelserne på at bevare M/F "Kong Frederik IX", et projekt, der led så ulykkeligt skibbrud



Planchen, der informerer om projektet, er illustreret med ældre billeder fra færgeoverfarten

og endte med, at den flotte færge blev ophugget på en strandbred i Indien. Det er da heller ikke nogen nem opgave at bevare et så stort objekt – "Kongen" var ikke i nogen god tilstand, husker jeg, da færgen lå ved kaj i København i 1999. På dækket kunne man træde direkte ned gennem dæksplankerne, der var meget rådne, og rusten kunne ses i utallige hjørner og sammenføjninger under dæk.

Man må håbe, at Østfyns Museer, der står bag projektet med at bevare "Broen", får bedre held med det – og ikke mindst, at det lykkes at finde nogle kapitalstærke sponsorer, der er villige til at ofre de ikke ubetydelige summer, det vil koste at bevare færgen – hvadenten den skal ligge til kaj i havnen eller anbringes i en tørdok. Overordnet set danner færgen "en central del af fortællingen om Nyborg som infrastrukturrelt knudepunkt i 1.000 år – og udgør



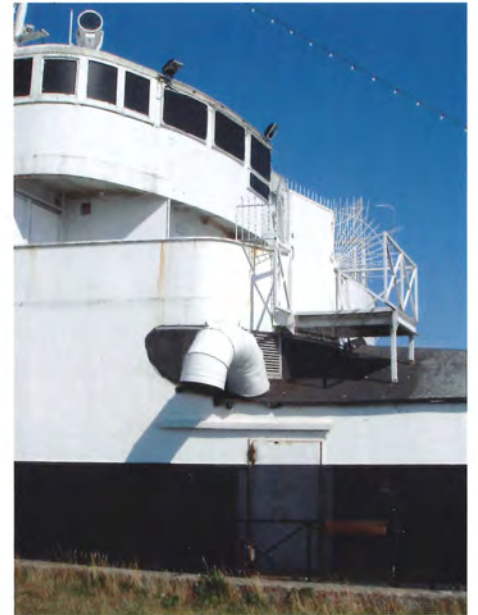
En varm velkomst, må man sige - 'endelig hjemme' i Nyborg. Forhåbentlig kan den blive der

et vigtigt bidrag til det store kultur-
arvsprojekt Nyborg – Danmarks Riges
Hjerte”, som der står på en planche,
opstillet ved færgen. Det bliver svært –
for når det ikke kunne lykkes at bevare
den endnu mindre jernbanefærgе M/F
”Ærøsund”, der sidste år endte som
sænket dykkerobjekt, bliver det nok
endnu sværere med ”Broen”.

Østfyns Museer har foreløbig indgået
en toårig aftale med ejerne om forkøbs-
ret, og i denne periode skal planerne
om bevaring af færgen konkretiseres.
Vil man vide mere om projektet,
kan man kontakte museumsdirektør
Erland Porsmose, erp@ostfynsmuseer.dk.



MF Kalundborg uden for Kalundborg den 13. maj 1973. Foto Holger B.D. Sørensen



'Broen' set fra agten - bygningerne i baggrunden er DSB's gamle depotværksted, der nu er whiskydestilleri. Fornyligt er et østtysk damplokomotiv placeret derinde.

Gitre og nye trapper på agterdækket



M/F Broen blev på et tidspunkt omdøbt til 'Kalundborg', og efter salget til andre ejere fik den navnet 'Spectrum of Scandinavia'. Under det nye navn kan 'Kalundborg' stadig anes.

Spectrum - navnet giver associationer til skumle organisationer i en James Bond-film



En svag afglans af gamle dage, hvor færgehavnen summede af aktivitet - nu vokser der vild timian ude ved færgen.

Anmeldelse af "Den store bog om tog"

Af Svellestopperen

Med enkelte undtagelser har danske bogudgivelser om tog og jernbaner gennem årtier alene beskæftiget sig med danske tog og jernbaner. Har man som jernbaneinteressert ønsket at danne sig et grundlæggende indtryk af jernbanens verdenshistorie, har man været henvist til fremmedsprogede udgivelser eller til at trække på mere end 50 år gamle bøger som f.eks. 'Jernbanens Hvem Hvad Hvor'. Dette er der imidlertid nu rådet gevaldigt bod på med Nyt Nordisk Forlags udgivelse 'Den store bog om tog', skrevet af primært den engelske jernbanespecialist Tony Streeter.

Der er tale om en smuk og uhyre velillustreret bog om alverdens lokomotiver, som må begejstre jernbaneinteresserede i alle aldre. Spækket med farvefotografier og data på mere end 400 berømte lokomotiver og tog, fra Stephensons Rocket til de franske TGV, skildres udviklingen og togenes rolle i samfundet fra de første primitive damplokomotiver over dieselalderen til nutidens formidable eldrevne højhastighedstog. Læseren bliver taget med på togrejser med nogle af historiens mest betydningsfulde tog fra forskellige tidsperioder og oplever navnkundige tog som f.eks. Orient-Express,

den transsibiriske jernbane og Palace on Wheels (Indien), alt beskrevet i vel afmålte detaljer, som giver lyst til yderligere dyrkelse af emnet. Det samme gør skildringen af en række legendariske lokomotiver som f.eks. det engelske rekordlokomotiv Mallard, det tyske BR 52 og de amerikanske ALCO-diesel-lokomotiver, hvis anatomier skildres særdeles indgående i serier af fotos.

Lokomotivernes og togene udvikling er ført ajour frem til 2015, og der tegnes i bogen et optimistisk billede af jernbanens fremtid og fortsat store samfundsmæssige betydning. Bogens sidste del er viet nogle kortfattede, men instruktive afsnit om det mest grundlæggende i jernbanens teknik; signaler, lokomotivernes virkemåde etc., og en fyldig ordforklaring runder værket af.

Bogens farvefotografier er teknisk fremragende med mange detaljefotos, og teksten er både detaljeret og vel-skrevet. Det er et solidt hold af primært engeske og indiske medarbejdere med Tony Streeter i spidsen, der står bag den engelsksprogede udgave af bogen, som er kyndigt oversat og tilpasset til dansk af Morten Flindt Larsen.

Nogle vil måske mene, at bogen har en overvægt af stof om engelske tog, men det kan jo ikke nægtes, at England er jernbanens fædreland og at de en-



gelsksprogede lande har været blandt de største drivkræfter i den jernbanetekniske udvikling. De øvrige store jernbanenationer er dog på ingen måde glemt, og set med danske øjne er det egentlig ganske forfriskende at få et indblik i britiske frem for tyske lokomotivtyper.

I layout og udstyr adskiller 'Den store bog om tog' sig fra, hvad vi er vant til fra danske jernbanebog-udgivelser, men det bør ikke forlede nogen til at tro, at der er tale om en "børnebog" eller et lavklasseprodukt. Bogen er absolut en seriøs udgivelse med et højt informationsniveau og – så vidt jeg kan se – korrekte og fyldestgørende oplysninger.

For den kyndige 'hardcore' jernbaneentusiast med specialinteresser er der måske ikke ret meget nyt at hente i bogen, hvis store kvalitet først og fremmest beror på helhedsbilledet af den historiske udvikling. Med mine mere end 35 års interesse for dansk jernbanehistorie vil jeg imidlertid ikke tøve med at kalde denne perle af en bog for et standardværk af blivende værdi. Den er årets julegave til både den jernbaneentusiast, der hidtil kun har beskæftiget sig med danske forhold, og til enhver anden, der blot er en smule fascineret af lokomotiver og tog.

Tony Streeter: Den store bog om tog. Oversat af Morten Flindt Larsen. Nyt Nordisk Forlag, 2015. 360 sider, indbundet, talrige ill. ISBN 9788717044852. Vejl. pris kr. 299,95. ■



DSB litra P nr. 907. Illustration fra bogen

Kaffebar på stationen

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Det er mange år siden, at Fruens Bøge var i brug som station. Hvis ikke den var fredet, havde DSB givetvis revet den ned, sådan som det skete for mange af de andre stationer på Svendborg-banen i 2002. I stedet har den fået lov at bestå, holdt pænt i stand i det ydre, mens det indre var præget af årtiers ælde og slid. Nu stråler stationen igen indvendigt, som var den ny!

Årsagen er, at en ung, lokal ildsjæl, Kåre Loll, i oktober 2014 fik den idé, at han ville åbne en café i stationen. Han kendte den udmærket – som lille dreng var han kommet med familien på stationen, når de skulle med toget.

- Dengang var der stadig billetsalg, husker Kåre, og der var udgang til peronen. Ventesalen var her, hvor jeg har caféen og serveringsrummet i dag. – Jeg kom også på stationen, efter at den var nedlagt i 1990, fordi vi var nogle unge, der fik lov til at bruge ventesalen som øvelokale. Jeg kendte derfor godt til bygningen, og da der sidste år kom



Emaljeskiltet stammer fra 1932, altså fra SFJ-tiden. Det er i dag fredet - og det burde alle emaljeskiltene have været

håndværkere for at holde bindingsværket vedlige, spurgte jeg dem, om stationen var til leje.

- Det vidste de nu ikke, så jeg måtte selv søge hos DSB, og det blev en meget lang proces for at få lov til at leje stationen og indrette den til café. Da bygningen var fredet, skulle såvel Kulturstyrelsen som Odense Kommune høres, og eftersom Banedanmark havde noget apparatur i et af rummene,



Kåre Loll ved disken i den nye café. Spejlet på væggen stammer fra en nærliggende bagerbutik



Den gamle billetluge fandtes stadigvæk, gemt bag en plade. Her et kig ind til caféen

blev de også involveret sammen med DSB. Yderligere skulle Fødevarestyrelsen også inddrages, da der jo skulle være café, så det var et langt og besværligt arbejde at indhente tilladelser hos den ene myndighed, kontakte den anden og tredje osv. og afvente svar og godkendelser.

Årtiers efterladenskaber

- Hvor lang tid tog det?
- I april i år fik jeg tilladelsen, og så kunne jeg tage fat på det grove arbejde med at rydde op, gøre rent, male og indrette stationen – men der var ret

strikse regler for, hvad jeg måtte gøre herinde – og det er jo klart, bygningen er fredet, så det har jeg fuld forståelse for.

- Hvordan var arbejdet?

- Det var omfattende – og meget snavset. Der var linoleum eller gamle gulvtæpper på gulvene, og de måtte af. Jeg måtte ikke flytte vægge eller fjerne dem, så derfor er caféen indrettet med flere rum og en meget lang gang ud til bænken på græsarealet. I øvrigt kunne jeg heller aldrig drømme om at fjerne det flotte flisegulv her i den gamle ventesaal – det er godt nok ikke originalt, det er fra 1952, men det betyder noget for rummet.

Fund på loftet

- fandt du nogle gamle, spændende ting, da du gik i gang med oprydningen?

- Nej, der var ryddet godt og grundigt op – men da jeg fjernede en plade på en mellemvæg, dukkede den gamle billetluge op. Den var blot blevet dækket af, og lugen med drejeskiven til penge og billetter fungerede stadig – og bliver nu brugt for sjov af gæsterne. Billetkontoret med disk, skrivebord og andet inventar stod også, som da det blev forladt, endda med et askebæger med top på!

- Var der andet?

- Jo, da jeg kom op på loftet, kiggede jeg i nicherne ved kvistene, og under et



Diskret skiltning - og gratis bycykler lige ved caféen



Lars Viinholt-Nielsen studerer bagsiden af billetsalgsskiltet, der havde en påskrift med kridt



Nærbillede af kridtpåskriften



Hyggelig stemning ved de små borde med samtaleapparater og reklame fra en Odense-sporvogn



Billetlugen benyttes for sjov af mange kunder. Stationsuret stammer fra en sjællandsk station og er uden funktion



I et hjørne af billetkontoret er inventaret intakt og venter på ekspeditioner

tommetykt lag snavs lå der et par skilte, blandt andet det med 'Billetsalg' – det er hængt op i caféen nu.. Der var også et skilt med 'Udgang', og det er også kommet op at hænge. Det ene er meget velbevaret, mens det andet ikke er helt intakt.

- Hvad så med uret - er det herfra?

- Nej, jeg må indrømme, at det er det ikke – det stammer fra en sjællandsk station. Men spejlet bag ved disken er fra den lokale bager, hvor alt inventaret for nyligt blev skiftet ud.

- Hvad så med telefonerne og samtaleanlæggene på bordene?

- De er heller ikke herfra, men de giver en god stemning, også selvom de er uden funktion. Tavlen på væggen ved billetlugen er dog den originale. Dertil kommer så forskellige, typiske DSB-ting – en gulvmåtte, en papirkurv, en stempelholder og andet.

- I øvrigt var jeg ved at forstyrre toggangen på et tidspunkt. Der var en boks med et låg, som ikke sad rigtigt

fast, så jeg prøvede at banke det på plads. Det lykkedes ikke helt, og Bandedanmarks folk fortalte mig bagefter, at det var godt, at det ikke lykkedes, for ellers kunne det have påvirket relæerne på banen.



'Udgang'-skiltet lå også på loftet, men er lidt medtaget

Sted med historie

- Hvad kommer navnet 'Velodrom Kaffebær' af?

- For over hundrede år siden lå der en 340 meter lang cykelbane, en velodrom, lige over for stationen. Det var en af de største i landet, og da jeg er meget interesseret i lokalhistorie, var det oplagt at mindes den gamle bane med navnet – og det klinger godt.

- Jeg lagde mærke til, at der er et lille aflukke med diverse cykelsager, billeder og andet. Hvad var der i det rum før?

- Der var ikke noget, men jeg har sat nogle glasdøre op for at lave en let afskærmning; glasdørene stammer fra

Dalum Papirfabrik, så de er også meget lokale. Jeg har lejet hele stationen. Der er dog stadig et par rum, jeg ikke har fået gjort noget ved, men det kommer senere.

- Hvordan går det så?

- Det har været en fin sommer. Genboen Restaurant Carlslund nedbrændte desværre på grund af en pyroman kort tid efter, at jeg havde åbnet her, og det var meget trist; for de to steder er eller var ikke konkurrenter, men kunne have støttet hinanden. Den gamle forpagter har været her for at høre, om jeg så tænkte på at 'overtage' markedet, men det er slet ikke mine ambitioner – jeg vil nøjes med caféen, og jeg skal jo også se, hvordan det går – om åbningstiderne skal ændres osv. Jeg savner jazzmusikken fra kroen – det var altid meget populært på sommeraftener med swingende toner i skoven.

- Er du selv togentusiast?

- Næ, det er jeg ikke. Jeg er uddannet grafiker – men jeg er nok en nörd, for er meget interesseret i historie og gamle ting. Ikke specielt tog – det er mere gamle, klassiske biler, der har min interesse. Da jeg gik i gang med indretningen, lånte jeg dog et par af Lars Viinholt-Nielsens bøger om Svendborgbanen for at se, om jeg kunne ramme noget af stemningen og i det hele taget sætte mig ind i historien – for Fruens Bøge har jo engang været odenseanernes store udflugtsstation. Sporvognene overtog meget af transporten, da de kom i gang – og de fik endestation nede midt i skoven. Der er dog stadig en hel del, der benytter stationen.



Et par kaffemøller vidner om stationens nye funktion



'V' for Velodrom - cyklebanen, der gav stedet navn

Man mærker ikke ret meget til toge-
ne, der flere gange i timen buldrer for-
bi. På faste minuttal er der krydsninger
med standsende tog (Desiro, IC4, evt.
IC2), og passagerer kommer ind efter
en kop kaffe til turen. Man skal dog
vide, at det er ikke 'en hurtig kop kaf-
fe', man kommer efter på Velodrom. En

god kop kaffe tager det flere minutter at
lave, for bønnerne skal først kværnes,
dernæst skal dampen presses gennem
den maledede kaffe, så hvis man står og
tripper for at nå toget, skal man nok
vente og tage det næste – og nyde den
veltillavede og stærke kaffe i stedet!

*Velodrom Kaffebær, Fruens Bøge sta-
tion. Tog til døren hver fulde time fra
Odense/Svendborg. Tog til Ringe i mi-
nuttal 15. Åbent tirsdag-søndag 10-20.*



*Her var fantastisk stemning, indtil en pyroman fattede Carlsund Kro af tidligere på året. Stationen ligger i baggrunden og er nu
det eneste traktørsted, der er tilbage*



Med toget lige til døren - togkrydsning på Svendborgbanen hver fulde time, her med IC4 og Desiro. Ofte ses også IC3 her.

Et skilt på Fruens Bøge station



Det originale, gamle skilt fra stationen - det stammer formodentligt helt fra åbningen i 1876. Foto Flemming Søeborg

Af Lars Viinholt-Nielsen

Ved åbningen af Odense-Svendborg banen den 12. juli 1876 oprettede man 4 km fra Odense holdepladsen "Fruens Bøge." Der blev opført en i dansk jernbanesammenhæng udsædvanlig stationsbygning i schweizerstil. I bygningens sydende var der en ventesal, i nordenden et billetkontor ud mod banen og et overnatningsværelse mod vejen. Stationen var kun betjent i sommerhalvåret fra 1. april til 30. september. Fra 1885 var stationen åben hele året, og der blev opført en tilbygning mod nord i den oprindelige stil som bolig for stationsbestyreren. I 1990 ophørte betjeningen, men togene standser stadig i Fruens Bøge.

Hvad er forklaringen på dette skilt? Det skyldes stationens karakter som en egentlig udflugtsstation med meget stor trafik på bestemte dage. Den lille ventesal, hvor billetsalget normalt var, kunne slet ikke rumme de flere hundrede passagerer, som i et meget kort tidsrum skulle købe billet. Derfor blev perronen afspærret, og billetten skulle vises ved indgangen, da det selvfølgelig var uoverkommeligt for togpersonalet at billettere et tog med måske 400-500 passagerer på de ti minutters køretur til Odense. Billetsalget måtte derfor ske fra vinduet på bygningens yderside, altså i virkeligheden fra assistentens soveværelse!

Der kendes flere ældre billeder af stationen fra sporsiden, men vistnok kun ét fra gadesiden ind mod væddeløbsba-

nen. På billedet ses den oprindelige del af bygningen til venstre indrammet af de to bindingsværks "X"er. Begge døre er til ventesalen. Til højre for dørene er det omtalte vindue, hvor billetsalget på "stordagene" fandt sted. Desværre er vinduet delvis dækket af træerne langs stien til cykelbanen, som ligger bag fotografen. På taget ses vogterhusklokken, som med fem slag meldte tog fra Svendborg og to gange fem slag meldte tog fra Odense.

Billedet er foranlediget optaget af stationsforstander C.C. Nielsen (fra 1905 navneændring til Dresmer). Nielsen/Dresmer var en usædvanlig jernbane-

mand, der brugte en stor del af sin fritid på at nedskrive sine oplevelser og desuden alskens filosofiske betragtninger. Ved velvilje fra ingeniør H.P. Mortensen kom størstedelen af Dresmers omfattende skrivelser for ca. 20 år siden i mit eje. I en kort periode 1901-1903 var han stationsforstander i Fruens Bøge. I forskellige hæfter har han nedskrevet erindringer om denne tid. Disse har jeg sammenfattet og visse steder omformuleret, bl.a. er nogle af hans mange parenteser, tankestreger m.v. opløst, og ligeledes er de til tider meget lange sætninger afbrudt af hensyn til læseligheden.

Men først nogle korte biografiske oplysninger:

Carl Christian Dresmer
(til 1905 Nielsen)
1868 født i Odense
1884 præliminæreksamen
1885 elev ved Sydfyenske Jernbaner
1890 assistent Stenstrup
1901 stationsforstander Fruens Bøge
1903 stationsforstander Espe
1910 stationsforstander Ryslinge
1920 assistent Odense
1933 afsked med pension
1947 død

Erindringer om tiden i Fruens Bøge 1901-1903.



Fruens Bøge station set fra vejsiden i 1901. Lige bag den venstre træække var der billetsalg - rent faktisk ud fra vinduet i assistentens soveværelse. Lars Viinholt-Nielsens samling



Assistent ved Sydfyenske Jernbaner C.C. Nielsen, 1898. Lars Viinholt-Nielsens samling

På nyseklens første dag 1. januar 1901 begyndte jeg Carl Christian Nielsen som fast stationsbestyrer i Fruens Bøge (Odense kommune) med 1.200 kr. gage plus fribolig, desuden 60 kroner årligt til rengøring og kontorhold. Foreløbig ingen pige eller stationskarl nødvendig for os. Tjenestedagene var fælt lange: Kl. 6 morgen til midnat. Og jeg var alt andet end slem til at bede om fridage, faste fridage var derhos et ukendt begreb. I mellemrummene mellem de ordinære tog havde jeg næsten altid "Dalumtog" til og fra fabrikssporet og på sommer-søndage en hel række "skovtog". Fruens Bøge var dengang Odenseborgernes fineste udflugtssted, hvortil der desuden gik dampbåde på åen. Men kønt var det at bo derude, selv om vinteren hvor der ofte var meget stille hvad arbejde og trafik angår. Da boligen var lige op til kontoret, havde vi kakkelovnsvarme og belysning så at sige gratis. Den 1. april 1901 fik jeg 1. alderstillæg (som assistent I) = 6,25 kroner månedligt. Man udnævnte mig ikke lige straks til stationsforstander.

Mine forgængere i Fruens Bøge havde været:

Assistent C. Beyer
(senere trafikinspektør)
12.07.1876 - 30.09.1877,
Assistent R. Fryd
(senere stationsforstander i Svendborg)
01.04.1878 - 30.09.1879,
Assistent Culmsee
(senere stationsforstander i Korinth)
01.04.1880 - 30.09.1881,
Revisionsassistent F.Frydendahl
(senere stationsforstander i Kværndrup og Stenstrup)
01.04.1882 - 18.07.1883,

Assistent R. Knudsen
(senere stationsforstander i Pejrup)
19.07.1883 - 30.09.1885,
Assistent P. Madsen
(senere stationsforstander i Ryslinge og Pederstrup)
01.04.1886 - juni 1886.

Om vinterhalvåret har stationen således i hine tider været helt lukket. Jeg erindrer også godt, at semaforens begge vinger om vinteren altid stod skråt nedad, datidens signal for "kør igennem." Hvem der har haft stationen i tiden 1886-90 kunne ikke ses i stationsarkivet, men fra december 1890 til maj 1892 var det en banearbejder H. Christensen, som senere blev kolonneformand ved Pederstrup, men hvis hustru - der nok var den egentlige "expeditrice" - havde et uheld og derfor måtte flytte fra stationen. Fra juni 1892 til april 1893 har det været en portør (stationsmester) J. Nielsen - populært kaldet "kancelliråden" - og derefter fra april 1893 til jeg kom dertil stationsmester (fhv.kolonneformand ved Kværndrup) Niels Larsen.

Lejligheden i stationsbygningens nordende bestod af to perronværelser, et gadeværelse og et køkken samt et kælderrum, desuden et lavt loft, et diminutivt sandhus og ditto kulhus foruden udhuset afsides, hvori fandtes det private "WC", hønserum og vaskerum. Senere fik vi bygget et loftsværelse til pigen. Til boligen hørte en rigtig god have med plads til både høns og kaniner.

Befolkningen i Fruens Bøge, hvis omgivelser på den tid kun bestod af ret få huse og et par større ejendomme: "Bøgedal" og "Rikkensminde", var nabovenlige, men vor optagethed tillod ikke megen selskabelighed. Fra haven solgte vi mange jordbær til restauranterne og fra vor hønsegård alle hanekyllinger. Vis-à-vis stationen lå "Fyens Cykel-Unions" bane med hyppige væddeløb i sommerperioden. Desuden havde vi "Skovforeningens" danseaftener samt enkelte større festsammenkomster i skoven.

I vinteren 1901-02 syslede jeg med tanken om ved henvendelse til postmester Hertz i Odense - hvorfra vi fik vor post - mulig at få oprettet brevsamlingssted på min station, endskøndt der ganske vist ikke dengang var synderligt mange beboelser dersteds. Sagen blev imidlertid henlagt foreløbig. I det hele taget havde Fruens Bøge alene "lokal" ekspedition på SFJ (dog ikke levende dyr

større end ilgods) og af gennemgående ekspedition kun frimærkepakker til alle baner samt rejsegods til Svendborg-Nyborg banen (SNB), men af telegramtrafik, post o.m.a. var der endnu intet etableret fra banens side. Semaforen var endnu den fra 1876, og centralafslåsning kendtes overhovedet ikke nordfor eller vestfor Ringe station, ja Fruens Bøge havde end ikke togtider i køreplanen. Der måtte derfor gives specielt håndsignal fra stationen til togene, hvis disse skulle optage rejsende eller gods. Ligeledes skulle togfører eller konduktør give håndsignal til lokomotivføreren, når toget medbragte rejsende eller gods. Til gengæld havde stationen så de elskelige bomme ved "Skovalleen" at rulle ned og op hvert øjeblik og en rigtig ledvogter-klokke oppe på tagrygningen samt både telegraf og tjenestetелефon. Sidstnævnte kun til Odense, hvorfra eventuel omstilling kunne fås.

Den 26.marts 1902 henstillede jeg til inspektør Beyer at få det daglige håndsignal til togene ændret, så det blot anvendtes, når der ikke var noget at optage; men - næh! - Gud hvor det lignede alt øvrigt.

Fra 1.april 1902 udnævntes jeg til virkelig stationsforstander (af 4de grad); hele forskellen mellem da og hidtil var blot, at jeg skulle anlægge tre guldsnore (i stedet for to) og tilsvare lidt mere til pensionskassen; gagen m.v. forblev derimod den samme.

I vintertiden 1902-03 havde vi fundet boligen lidt vel tyndvægget, og alle blev forkølede; da jeg desuden begyndte at lide under min alt for korte nattero fra kl.12 - 6 nat, og der meget sjældent kunne blive en middagslur, fandt jeg på at søge audiens hos direktør Kier for at andrage om forflytning, det var den 2. februar 1903. "Ja, har De noget forslag i så henseende?" spurgte han. Nej det havde jeg ikke. "Ja, kan De få en til at bytte med Dem, så for mig gerne, ellers er der jo kun at træde tilbage i assistentklassen, da jeg ikke kan jage andre ud af deres plads eller oprette nye pladser." Jeg svarede hertil, at gå tilbage kunne jeg jo ikke så godt stå mig ved, og få nogen til at bytte med Fruens Bøge var næppe sandsynligt (stationen havde blandt alle ansatte ry for sin slavetjeneste, som de kaldte det), hvortil direktøren svarede: "Jeg tror det heller ikke." "Ja, må jeg da bede direktøren have mig i velvillig erindring, når der tilbydes sig lejlighed",



Den 27. juli 1902 var der cykelløb på banen ved Fruens Bøge station. Som det ses af stationens togjournal, var toggangen intensiv. Til højre i anmærkningsrubrikken har C.C. Nielsen noteret antallet af rejsende. Indtil kl. 19 er der ankommet 843 med togene. På højresiden har Nielsen noteret: "Væddeløbet først forbi Kl. 8. Stærkt Regnvej i Byger." Det gav søgning til togene mod Odense. Første ekstratog efter kl. 20 med afgang 20.20 har således 424 rejsende. Indtil kl. 21.30 er 801 personer steget på togene i Fruens Bøge. Dagens sidste to ekstratog (på næste side – ikke vist) medtog 355 personer, altså i alt 1156 rejsende i løbet af tre timer! Arkiv L. Viinholt-Nielsen.

Min eftermand i Fruens Bøge blev stationsmester Hansen, Oure, som dermed blev stationsforstander.

fraset, at de i 1899 blev holdt medforsikrede mod ulykkestilfælde og tilskadekomst i tjenesten.

replicerede jeg, hvortil han svarede: "Det skal jeg gerne, men det kan jo have lange udsigter." (Adieu).

Den 23. april 1903 blev stationsforstander Marcussen, Espe suspenderet på grund af sine idelige drikkerier, og stationen opsloges derefter vakant. Skønt det ville blive mig en gagenedgang på hele 300 kr. (samt én grad i rangklasserne), medens der til gengæld blev indtægten for posttjeneste og vejning, søgte jeg alligevel Espe og fik den.

Den 6. juni 1903 flyttede vi derefter væk fra det kønne Fruens Bøge til det mere "landlige" Espe, hvorved mine indtægter ville komme til at se således ud: Gage 900, alderstillæg 75, postløn 380 samt vejepenge omkring 380, i alt 1735 kroner årligt. I Espe var vederlaget for kontorhold og rengøring 132 kr. og ekstravederlag (til stationskarlehold) 420 kr. årlig. Hvor meget, man måtte yde stationskarlen, var dengang noget, man selv måtte komme overens med ham om, banerne interesserede sig ikke det fjerneste for disse mennesker, dog

I Fruens Bøge var jeg ansat for 1903 i skat m.v. til samfulde 44 kr. 72 øre, i Espe slap jeg for skat året ud.

Havde jeg imidlertid dengang vidst, at den vordende Brobybane ville være blevet ført ind på min gamle station, havde jeg måske ikke fratrådt Fruens Bøge. Det har sidenhen ærgret mig lidt at se, hvor der blev bygget mange ejendomme, oprettet brevsamlingssted, ydet bestillingstillæg for Brobybanens tog o.s.v.

Ny bog om litra O

Steffen Dresler (SD) har skrevet en ny bog om litra O, 'Skovtursmaskinen'. Litra O var et lokomotiv, konstrueret af den navnkundige maskinchef Otto Busse (den yngre) i 1896, og der blev bygget i alt 36 O-maskiner indtil 1901. Typiske kendetegn for Busses maskiner var en vis standardisering, og det gav sig udtryk på O-maskinen ved, at den nærmest kan betragtes som ¾-K-maskine med de samme specifikationer for dampmaskinen, styringen og førerhuset, mens kobbeltjulehulenes diameter svarede til A-maskinernes.

O-maskinerne var tenderlokomotiver (eller tank-lokomotiver, som SD benævner dem), og de var konstrueret til at køre lige godt forlæns som baglæns; akselstillingen var 1-B-1, og maskinerne var beregnet til en maksimal hastighed på 70 km/t. 'Skovtursmaskinerne' blev kaldt således, fordi de i høj grad blev benyttet på Kyst- og Nordbanen, men SD viser i sin bog, at O-maskinerne sandelig også blev benyttet til andet end udflugtstog. De var typiske lokomotiver til bolig/arbejdsstedtrafikken

(i vore dage kaldt pendlertrafikken), men senere blev de benyttet til driften på Midtbanen og Frederikssundbanen. Efter nationaliseringen af Slangereupbanen blev O-maskinerne også indsat her. Mange af maskinerne gjorde i flere år tjeneste på sønderjyske sidebaner, men også i Midt- og Nordjylland kunne man træffe på dem. – ja, de trak endda rene godstog sine steder og blev også brugt som rangerlokomotiver – så litra O var faktisk en universalmaskine, selvom det nok ikke var meningen fra begyndelsen.

SD beskriver maskinernes livsforløb med udførligt kildemateriale, og bogen er fyldt med dejlige billeder af disse velproportionerede maskiner, inkl. mange tegninger, skemaer og tabeller. O-maskinerne undgik ikke ombygninger, men de var af 'den klassiske art' – større dome på kedelryggen, forhøjet kulkasse bagpå, trykluftudrustning, spids røgekammerdør m.v. På et tidspunkt var de påmalet 'Ltr. O' for ikke at blive kaldt 'O-maskiner'. I følge SD var det "en god og solid konstruktion, der kunne belastes 'til op over skorstenen', uden at det gik



ud over lokomotivet (...) Det var veldigt af sit personale, om end lidt svært at fyre i p.g.a. den lave kedel".

O-maskinerne gled ud af DSB's regi i midten af 1950'erne efter omkring 60 års tjeneste – ganske godt gjort af disse maskiner, der har taget deres tårn i den daglige jernbanedrift. En enkelt maskine, nr. 318, er bevaret og er permanent udstillet på Danmarks Jernbanemuseum. Netop denne maskine ville ellers gøre sig godt i publikumskørsel, men det ville kræve en omfattende restaurering, så man må nok for al evighed nøjes med at beundre den i udstillingen.

Steffen Dresler: Litra O – skovtursmaskinen, Tog på Tryk, 2015. Pris ca. kr. 290 (begrænset oplag).

Den hvide Engel fra A.C.M.E.



Tekst og fotos Flemming Søeborg

I 2004 anskaffede DSB en tysk rejsegodsvogn (DB AG Dms 905, nr. 51 80 92-92 005-8), bygget i 1977, til afløsning af de aldrende WRD/WSD-servicevogne. Vognen, som fik litra Dm 51 86 92-92 005-2, blev ikke i det ydre ændret ret meget, ud over logotypen 'DSB' blev påsat og numrene ændret, og den indgik i tog som Skiløberen til udlandet. De tyske påskrifter forblev uændrede på vognen.

I 2009 blev den udrangeret ligesom Bc-t-liggevognene, der var blevet brugt i disse særlige rejsebureautog. Til sidst var der kun nattogene (bestående af tysk/tjekkisk materiel) samt dobbelt-dækkertogene på Sjælland tilbage af 'klassisk' jernbanemateriel med enkeltwaggoner – resten køres med togsæt. Endvidere har DSB stadig to kongelige vogne (litra S og WRM) i bestanden, men ellers er den epoke ovre.

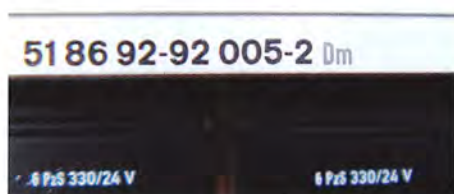
A.C.M.E.s vogn

Den nye model af en af DSB's sidste 'nyanskaffelser' (?) fra A.C.M.E. er fuldstændig korrekt i forhold til forbilledet. Længden er rigtig, farve og påtryk ligeledes, og der er vedlagt en 'syndflod' af småting, der kan/skal monteres – håndbøjler, bremseledninger, små 'skorter', attrapkoblinger og andet. Detaljeringen er således fremragende, og selvom vognen virker anonym med de store, glatte og hvide flader, har den en vis udstråling – 'Den hvide Engel' kunne man måske kalde den? Der er sågar detaljeret indretning, idet der er en lille togførerkupé (og toilet), men det er navnlig undersiden, der viser, hvad et moderne firma som A.C.M.E. kan præstere: Bogierne er nemlig uhyre fine, og der er sågar skivebremser på akslerne! Tilmed er

Dm-vognen er egentlig ret flot i model, mens forbilledet så lidt forsømt ud

strømoptaget til eventuel belysning på forhånd integreret i bogierne – det er rettidig omhu! Trinene i hjørnerne er ætsede metaldele med gennembrudte trædeflader, så det er en værdig 'afslutning' på DSB's rullende materiel i model – når man ser på enkeltwaggoner. Prisen er måske høj, men det er kvalitet for pengene – og man skal jo kun anskaffe én model for at have hele 'serien'!

A.C.M.E. art. nr. 52359 DSB Dm-rejsegodsvogn, epoke VI. Pris ca. kr. 520,-



Nummer og andre påskrifter på modellen.



Påskrifter og påtryk i flere farver – meget flot udført.



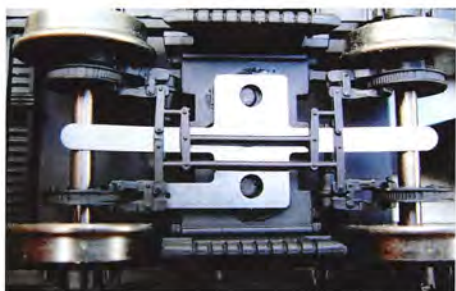
Flotte påtryk også på undervognens apparatskabe



Dm-vognen på Belvedere 2009. Foto Ulrik Tarp Jensen



Den lidt ejendommelige placering af DSB på vognsiden – mon ikke der oprindeligt var et 'DB'-skilt på det hvide felt.



Gennemtænkt konstruktion med indbygget strømoftag på Dm-vognen. Bemærk også skivebremserne på akslerne – en fornem detalje



En elegant vogn i det grønne

Stationen holder flyttedag

Af Flemming Søeborg

For efterhånden mange år siden forlod bryggeriet Carlsberg stort set hele det omfattende fabriksområde på Valby Bakke, hvor virksomheden havde ligget i omkring 150 år. Ølproduktionen flyttede til Fredericia, og kun en mindre del af specielle øltyper brygges på det gamle bryggeri.

Ændringerne har sat sig tydelige spor, og blandt andet den karakteristiske tappehal med Station HOF i stueetagen er nu historie, mens et nybyggeri med et

markant højhus har rejst sig på grunden. Hele bryggeriområdet skal i de kommende år udvikles til en by i byen, og det betyder, at det gamle S-togsholdested Enghave lige ved siden af også ændres radikalt.

Det gamle holdested nedlægges helt og flyttes et par hundrede meter vestpå, så det kommer til at ligge lige under højhusbyggeriet. I forbindelse med omdannelsen af området er der endvidere bygget en ny bro over banelinien mellem den gamle Carlsberg-viadukt på Vester Fælledvej og den store, fredede buebro for fodgængere lidt længere

ude. Den nye bro følger mønstret eller formen på den gamle stål-buebro, der gennem mange år førte Vester Fælledvej over banegraven - og her er det, at det for alvor bliver interessant, jernbane- og sporvejsmæssigt set.



Der er stadig kraftig trafik på sporene ved Enghave. Til højre kommer den nye perron 'Carlsberg' til at ligge. Sammenlign med billedet i SOB nr. 8, side 32. Foto Spor og baner.

Et sted med historie

Det var nemlig lige her ved indkørslen til broen, at et linie 10-vogn tog i 1958 røg af sporet og fortsatte ned ad skrænten få minutter før et eksprestog, trukket af en E-maskine, skulle passere. Toget blev standset af snarrådige DSB-folk, og lykkeligvis kom ingen alvorligt til skade i sporvognen - der til gengæld ikke overlevede denne 'nedtur'. Siden blev der bygget en betonmur ved kantstenen for at 'opfange' eventuelle andre, løbske sporvogne, ligesom der blev anlagt et fast (obligatorisk) stoppested lige før kurven ind på broen - så skulle alle sporvogne standse helt.



Der var engang... Forskellige ølvogne ved Carlsbergs læsserampe. Forrest en af de sjældne Fml-styrevogne til S-tog. Foto Leif Bang



Nye tider ved Enghave og Carlsberg - den gamle tappe- og læssehal, kendt fra f.eks. Olsen Banden, er helt væk og erstattet af dette højhus. Foto Spor og baner

Carlsberg-bygningen indskrev sig også i kulturhistorien, idet den legendariske film om "Olsen Banden på sporet" fra 1975 blandt andet foregik her - Politiets udflugtsvogn PT 1448 blev skubbet ind i Station HOF under sang og bægerklang. Dagligt var der store træk med fyldte Carlsberg-vogne ud fra bryggeriet, ofte trukket af DSB's mærkelige, britiske rangerlokomotiv ML 6, "Den grønne Elevator". De fleste vogne var bryggeriets egne, men når der skulle sendes øl pr. jernbane til Nykøbing M., valgte man på et tidspunkt at benytte neutrale, brune godsvogne - så var svindet mindre, når vognene holdt i byen, fortælles det! I øvrigt var det også her i nærheden (ved Enghavevej-viadukten), at et britisk Mustang-fly stødte mod et lyskastertårn på baneterrænet den 29. marts 1945 og efterfølgende styrtede ned i Den franske Skole på Frederiksberg. Ved styrtet og den efterfølgende katastrofale fejlbombning af skolen omkom omkring 100 elever og lærere, og mange ejendomme blev raseret af bomber og efterfølgende ildebrande.

Der kommer konstant tog forbi Enghave/Carlsberg trinbrætter, og det vil der vedblive med at gøre - strækningen mellem København H. og Valby er en af Danmarks ældste og mest trafikerede jernbanestrækninger. Togene er til gengæld blevet meget ensartede og monotone at se på: røde S-tog af samme type, kedelige grå IC3, ER4, IC4, gråblå dobbeltdækkerstammer med afskallede, blå ME-lokomotiver, VT 605 til Tyskland - alligevel er jernbanen stadig fascinerende at se på.



Enghave trinbræt den 6. juli 1964. Bagest til højre ses det famøse lyskastertårn, som det britiske Mustang-fly ramte ved indflyvningen. Foto Holger B.D. Sørensen



Kraftig trafik med lokaltog med to Mo-vogne, to S-tog og stamme af Carlsberg ZA-vogne ved Enghave 17. juli 1954. Foto Hans de Herder, arkiv HGC



Næsten samme sted som de to forrige billeder, men i 2015. Snart er dette historie, og standsningsstedet flyttet hen bag fotografens ståsted. Foto Spor og baner



En ledvogn på linie 16 krydser hen over jernbanen på den gamle buebro, som blev erstattet af en ny bro for nogle år siden. Foto Leif Bang



Et historisk sted - præcis her styrtede sporvognen på linie 10 ned på jernbanesporet. Foto Spor og baner



Et kig fra Carlsberg-broen ned på bivognen fra det forulykkede vogntog på linie 10. Arkiv Tommy Jørgensen



Museumsvogn KS 470 og en ledvogn som linie 10 på Carlsbergbroen sidst i 1960'erne. Bilen er en Ford Taunus 12 M. Lige til højre styrtede sporvognen ned på skinnerne i 1958. Foto Leif Bang

Selfiepind

Tekst og fotos Rolf Brems

Har du investeret i en selfie-pind, altså én af dem du holder op foran dig selv, så du kommer med i forgrunden på billedet med det, du vil se i baggrunden, er der håb for, at pengene ikke er spildt, når du har tilfredsstillet dine narcissistiske tendenser.



En nem og effektiv at rengøre sporene på

En selfie-pind er uhyre velegnet som en rensestok på modelbanen. Teleskopfunktionen gør, at den ikke fylder så meget, og alt efter model rækker den helt ind i det fjerneste hjørne eller den lange tunnel, bare banen ikke kurer for meget.

Hvor man klemmer telefonen fast, sætter man nu en renseklods eller, som jeg foretrækker det, en trækklods med en fnugfri klud, der fugtes i rensebenzin.

Hovedet på selfie-pinden kan vinkles alt efter afstanden til sporet, man vil rense. Vinklen er jo forskellig, og specielt langt inde i tunneler skal man operere med en flad vinkel.

Jeg købte min i Fona til kr. 100,-. Den fås til det halve uden fjernbetjening i visse boghandlere.

Efter endt sporrengøring kan du jo så fejre det med en selfie.... ■



Selfiepinden kan række langt ind over anlægget. Tekst og fotos Rolf Brems

Adresseændring ...

... Husk at melde det til birgit@turn.dk

Lynetter på vej

Af Flemming Søeborg

Det er ingen hemmelighed, at Heljan gennem noget tid har syslet med produktion af Lynetterne, privatbanernes meget populære Y-tog fra 1960'erne og frem. Vi skal nok vende tilbage til dem, når de dukker op. Finn Lekbo, Team Felix, har dog allerede meldt ud, at han får lavet en særproduktion af togsættene,

nemlig den lokale HHJ-udgave i oprindeligt udseende (orange døre og hvidt tag). HHJ-togene bliver tilmed leveret med to numre (inkl. styrevogn): YM 33/YS 44 og YM 34/YS 45 til såvel DCC som til AC. Begge udgaver leveres med dekoder.

Netop HHJ-lynetterne er driftsmæssigt interessante, idet de var udstyret

med normalt træktrøj og puffer, da de ofte medbragte gods- eller postvogne, så det giver en ekstra dimension på modeljernbanen, når man kan rangere med disse smukke tog. Når modellerne er fremkommet, vil de blive omtalt her.



HHJ Lynette YM 33 og YS 44 i Tranbjerg, den 13. juli 1974. Foto K.E. Jørgensen

Ny signalbog og MM4

Af Flemming Søeborg

I september udkom en ny bog om signaler og sikkerhedssystemer ved jernbanerne, skrevet af Benny Mølgaard Nielsen på bane bøger. Der er tale om en stærkt udvidet og aktualiseret udgave af signalbogen fra 1998, som også var skrevet af ham under medvirken af Niels Erik Jensen. Denne nye bog udkom så kort tid før bladet skulle trykkes, at vi ikke kunne nå en anmeldelse af den. Den bliver bragt i nr. 24.

I løbet af det kommende forår udkommer en ajourført, ny udgave af den eftertragtede bog 'Motormateriel 4', ligeledes fra bane bøger. MM4, der har været udsolgt i flere år, omhandler de

letbyggede motortog fra Uerdingen – med andre ord, det er værket om privatbanernes Lynetter (Y-tog) og DSB's MR/MRD-tog.

Siden førsteudgaven udkom helt tilbage i 1993, er der jo sket en masse på det område – hovedparten af Lynetterne er væk, mens DSB stadig kører rundt med de aldrende, osende og ret slidte MR-tog. Den nye bog vil også indeholde materiale om Regio-Sprinter. Vi vil naturligvis omtale bogen fyldigere, når den er udkommet.



Forsiden af signalbogen

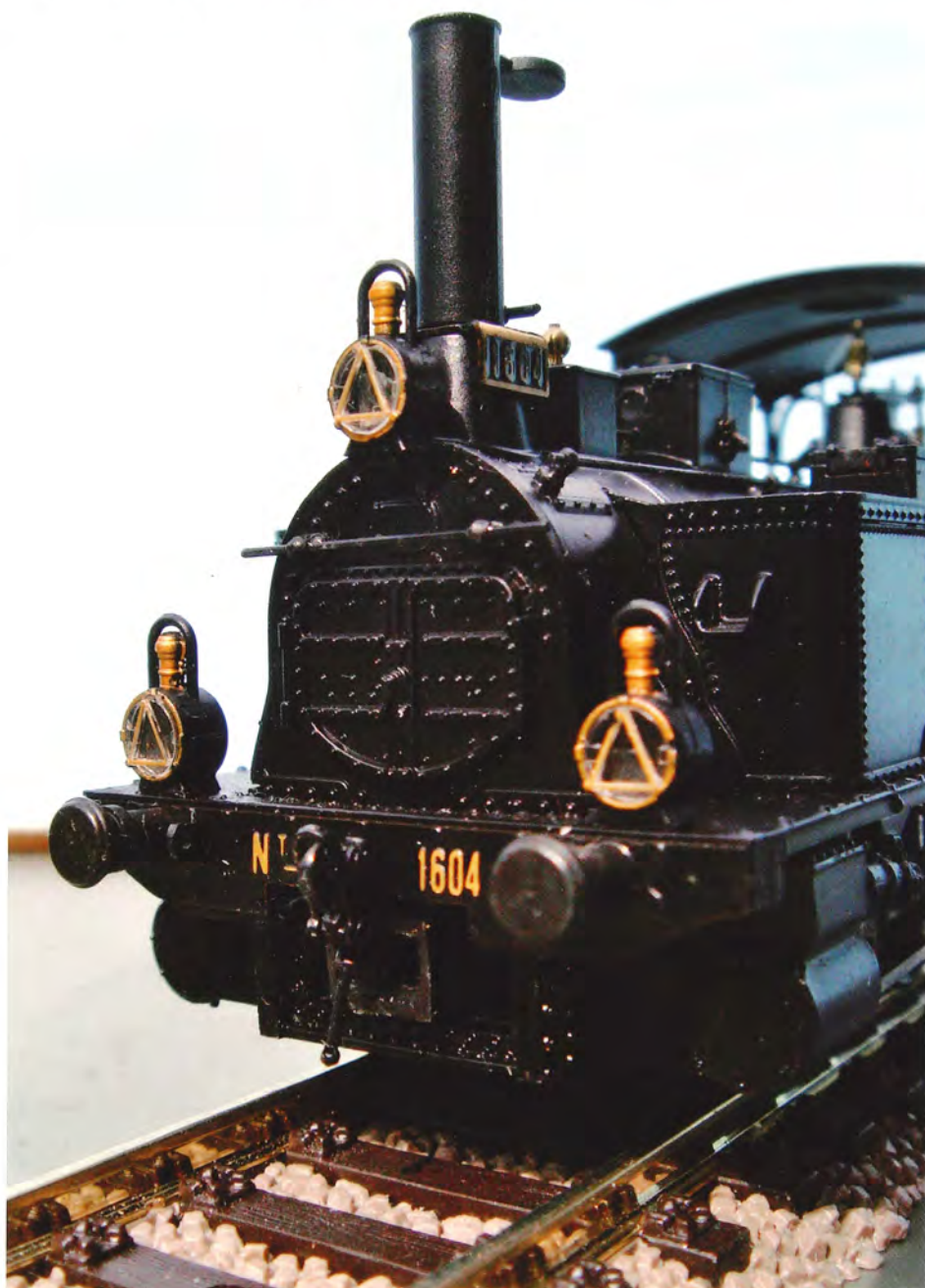


MR 4262 afgår fra Svendborg banegård den 11. august 1984. Foto Anne E. Andersen

El Selmo – spansk avantgarde



El Selmo i fuld figur, set fra lokomotivførersiden.



Fronten minder om en sjællandsk Hs-maskine - bemærk skalakoblingerne



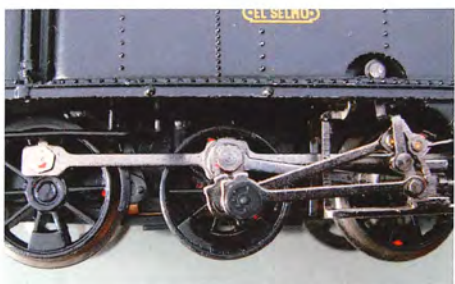
*En af søstermaskinerne med et lille lokal-tog på en spansk station omkring 1960.
Foto Wikimedia*



Kedel, vandtanke og skorsten m.m. er fyldt med detaljer.



Ved rangering er der violet lys til venstre, hvidt til højre, såvel for som bag.



Filigran Stephenson-styring og ingen flange på midterakslen.

Lokomotivet "El Selmo" fra det spanske jernbaneselskab Norte blev bygget af det franske firma Schneider & Cie./Le Creusot i Bourgogne i 1864. Det var i en lille serie på fem lokomotiver (nr. 601-605, senere 1601/05) med fabriksnumrene 742-746. Navnene var:

El Agüeda Norte 601/Renfe 0203
El Tera Norte 602/Renfe 0204
El Cúa Norte 603/Renfe 0205
El Selmo Norte 604/Renfe 0206
El Burbia Norte 605/Renfe 0207

Lokomotiverne havde navne efter floder i Léon-regionen. De var bredsporede (1.674 mm) og skulle først og fremmest bruges til rangering og lokale godstog i den nordlige del af Spanien (Madrid-Irun). Førerpladsen var åben, men senere blev der monteret et tag til værn mod vejrliget. Til sidst fik de også et lille førerhus. Kullene blev opbevaret oven på sidevandtankene, og hjulene på den midterste aksel havde ingen flanger af hensyn til de snævre radier på industrispor.

Med tiden fik lokomotiverne nye numre (1601-1605). I 1941 blev de overtaget af Renfe, det nationale, spanske jernbaneselskab, og fik ny litrering (030-0203/0207). Tre af dem (0203, 0205 og 0206) kom til Valencia, mens de to sidste kom til Tarragona. De blev gradvist udrangeret 1960'erne, og det må siges at have været lidt af en præstation – næsten 100 år i tjeneste ved jernbanerne! To af dem er bevaret, nemlig nr. 0204 og 0206.

Fængende detaljering

Ibertren-modellen af "El Selmo" er forsynet med en overdådighed af fine detaljer i ætset metal, hvilket efterlader indtrykket af et produkt lavet med omhu og veneration. Det er en model, hvor man kan blive ved med at opdage nye detaljer – og der har været benyttet en god portion kreativitet. Der er f.eks. vedlagt kædekoblinger – de har ingen praktisk betydning i model, men vidner om lyst (og evner) hos Ibertren til at lave en supermodel. Gangtøjet er bruneret og lettere tilsvinet.

Modellen er, så vidt jeg kan bedømme, 100 % korrekt i mål og proportioner. Midterste hjulsæt er uden flange, hvilket ser lidt ejendommeligt ud – men det er



Fabriksplade med fornemt guldtryk.

altså korrekt. Der er helt frit gennemkig gennem førerhuset, styringen er system Stephenson og virksom, og for og bag troner nogle gedigne lanterner. Vægten på modellen er 112 gram, og der er to hæfteringe monteret på midterakslen uden flanger. Strømoftaget kan suppleres ved, at man monterer nogle vedlagte kobberflige og lader dem slæbe henad skinnerne (i stil med LGB-modeller). Modellen kan konverteres til trelederdrift (med Ibertren nr. 9001 slæbesko og dekoder), evt. med justering af hjulafstanden.

Overdelen er matsort lakeret med påskrifter og skilte med guldskrift. Der er masser af detaljer så som håndbøjler, håndtag og hjul, haner, ventiler, nitte-rækker, komplet udrustet kedelbagvæg med alle armaturer og greb nøje gengivet. Der mangler kun lokomotivfører og fyrbøder! Modellen er i udseende fra ca. 1890-1920. Der er vedlagt en pose med løse kul til dekoration af kulkasserne – men ikke nok med det: Der er hele fem små poser med løse dele – fire hæfteringe, to strømoftag, fungerende modelkoblinger(!), fyrbøderværktøj og reservefløjte, ja, der er sågar vedlagt 25 små skruer og fjedre – en fantastisk service, når man tænker på, hvor svært andre firmaer har ved at levere reservedele. Her medfølger det hele – og der er nok til adskillige andre modeller! Nogle af delene er så små (som to birkesfrø), at det reelt er umuligt at bruge dem, og jeg må blankt indrømme, at jeg heller ikke aner, hvor de i givet fald skulle anbringes.

Optisk 'bedrag'

Det er et lokomotiv fra en bredsporet jernbane, men det kører stadig på almindelige H0-skiner. Hvordan har Ibertren så løst problemet med, at mate-

riellet egentlig både skal være og se bredere ud? Ret simpelt – pufferne er rykket et par millimeter længere ud, hvilket umiddelbart giver den optiske virkning, at her er et bredere lokomotiv – men det er det altså ikke. Bredden og sporvidden er som for et almindeligt H0-lokomotiv. Det må siges at være en god, salomonisk løsning – således kan spaniolerne bruge almindelige H0-skiner og alligevel give det indtryk af, at materiellet er anderledes.

Lokomotivet har NEM-blindstik til 6-pin dekoder og strømoftag på alle tre aksler. Overdelen er skruet sammen med underdelen, hvilket gør, at demonteringen er nem. Der er fempolet motor med svinghjul og træk på alle aksler med ordentlig afbalancering af akslerne. Kørslen er fin; der er nogle centimeters udløb, strømoftaget er godt, trækkræften eminent, og maskinen kører roligt og stabilt (digitalt). Foran er der tre, bagest blot to hvid-gule lanterner med automatisk lysskift til én rød slutlanterne ved strækningsskørsel. Til rangerbrug kan man skifte en kontakt og få en højst overraskende rangerbelysning: hvid samt violet lanterne for og bag! Et stort plus til Ibertren for denne herlige detalje.

Progressiv tankegang

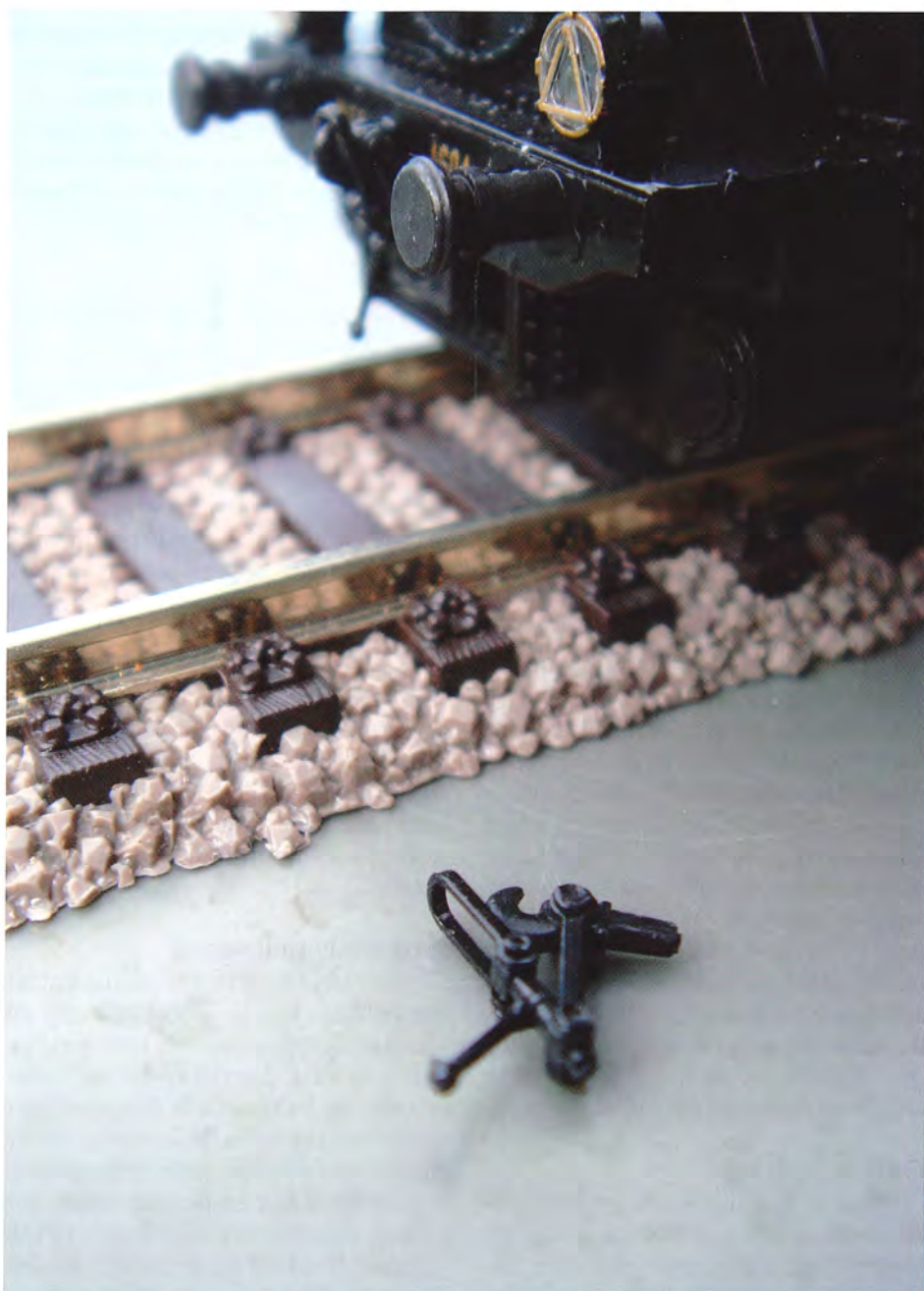
Ibertren har med denne model vist, at man sagtens kan lave 'obskure', små og sjældne damplokomotiver i storserie og få et salg ud af det; det er flot, at firmaet samtidig har lavet alle fem maskiner med deres individuelle forskelle. Det er et eksempel på en ny tankegang, nemlig ønsket om at lave en perfekt model, der teknisk udnytter nye teknologier, optisk lever fuldt ud op til de bedste modelbyggertraditioner og anvender storpro-

duktionens fordele til at skabe det bedst mulige produkt til en yderst gunstig pris. Desværre er der ikke nogle danske lokomotiver, der blot ligner "El Selmo", men man kan jo altid lade det køre som en 'privat privatbanemaskine' eller industribanelokomotiv, noget, som det gamle, tyske modeljernbaneblad MIBA gjorde en stor dyd ud af før i tiden (før alt blev 'hængt op' på epoker og historisk korrekthed). Modellen bestilte jeg gennem den spanske forretning El Taller del Modelista, for Ibertren har vist ingen dansk repræsentation.

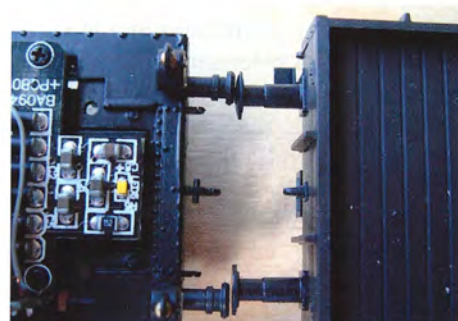
Ibertren art. nr. 41034 Norte nr. 1604 "El Selmo". Vejl. pris. ca. kr. 1.625,- (+ porto). ■



El Selmo på neutral baggrund - her ser man tydeligt det helt åbne førerhus med alle armaturerne



Utroligt, men sandt - ægte, fungerende modelkoblinger i H0



Sådan markerer man bredsporsmateriellet i Spanien - større afstand mellem pufferne



Utrolig detaljerigdom i H0 - sådan skal det bare være



El Selmo på sine gamle dage med lukket førerhus og forhøjet kulkasse, nu litreret Renfe 030-0204. Foto Wikimedia

Nye skinner på Hornbækbanen

Tekst og fotos Anders Møller

I et par uger i august 2015 har der været arbejdet på at udskifte ballast og skinner på Hornbæk Station. Da der er to spor ved stationen, har det kunnet lade sig gøre at arbejde uden at genere Lokalbanens tog, som har kunnet opretholde halvtimedriften, da togene nu mødes i Saunte på den enkeltsporede bane.

I en weekend skulle de to nye spor i Hornbæk forbindes i et sporskifte ud for fjernvarmecentralen. Dette arbejde gjorde det umuligt at befare strækningen, så der blev indsat busser til passagererne. Der blev arbejdet ihærdigt af banens folk både nat og dag, så driften kunne genoptages mandag morgen.

Til hjælp for at få arbejdet gjort hurtigt og effektivt havde Lokalbanen lejet en stor svellestoppemaskine fra firmaet Aarsleff Rail. Maskinen, som reelt er et avanceret lokomotiv med påmonterede, hydrauliske arbejdsredskaber, vejede 35 tons, ankom til Saunte søndag klokken 20 på en blokvogn. For at få den store maskine sat på Lokalbanens skinner blev overkørslen i Saunte spærret, hvorefter lokomotivet på blokvognen blev

kørt ud midt på skinnerne, hvor den ved egen kraft hævede sig fra blokvognen ved hjælp af fire lange støtteben. Efterfølgende kørte blokvognen væk og støttebenene sænkedes ned i vejhøjde.

I lokomotivets midte sad en meget stor støttefod, som ligeledes hydraulisk blev sænket ned mellem skinnerne. Støttefoden kunne forskydes, så tyngdepunktet var lodret over, og da nu alle de 35 tons, som lokomotivet vejede, var i ligevægt, svævede det elegant på støttefoden, og derefter var det muligt som på en drejeskive med håndkraft fra tre mand at dreje lokomotivet 90 grader rundt, så det efterfølgende kunne sættes ned på skinnerne og derefter anvendes til sit formål. Hele operationen havde taget cirka et kvarter, og vejen over jernbanen var derefter farbar igen.

Efterfølgende kørte lokomotivet og et tog lastet med skærver til Hornbæk Station og udførte ballastudlægning og stopning af denne under de nye skinner, som nu ligger i lige og rette højde, så Lokalbanens tog kan befare banen upåklageligt.

Ved femtiden mandag morgen var Aarsleffs maskine "Sanne" retur ved Saunte station og blev læsset på

blokvognen igen. Banens og Aarsleffs folk arbejdede meget effektivt sammen, og et par timer senere kunne Lokalbanen åbnes for daglig trafik.

Nyt sporskifte i Hornbæk

Den enkeltsporede bane går fra øst i en stor bue ind til stationen og deler sig i to spor ved perronerne. Der har været støjproblemer fra LINT-togene, som befarer strækningen, så da de gamle træsveller trængte til at blive udskiftet ved stationsområdet, benyttede man lejligheden til at få rettet op på problemerne. Togene anløber nu i en bredere bue, så støjen reduceres. Der er i projektet anvendt helt nye betonsveller, og disse fordrer 60 kg/m skinner, hvilket er en stor forskel fra de gamle, som var 37 kg/m. Da der minimum skal være 30 cm ballast under betonsvellerne, har det været nødvendigt at grave en dybere sporkasse ud, så projektet har medført en del jordarbejde på stedet. For første gang bliver der på Hornbækbanen anlagt et helt nyt sporskifte udlagt på betonsveller. Dette skiftes automatisk ved fjernstyring. ■



Sporkassen på Hornbæk station er gravet ud og klar til de nye spor



'Sanne' svæver på støttebenene over vejen og skinnerne



Det nye sporskifte i Hornbæk er på plads og skal justeres



Om et øjeblik er 'Sanne' sporsat og klar til arbejdet



Justeringen er i fuld gang

N 208 fra Roco digitaliseret



Tekst og fotos Af Finn Frøsig

DSB N-206, Tommerup 1961

Foto: Kirkeby, arkiv www.jernbanen.dk

Tanken om at have en N-maskine på mit anlæg har flere gange meldt sig. For nylig faldt jeg så over en forholdsvis velbevaret udgave af Rocos N 206 til en rimelig pris. Maskinen var dog analog, og derfor skulle den igennem en ombygning, inden den kunne komme i drift.

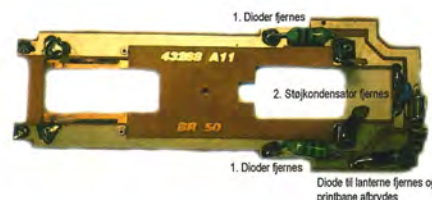
På nettet fandt jeg nogle beretninger om andres erfaring med digitaliseringsprocessen. Den mest udførlige var en tysk beskrivelse af ændringen af en Roco BR 50 til digital, og den har jeg så valgt at følge forholdsvis præcist. Samtidig skulle maskinen "fordanskes" med et sæt ombygningsdele fra Freja Modeltog

Den analoge udgave af maskinerne er kendetegnet ved begrebet "stel" på el-siden. Maskinens metaldele er brugt som fællesleder til lys og motor m.m. Ved digital drift skal dekoderen have sine egne, selvstændige forbindelser til strømoftag fra skinnerne, til motor, frontlanterne og agterlanterne. Det er derfor nødvendigt at adskille maskinen, så man kan komme til printkortene både under kedlen og i bunden af tenderen. Her skal fjernes



1. Dioden ved lampen til frontlanteren skal klippes væk.
2. Printbanen til den anden pol på frontlyset skal afbrydes. Der påloddet tynde ledninger (Brawa), som skal bruges til stikforbindelse mellem tender og maskine.
3. Hvor monteringskruerne til kedeloverbygning går gennem printet, skal der fjernes lidt af printbanen for at undgå forbindelse til »stel«

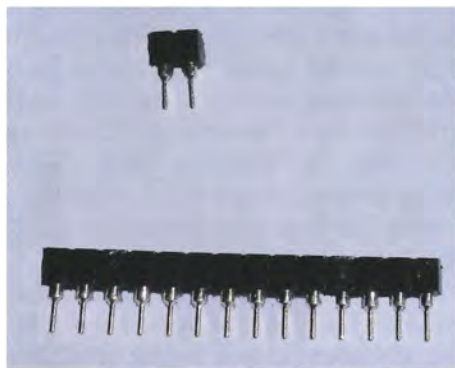
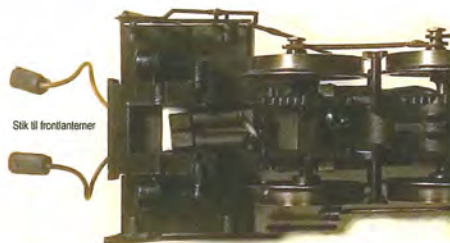
nogle dioder, kondensatorer m.m. og skæres i printbanerne, således at begrebet "stel" udryddes. Printet ligger under kedlen, og det er lidt besværligt at få lirket ud, men med stor forsigtighed går det. På printkortet i tenderen skal der tilsvarende fjernes komponenter og laves afbryd i printbanerne.



1. Dioderne på strømoftaget fra højre og venstre skinne klippes væk.
2. Støjkondensatoren klippes væk (den er integreret i dekoderen.)
3. Dioden til agterlanteren klippes væk.
4. Der laves en ledningsforbindelse til frontlanteren med stikforbindelse.

Indbygning af dekoder

Nu til opgaven med at finde plads i tenderen til dekoderen. De danske tendere var ombygget til en mindre kulbeholdning, og Freja-sættet indeholder også disse stumper. Den støbte kulblok måtte vige pladsen, og jeg byggede en ny, mindre kasse til kul. Der var ikke var plads til det normale ottepolde stik i tenderen. Derfor måtte jeg lodde dekoderen direkte på tenderprintet. Det gav lige plads til at placere dekoderen i toppen af ten-



Øverst, den åbne tender, hvor dekode-
ren lige kan finde plads. Nederst, den
lukkede tender med ny kulkasse og af-
dækning.

Til venstre anes stik og ledninger til
frontlyset.

deren. Den ny kulindsats blev skåret
til af en plastplade, malet mat-sort
og limet forsænket fast i kulrummet.
Derefter blev den toppet med granu-
leret aktivt kul, som er pålimet med
fortyndet hvid lim.

Frontlanternen skal have forbindelse
fra dekodeeren. Det kræver en topolet
stikforbindelse mellem tenderen og

Brawa stik (varenr. 3091). Et topolet stik
fylder ca. 5 x 5 x 2,5 mm

maskinen. Jeg fandt nogle små Bra-
wa-stik, som jeg kunne bruge til for-
målet. De leveres med 20 stik på en
række, som kan tilskæres efter behov.
Stikket på maskinen er limet på bun-
den under førerhuset. Fra tenderen er
det et løst stik til sammenkoblingen.
Som nævnt har jeg valgt at monte-
re et sæt ombygningdele fra Freja



Fronten med »havebænk« og plove, end-
nu ulakeret. På billedet mangler stigen
ved siden af cylinderen endnu.

Modeltog. Det giver lidt flere detal-
jer på maskinen, ikke mindst den
karakteristiske havebænk på fronten
og plove. Det er pillearbejde, men
rart, når det er på plads. ■



Så er N-maskinen kommet på arbejde. Her med godstog i spor 4 på Lustrupholm Station.

Ølvogne fra Märklin

Af Vagn Holstein

I foråret dukkede der "rygter" op om et nyt sæt danske ølvogne fra Märklin. Det ledsagende katalogbillede viste en stribe vogne, som så fuldstændig ud som hobby trades IB/ZB Albanivogne, der blev lanceret i 2005. Det nye sæt skulle indeholde to Albanivogne og tre Carlsbergvogne med forskellige påskrifter. Hele sættet blev beskrevet som epoke IV. Enhver kunne se, at hvis vognene blev udført som på illustrationen, så var de fra epoke III!

Sættet blev nøjagtigt som den tidligere illustration, incl. den forkerte epokeangivelse, men til forskel fra så mange andre ølvognsmodeller er de to Albanivogne meget fine og helt korrekte for epoke III, specielt med det orange bånd hen langs siden. hobby trades gamle modeller var udstyret med et rødt "Gi øl Giraf"-bånd svarende til den vogn, der tilhører Danmarks Jernbanemuseum, og de var dermed ikke korrekte for perioden. Vognene har litra ZB 99 688 og 99 690. De stammer fra IB-vognene 18 951 og 18 974.

De tre Carlsbergvogne i sættet er ligeledes udstyret med meget flotte og individuelle, korrekte påskrifter, men Carlsberg har aldrig ejet denne type vogne, så dermed falder de i samme kategori, som de mange andre ølvogne, der ikke har noget

forbillede. Der er en lang tradition for, at ølvogne - ligegyldigt om de er korrekte eller ej - sælger ganske udmærket og hurtigt opnår samlerstatus, så dette sæt skal nok blive solgt.

Modellerne har litra ZA 99 546, 99 547 og 99 550. Disse vogne blev udrangeret 1963-66, så de har knapt nok oplevet epoke IV. I øvrigt havde vognene egerhjul, og den røde påskrift blev benyttet af Carlsberg ca. 1942-56. Herefter blev Carlsberg-bomærket grønt, så vognene i sættet har kun med meget lille sandsynlighed kunnet ses samtidigt.

Det er interessant at Märklin "har været i byen" for at købe disse vogne af hedengangne hobby trade, nu F2010, for som billederne viser, så er der ingen tvivl: Den eneste forskel er, at der står Märklin i bunden på de nye vogne og selvfølgelig hobby trade på de gamle. Det må have været en kærkommen kapitaltilførsel for hobby trade/F2010? Vi håber, at det vil fremskynde nogle af de annoncerede nyheder. ■

Märklin art. nr. 48779 Sæt med fem danske ølvogne. Vejl. pris kr. 1.350,-.



Den røde variant af Carlsberg-vognene...



- og den grønne udgave, som de fleste kender. Foto Vagn Holstein



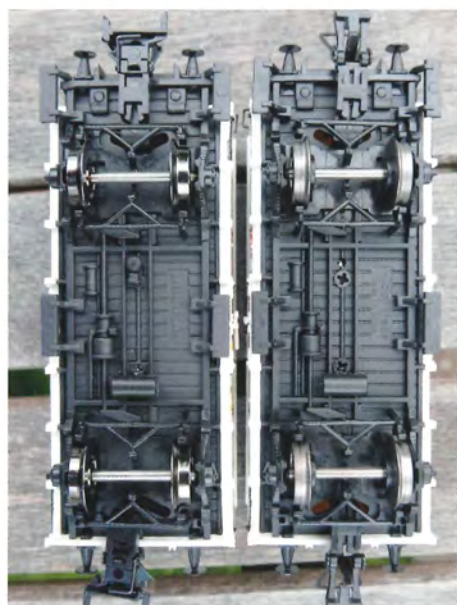
En søstervogn til Carlsbergvognene, bygget i 1901, men med samme specifikationer som 546 og 547 på Nørrebro Godsbanegård. Arkiv Tommy Jørgensen



Tre af de fem vogne med hver deres bemaling. Foto Vagn Holstein



Albanivogn i Gentofte, den 20. november 1969. Farvenuancen mellem det orange bånd og det røde navnetræk kan lige anes. Foto Tom Lauritsen, arkiv Danmarks Jernbanemuseum



En af de gamle hobby trade-vogne øverst, Märklin-modellen til venstre. Der er ikke meget forskel på de to. Foto Vagn Holstein

GI' ØL- GIRAF.
Giraføl er Albanis langhalsede 'parade-øl'. Foto Spor og baner



Albanivognen er smuk og helt i orden. Foto Spor og baner

NSB EL 18 fra Roco



NSB EL 18 i fuld figur, men uden køretråd

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Der er nogle ting, der er fuldendte lige fra første færd af – de ender med at blive ikonografiske objekter, der ganske enkelt ikke kan forbedres eller videreudvikles. Et eksempel på det er DSB's IC3-tog, der hverken kan overgås eller videreudvikles. Man kan bare prøve at forestille sig en ombygning med nye fronter eller indbygning af store panoramavinduer – eller ombygning til to-etages tog. En umulighed, rent visuelt og æstetisk – og det samme gælder med NSB's EL 18-lokomotiv. Det er perfekt i fremtoning og formgivning og kan ikke ændres – i det mindste ikke, uden at det går ud over 'Gesamtkunstværket'. Bevares, det kan have andre farver og påskrifter, men en hvilken som helst anden ændring vil være forbryderisk.

Grundtypen er det schweiziske Re 460 fra 1992, der også i den oprindelige udgave virker fuldstændigt harmonisk og afklaret, hvis man kan sige det om et lokomotiv. Her er intet at komme efter – en bemærkning, der her er velplaceret. NSB anskaffede i 1996-97 22 eksemplarer af lokomotivet, der blev bygget af Adtranz Strømmen i Norge. I forhold til det schweiziske forbillede var der nogle ændringer, bl.a. med tryksikre førerrum. Endvidere blev lokomotiverne forberedt til eventuel senere indbygning af komponenter, så det ville kunne køre under f.eks. dansk køretråd (25 kV). Indtil videre kører de kun under norsk og svensk køretråd (15 kV). I øvrigt er der bygget lignende lokomotiver til de finske statsbaner (VR) og til Kowloon-Canton Jernbanen i Kina.

Roco-modellen

Det er klart, at dette flotte lokomotiv, der indledte en nyordning i Schweiz, hvor SBB forlod den gamle, historiske litrering af lokomotiver, har været genstand for mange, flotte modeller. Rocos model er da heller ikke ny som sådan, men denne udgave – en sølvfarvet version af EL 18 – er ny. Det er et uhyre vellykket design til denne maskine, der oprindeligt blev formgivet af Pininfarina.

Påtrykkene er glimrende, og det må have været en drøm for grafikerne at give dette flotte lokomotiv ny 'klædning', hvilket er lykkedes til fulde. Det samme gælder Rocos omsætning i model – det er bare flot! I det ene førerrum sidder en



Værsgod at tage plads, hr. lokomotivfører.

lokomotivfører – han sidder med arme-
ne over kors og er måske frustreret over
'rødt lys' – pudsigt ser det ud. Måske
mediterer han inden videre kørsel?

Og hvad så med selve maskinen, præ-
stationerne og kørslen? Er det blot 'faca-
delir', eller er der substans bag det flotte
yde? Det er der – det er en meget vel-
kørende maskine med træk på alle fire
aksler (med to hæfteringe) og fempolet
motor. Den haler uden videre af sted
med andre, 'døde' maskiner, så træk-
kraften er i orden. Men jeg er især be-
gejstret for lyden.

Jeg har egentlig aldrig været nogen fan
af diesellokomotivers infernalske støjen
eller damplokomotivers skingre damp-
slag (i model), men lydene fra EL 18 er
noget helt andet – behagelige, let hvis-
lende, sydende, kort sagt noget, man
kan holde ud at høre på længe.

Der er enkelte, finurlige lyde så som et
pudsigt afgangsflyt – og dertil kommer
flere lysfunktioner, blandt andet veks-
len mellem nær- og fjernlys på fronter-
ne. Dekoderstikket er PluX22. Der er
NEM 362-koblingsskakt, men dog ikke
KK-kulisse. Trods det er det et moder-
ne lokomotiv med stor 'appeal' til epoke
VI-kørere eller samlere. ■

Roco art. nr. 73414 NSB EL 18 digital
m. lyd. Vejl. pris kr. 2.250,-.



Parti fra taget med pantografen - en flot løsning



Fine påtryk på siderne



NSB EL 18 i oprindelig bemaling på Østfold-jernbanen den 8. september 2010. Foto
Espen Franck Nielsen- Wikimedia



*En tænksom lokomotivfører - eller er
han gået i strejke*

Tiderne skifter

Af Flemming Søeborg

Et af de jernbanemotiver, jeg holder allermest af, er billedet fra Humleore Skov nord for Kværkeby. Det stammer fra DSB's Årshæfte 1952 og har blot titlen "Ved Kværkeby". Det var jo ikke meget at gå efter, og stedet er i dag voldsomt forandret, men Holger B.D. Sørensen, som begyndte sit arbejde ved DSB på netop Kværkeby station i 1950'erne, har fortalt indgående om billedet og selv taget en række glimrende billeder fra stationen.

Men for 63 år siden stod en i dag ukendt fotograf oppe på signalmasten i den nordlige ende af stationen for at få det rette perspektiv over sporet nordpå. Det kan man ikke i dag – det er såvel ulovligt som livsfarligt at færdes på banelegemet eller de tekniske installationer – og som det ses af de nutidige billeder, er der ikke meget af det oprindelige 'miljø' tilbage.

Der er skoven til venstre, selve sporet og et indkørselssignal helt henne i kurven – men banevogterhuset, dræsineskuret, masterækken, telefonen, frugt-

plantagen, den sirligt klippede hæk m.v. er allesammen væk. Kværkeby station er også forlængst revet ned, og området til højre, der var opdyrket, er i dag en del af det store anlægsprojekt Køge-Ringsted-banen.

Der var stadig et I-signal til Kværkeby, i 2014 og dér, hvor udkørselssignalet stod var der en af de moderne, firkantede signalhytter. Nedenfor den var der indtil sommeren 2015 en stensætning med et vandløb under banen, og som det ses, var der rigeligt med elmaster. Endvidere stod var der et stationsgrænsemærke – åbenbart blev Kværkeby stadigvæk lejlighedsvis brugt til f.eks. troljer og dræsiner.

Stemningen fra dengang er endegyldigt væk, der er intet liv på de landstationer, der stadigvæk findes, godstogene farer blot gennem landet i transit, så jernbanen er for mange mennesker i dag blevet underligt 'fraværende', blot ét transportmiddel blandt andre. ■



Godstog nord for Kværkeby passerer Humleore Skov. Billedet oser langt væk af ægte, gammel jernbaneatmosfære. Arkiv Danmarks Jernbanemuseum.



Togfører Jørgensen i Mo 1809 er klar til afgang fra Kværkeby, juli 1957. Foto Holger B.D. Sørensen



Banevogterhuset lå lige før træerne til venstre, og dræneskuret stod cirka ved den hvide pind til højre - altså mellem de to forreste master



Få meter nord for fotostedet i 1952. Her skimtes I-signalet til Kværkeby lige over midten af ER4-toget. Dengang stod det fremskudte signal og de to skrå afstandstavler her



Sydvest mod Kværkeby var der en signalhytte og en stensætning for et vandløb - samt masser af luftledninger. Hele området er i dag gravet op for anlægget af den nye jernbane



Et kig fra Roskildesiden mod Kværkeby station i marts 1957 med sporspærring. Foto Holger B.D. Sørensen



I marts 1957 foregik der sporudveksling på Kværkeby station. I baggrunden ses den signalmast, som fotografen må have kravlet op i, da han tog billedet til årshæftet. Foto HBDS



I juni 1957 kom sprøjtetoget bestående af sprøjtevogn - G-maskine - beholdervogn, CY- og Q-vogn til Kværkeby. Foto Holger B.D. Sørensen

Panhard-lastvogn i H0



Læssescene hos SNCF med Panhard-lastvogne. Foto Coll. J.M. Steiner - REE Modeles

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Panhard-Levassor var et fransk bilmærke, der stammede fra automobilers allerførste tid, og kendere siger, at det var Panhard, der entydigt definerede mellem 1889-1891, hvad en bil var, hvor de færreste overhovedet havde hørt om biler. Panhard indførte nemlig frontmotor, gearkasse, kædetræk og rattet og markerede hermed tydeligt forskellen på en hestevogn og et automobil. Firmaet byggede en række opsigtsvækkende biler gennem flere årtier, men bilerne blev aldrig rigtig kendte her i landet, bortset fra enkelte personbiler så som den futuristiske 'Dyna' fra 1950'erne – og så for nogle lastvogne som denne model 'Movic', ligeledes fra 1950'erne. I

følge importøren Finn Lekbo kørte der en enkelt Panhard-lastvogn i Århus, og mon ikke der har været nogle andre rundt om i landet?

Nu kan man i hvert fald få sig et eksemplar af disse i dag meget sjældne køretøjer – fabrikken blev overtaget af Citroën i 1955 – for REE Modeles har lavet en H0-udgave af lastvognen. Den findes i flere udgaver, bl.a. som forvogn med sættevogn, med halvhøjt lad, som kreaturtransporter, som kølevogn med flotte dekorationer for franske firmaer – Bailly, La vache qui rit, Calberson, SNCF og mange andre versioner. Modellen blev hædret med den franske pris "Rail d'Or" (Den gyldne skinne) i 2015.



Firmaemblem på dørene og antydning afvisninge bag sideruden - samt flot, halvmat finish

Selv bagenden har flere påtryk, bl.a. den karakteristiske hastighedstavle, som også danske lastvogne havde

Som det ses, er det fuldt ud fortjent, for modellen er ikke blot meget flot, den er også forsynet med mange nøjagtige påtryk i flere farver. Der er på forhånd monteret supertynde vinduesviskere, og sidespejlet er også på plads, monteret på en særlig 'bøjle' – og stabilt og holdbart samtidig med, at det er meget tyndt. Hædersbevisningen er fuldt ud fortjent.

REE Modeles art. nr. CB-012 Panhard Movic plateau. Vejl. pris kr. 298,-.



Flot front med tynde vinduesviskere og firmamærke



Markedsdage på museet

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Det er tydeligt, at der er sket forandringer på Danmarks Jernbanemuseum, og det vil der fortløbende ske. Et af de nye arrangementer er markedsdagene, som i år blev afviklet i weekenden 12.-13. september – for første gang i øvrigt. Naturligvis var det jernbanen, der var i centrum, og med udgangspunkt i, at det netop i år er 150 år siden, at landet for alvor blev bundet sammen ved åbningen af jernbanen over Fyn, var temaet en typisk markedsdag, som den kunne have forløbet for omkring 100 år siden.

Der var boder med forskellige varer, der var gøgl og optræden, man kunne se 'verdens stærkeste mand' og selv prøve kræfter med vægtstængerne, gå på stylder, tage en tur i en gammeldags markedskarussel, få læst sin fremtid af en spåkone, se folkedansere – og så kunne man opleve hr. lokomotivføreren fortælle om sine prægtige lokomotiver og deres formåen. Det var Steffen Dresler, der på meget engageret og informativ vis fortalte om lokomotiverne H 40 og B 45, to af de ældste maskiner tilsammen med Grønholtvognen, sekunderet af museumschef Henrik Harnow og enhedsleder Filip Gram. Endvidere luskede en lommetyv rundt, tæt fulgt af en panserbasse. Det hele skete under overopsyn af borgmesteren i skikkelse af Jens Dall-Pedersen og andre af museets ansatte i passende munderinger.

Markedsdagene blev som nævnt afholdt for første gang, og specielt om lørdagen var der tale om en stor succes med 700 besøgende, mens søndagen på grund af det kølige vejr blev noget kedeligere. Det virker dog oplagt, at det er en idé, det er værd at udvikle videre, da jernbanen – interessant og spændende, som den er – jo aldrig har stået alene, men siden begyndelsen har virket i og været en vital del af samfundet. Det er derfor naturligt at drage flere 'ydre' aspekter ind i de arrangementer, som museet vil afholde fremover. ■



Halmballer og ellers lidt rustikt præg indrammede arrangementet. Hs 415 kørte mange småture med gæsterne



Hr. lokomotivfører Steffen Dresler fortalte om damplokomotivernes fortræffeligheder



Som en anden Super-Karla løftede pigen her hele '150 kg' i strakt arm



En flot karussel var et af trækplasterne på museet



Man kunne få taget sit billede i en fotostat af et gammelt maleri



Grønholtvognen blev vist frem og omtalt indgående



De to maskiner B 45 og H 40 vender normalt den anden vej i hallen, så det gav lidt variation i billedet

Ny, svensk godsvogn



Roco-modellen af Tis-vognen

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Roco har udsendt en ny, svensk godsvogn med det for danskere ikke så velklingende litra Tis. Vognen er for så vidt udmærket nok, det er en type, der meget ligner vore egne Hs/His-typer med skydevægge. Tis-typen har tillige todelt skydetag, hvilket gør vognen mere interessant, selvom hverken vægge eller tag kan forskydes på modellen.

Det er dog en vogntype, der var temmelig sjælden i Sverige – der var blot fem eksemplarer, der blev leveret fra 1956 som litra Te; måske er det så meget passende, at de senere blev til litra Tis... I 1980 blev de omlittreret til litra Tikkms, men de blev skrottet få år senere.

Modellen ligner meget vore velkendte Hs/His-vogne med samme arkitektur, opbygning, dimensioner, men har som nævnt oplukkeligt tag samt et par små platforme oppe på gavlen. Modellen er fuldstændigt 'svenskbrun', nok lidt fersk i farven, så der skal en ordent-

lig omgang patinerings til. Hvad der er specielt fascinerende ved vognen, er de mange påskrifter og påbud vedrørende vognens brug. Det er, som det fremgår af billederne, nærmest en hel roman – men samtidig virker det underligt, at teksten kun står på svensk. Åbenbart har man ikke regnet med, at den skulle udenlands, selvom RIV-mærkningen angiver, at den måtte køre rundt om i Europa.

Roco art. nr. 76785 SJ litra Tis. Brun skydetagsvogn. Vejl. pris kr. 260,-.



en mindre med god ordbog for en sydland-ding at forstå budskabet her...



Tis-vognen ved levering i 1956. Foto Wikimedia



Litrering samt nogle af påskriftene

Farvel til linie 14

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Jubilæerne – gode som dårlige – står på spring i disse år. Snart er det den ene begivenhed, der skal fejres, snart er det den anden – og ind imellem må man også drikke lidt gravøl. Det kan vi passende gøre ved markeringen af, at det den 17. oktober var præcis 50 år siden, at sporvognslinie 14 blev omdannet til buslinie i København.

Det er ikke fordi, linie 14 var den ældste af sporvognslinierne, så langt fra, idet den først opstod i 1908, men på en stor del af strækningen – der i velmagtsdagene gik helt ud til Bellevue-stranden ("Fluepapiret") og Klampenborg – fulgte den nogle af de allerførste sporvejsstrækninger i København (fra Trianglen og nordpå). Linien var en af de 'tungere', passagermæssigt set.

Linien havde oprindeligt hvide skilte med brun skrift, men fra 1932 blev de flotte, trefarvede skilte indført. Farverne var blå/røde med hvide tegn, hvilket gav linien tilnavnet 'Marianne' (efter den franske nationalfigur). Personligt har jeg altid ment, at dette var den smukkeste sporvognslinie i København, hvor skiltene i sig selv angav en let og munter

stemning og matchede den gule farve perfekt.

Linie 14 'regerede' de sidste mange år mellem Svanemøllen og Vanløse, men i 1965 var det som nævnt forbi, og siden har København blot haft S-tog, dieselbusser og senest en metro til den voksende mængde af passagerer. Linie 14 er dog langt fra glemt af alle, og mange år efter nedlæggelsen fik linien faktisk en 'fastboende' efterfølger i form af en sporvognsrestaurant – "Sporvejen" på Gråbrødretorv i København. Her pryder fronten af en Lunding-sporvogn fra linie 14 indgangspartiet – og i 'vognens' indre sidder man som i en ældre sporvogn med autentiske skilte og dele fra sporvognene på væggen. Sporvognene giver ikke op så let! ■



Lille nummerskilt fra en bivogn.
Foto Spor og baner



Svingskilt fra en ældre motorvogn. Sort tekst på rød bund markerede remisekørsel.
Foto Spor og baner



Restaurant 'Sporvejen' på Gråbrødretorv har en meget speciel atmosfære.
Foto Spor og baner



Ikke mange genkender dette sted, men det er endestationen ved Klampenborg station i 1951. Foto Jan Walter



Indtil 1951 kunne man køre til stranden med linie 14, som her passerer Bellevue.
Foto Jan Walter



En rød ledvogn nr.803 på linie 14 ved Svanemøllen, den 20. juni 1965. Foto Leif Bang



Et scrapvognstog med nr. 467 i front passerer Cirkus Schumann på Axeltorv, den 4. september 1965. Foto Leif Bang

Spøttrup Borg i model



Spøttrup Borg i model - en fantastisk bygning

Tekst og fotos SG

I Spor og Baner Nr. 19 fortalte Hans Gerner Christiansen, hvordan han i 1963 var taget til Spøttrup for at bese Skive-Vestsalling Jernbanes faciliteter i Spøttrup. I forbifarten nævnte han, at byen havde fået navn efter egnens gamle herregård, som faktisk er en borg - landets bedst bevarede middelalderborg.

Pudsigt nok har jeg på mit H0 anlæg en model af netop denne borg, naturligvis i skala 1:87! Borgen er en lille "sag", hvor alene det firlængede bygningskompleks måler lidt over 50 cm på hver led. Jeg fik lyst til at bygge den, inden jeg overhovedet havde et anlæg og uden overvejelser om, hvordan man skulle få plads til den på et H0-anlæg. Via Nationalmuseet lykkedes det fremskaffe nogle tegninger og ud fra dem samt billeder fra "Nettet" var det muligt at lave arbejdstegninger. Jeg har næsten udelukkende brugt materialer fra Auhagen, altså murplader, tagplader og vinduer. Det var nødvendigt at gøre voldgraven smallere, ligesom de volde, der i virkeligheden omgiver og skjuler borgen, er udeladt, men ellers er borgen bygget i præcis 1:87.

På mit anlæg er den placeret i et hjørne oven på en godt 120 x 120 cm. "kasse", der skjuler en spiral (Gleiswendel/helix), hvor banen hæves fra 103 cm til 153 cm. En del af anlægget ligger så højt oppe, fordi det er et "duck under"

anlæg. Borgen camouflerer spiralen ganske effektivt, fordi den afleder opmærksomheden fra den "kasse", den står oven på. ■

Tak til SG for denne artikel om det meget flotte borganlæg. Han har ønsket at være anonym af frygt for indbrud, hvilket Spor og baner naturligvis respekterer. Hvis du har lignende, specielle bygninger/detaljer eller konstruktioner, som du synes, at andre bør se, er du meget velkommen til at kontakte bladet.



Spøttrup Borg set fra luften.



Selv i model gør borgen et stærkt indtryk



Enkel, robust og prunkløs karakteriserer Spøttrup Borg



Borgen set oppefra - trods store, ydre dimensioner en ret lille gårdsplads



Store, stejle mure skulle hindre indtrængen i borgen



Selvom voldgraven måske er lidt smal, får man indtryk af en gedigen bygning

Krokodillejagt i Sverige



Krokodillen trak masser af tilskuere til, som det ses her. Foto Lars Olov Karlsson

Af Lars Olov Karlsson

Den schweiziske krokodille Ce 6/8 14 305 ankom til Gävle med tog fra Stockholm den 12. september 2015 ved fejringen af de svenske statsbaners elektrificering for hundrede år siden. Det er første og givetvis også sidste gang, at en schweizisk krokodille har gæstet Sverige. Transporten var ikke uden problemer. I Berlin løb et drivhjulsløje varmt og måtte skiftes, hvilket gav krokodillen flere dages ufrivilligt ophold. Til sidst kom lokomotivet dog til Sverige og kørte med særtog fra Stockholm til Gävle og fra Stockholm til Ängelholm. ■



Et uvant syn på Malmø Centralstation den 16. september 2015 - en schweizisk krokodille venter på afgang. Foto Peter Anderson



Nummerskilt på Krokodillen den 16. september 2015 på Malmø C. Foto Peter Anderson

 **TEAM
RC KONGEN**

Vi er en af Danmarks største hobbybutikker!

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

BUTIKKEN I SØNDER SØ ER ÅBEN ALLE HVERDAGE + LØRDAGE!



ÅBNINGSTIDER I SØNDER SØ: MAN:10.00-17.30 TIR:10.00-17.30 ONS:10.00-21.00 TOR:10.00-17.30 FRE:10.00-17.30 LØR:10.00-13.00
Besøg os også online på www.rckongen.dk eller på Facebook

NetRail laver Märklin lokomotiv i skala 87:1!

Af Martin Wilde

-Hmm, det svenske ellokomotiv litra Da har da aldrig kørt i grøn, men kun i brun farve«, tænkte jeg, da jeg omkring 1. september hørte, at Märklin ville lancere et sæt med to elektriske lokomotiver i størrelse H0. Sættet kommer til at indeholde dels en schweizisk krokodille, SBB Ce 6/8 III med nummer 14 305, netop den krokodille, der i september besøgte Sverige – og på vejen dertil blev trukket gennem Danmark af Hector Rails 241 004 – dels Märklins urgamle model fra 1950'erne af SJ's Da-lokomotiv i grøn. Selv om litra Da kun kørte i den sædvanlige SJ-brune farve i Sverige, så producerede Märklin den også i en grøn version i håb om at afsætte nogle af de svenske lokomotiver på det tyske (eller norske) marked. I Tyskland var grøn en ganske almindelig farve på elektriske lokomotiver dengang i 1950'erne og 60'erne.

-Hmm, den har da ellers aldrig kørt i grøn, tænkte jeg igen, da jeg lørdag den 12. september stod ansigt til puffer med Da 903 på Sveriges Järnvägsmuseum i Gävle. Lokomotivet tilhører ikke længere SJ, men firmaet NetRail, og denne virksomhed havde just fået ommalet lokomotivet i den grønne nuance, som den kommende Märklin-model også vil få.

- Nå, hvad, tænkte jeg, tog et billede og gik videre. Det var først, da jeg for anden gang kom forbi lokomotivet, det gik op for mig, at der var noget rigtigt 'galt'. Foran på pufferplanken sad en underlig sort, udragende himstregims, og da jeg så godt efter, så sad Märklins ur-

gamle logo, det lille 'm' med hjul under, nederst til venstre på siden af lokomotivets vognkasse. I den anden ende af vognkassen, også lige over rammen, var påmalet nummeret 31100. Det passer med et af Märklins artikelnumre. To af blindakslerne var malet som grå tandhjul. Den sorte himstregims foran viste sig at skulle ligne en Märklin-kobling. Frontlygterne var forsynet med pudse messingrammer. Og der var flere ændringer, så det originale lokomotiv nu fremstår som forbillede for Märklins urgamle og nu også kommende model af Da 903. NetRail har simpelt hen ændret lokomotivet, så det er et lokomotiv i skala 87:1 af Märklins grønne Da-model, der også får nr. 903.

- Nej, nej, vi har ikke haft indflydelse på det! Det er simpelt hen NetRails direktør, der synes, det kunne være sjovt, og så har de i løbet af den seneste måned fået malet lokomotivet om, siger Märklins repræsentant i Skandinavien, Claus Aaltonen.*

Claus Aaltonen stod den dag i Märklins telt på Sveriges Järnvägsmuseum. Teltet var strategisk godt placeret, lige over for den grønne Da og den schweiziske krokodille. Krokodillen, som var det store trækplaster ved fejringen af 100 året for elektrificeringen af den første svenske statsbane – Malmbanen – holdt på et spor lige ved siden af Da-lokomotivet. I partyteltet præsenterede Claus Aaltonen og en medarbejder fra hovedkontoret i Göppingen det kommende sæt med modeller af de to lokomotiver, hvor originalerne stod lige over for.

Egentlig er det rart at se, at der i en tid, hvor penge betyder alt i den private jernbanesektor, også er plads og råd til at lave lidt sjov. Hardcore jernbaneentusiaster vil naturligvis kalde ændringen af Da 903 for en pseudobegivenhed. Det er det også. Men det er også befriende at se, at der i den virkelige verden er plads til at tage lidt gas på og i jernbane- og modelbanebranchen og særligt på os, der interesserer sig for små og store tog. I adskillige år har vi set modeller blive tilpasset det store forbillede. Ikke altid med lige stort held. For første gang har vi nu set det modsatte. At forbilledet bliver tilpasset modellen. Det var en morsom oplevelse. ■

* Lokomotivet blev malet om af Stam-banans Vänner i Katrineholm, fortæller Lars Olov Karlsson.



Jamen, det kan da ikke passe, eller... Et grønt Da-lokomotiv mindede om gamle dages modeller. Foto Lars Olov Karlsson

EFTERÅRS & JULETILBUD

Kæmpe Rabatter 10 % op til 50 %



På alt til modelbanen lokomotiver-vogne-huse-træer-lys m.m.

Søndag den 6. december holder vi åbent fra 9.30 til 15.00

vi serverer kaffe & kage og fra middag jule gløg & æbleskiver

BJ Hobby, Bødkervej 20, Hanstholm, Tlf. 20761633

Piko GTW-togsæt i N

Af Rolf Brems

Vil man styrke lokaltrafikken på sin modeljernbane, er PIKO's model af GTW2/8 fra den schweiziske letbane-producent, Stadler, et godt valg. GTW 2/8 (Gelenktriebwagen, leddelt togsæt), betyder at to ud af otte aksler er træk-kende. Det geniale er, at trækraften leveres fra et motormodul eller en "kø-rekontainer" midt i toget, således at det giver en god adhæsiionsvægt. Den le- veres både i en diesel og elektrisk version og i flere varianter med bl.a. to motor- moduler, og der kan sammenkobles op til fire enheder.



Det nye togsæt lever op til vore dages krav

Siden kontrakten på de første togsæt blev underskrevet i 2009, har Stadler leveret over 500 sæt til mange europæiske jernbaneselskaber, men også til New Jersey i USA.

Modellen fra det nederlandske Val-lei-lijn overgår sit forbillede, hvad træk- kraft angår. Modellen har en motor i hver styrevogn med træk på to gange fire aksler, hvilket giver nogle fremra- gende køreegenskaber.

Ved laveste kørespænding tilbagelagde den 115 cm i minuttet, hvilket i model hastighed er cirka 10 km/t. Den er me- get støjsvag og ligger rigtig godt i sporet. Den samlede vægt er 272 gram, og den klarer min skarpeste R30 kurve uden problemer. Tophastigheden i model er ca. 200 km/t mod forbilledets 140 km/t. Udløbet er acceptabelt.

Udfordringen er, om fritrumsprofilen på ens modeljernbane er overholdt, for GTW'eren med sit lave gulv udnytter det til fulde. Der var ikke mange tiende- dele mellem togsæt og perroner, hvilket selvfølgelig er meget naturtro.

På motormodulen er der nogle brem- sede, som sidder meget lavt og for- skudt uden for hjulet. De havde det med at støde på nogle af mine PECO-spor- skifter. Om det kun gælder pågældende skifter vides ikke, men under kørslen ses de ikke, så jeg ville nok fjerne dem.

I det hele taget er hjul og bogier godt gemt, og nem var den heller ikke at sæt- te på sporet.

Forberedt for NEM 658 PluX12 deko- der, som monteres i bunden.

En rigtig flot og velkørende model, som fås i flere operatørvarianter. ■

Piko art. nr. 40234 pris ca. kr. 1.995,-



Flotte detaljer på en spor N-model - her på den pudsige motordel



Moderne modeltog har mere end to lednin- ger mellem vognene



I sandhed en leddelt model



Vallei-lijn-togsættet i fuld længde på mo- deljernbanen

Modeltogstræf i Helsingør

Tekst og fotos Flemming Søeborg

I weekenden 19.-20. september var der stor modeljernbaneudstilling på Teknisk Museum i Helsingør, og Olaf Hermansen besøgte udstillingen. Han har sendt nogle billeder fra arrangementet.

Lillebæltsbroen, der måler 14 meter i længden, blev bygget for cirka 15 år siden af en modelbygger og er nu overtaget af 3modul-klubben. I den ene ende

forsvandt toget ned i 'Storebæltstunnelen', som dog ikke var i 1:87!

De herlige Lego-modeller med blandt andet motiver fra Nørrebro station stammer fra Lego-foreningen Byggepladen, og togene er batteridrevne og styres fra mobiltelefoner. Som Olaf nævner, mangler der blot en gul linie 7-sporvogn i gaden foran stationen. I luften hænger en model af et KZ IV-Zonen-ambulancefly (KZ står for firmaet Kramme & Zeuthen).

Udbygningen af det store modeljernbaneanlæg, der viser den historisk-tekniske udvikling i Danmark siden 1847 i en række udvalgte årtier, skrider fortsat fremad, og der er f.eks. nu kommet omfattende gadebelysning med håndlavede lamper og armaturer. Anlægget er meget interessant og fyldt med finurlige detaljer og ting, der kan bevæge sig; alt er håndbygget specielt til anlægget.



Den store model af Lillebæltsbroen fyldte godt op i udstillingen. Her kører en 'fremmed fugl', et OHJ-motorvognstog, over broen. Foto Olaf Hermansen



Per Møller Olsen rydder op på sporet med hjælpevognskranen efter et lille uheld med en afsporet godsvogn. Sådanne udstillinger giver klubber (og private) en kærkommen lejlighed til at komme i kontakt med publikum generelt. Foto vagn Holstein



Nørrebro station med højbane, S-tog og banegårdshal - i Lego. Foto Olaf Hermansen



På det historiske modeljernbaneanlæg er der nu kommet omfattende gadebelysning, her bagved Zonestationen fra Hellerup. Foto Christian Hansen

Anmeldelse af Der kommer altid en sporvogn



Af Ole Gold

Ovenstående bog blev præsenteret ved et arrangement på Sporvejsmuseet 11. oktober 2015. Forfatteren har efterfølgende bedt mig om at anmelde bogen. Jeg skyndte mig at sige, at jeg nok ikke ville være den rette, idet mit kendskab til sporvogne er noget begrænset. Men han insisterede trods min ringe viden på området, og det er i dette lys at denne anmeldelse skal læses.

Jeg tillader mig at forudsætte at de faktuelle oplysninger er korrekte - og kommer derfor ikke ind på eventuelle fejl. Det vil jeg trygt overlade til andre!

Mit eget kendskab til sporvogne går tilbage til 1960'erne hvor jeg som provinsdreng holdt ferie hos familie i København. Det var altid spændende at køre med sporvognen. Men jeg husker tydeligt at konduktørerne var sure og ubehøvlede over for sådan en genert knægt "fra landet", der måske tilmed ikke talte københavnsk! Så snart der var en voksen med fik piben en anden lyd! Måske har jeg derfor ikke "brændt" så meget for sporvogne som for tog - eller også har jeg bare været uheldig og fået et forkert førstehandsindtryk af Københavns Sporveje.

Bogen begynder med en historisk redegørelse uden at svælge for meget i detaljer. Udviklingen i linienet og materiel følges frem til besættelsen, hvor al udvikling ophører. Efter befrielsen

indtræder der med forfatterens ord "tristesse". Enkelte linier nedlægges, men heldigvis går det mod lysere tider i form af nyt materiel fra udlandet, der afprøves. Valget faldt som bekendt på "Frk. Düsseldorf" og vi hører om Københavns Sporvejs forsøg med ny bemaling af de nye sporvogne. Men den gik ikke! Københavnerne ville have gule sporvogne. Også Københavns centrale plads - Rådhuspladsen - får et par pæne ord med på vejen. Forfatteren beskriver også malende sine egne erindringer om ture med sporvognene - bl.a. barndommens tvangsture hvor traumatiske sko- og tøjindkøb ventede forude! Sporvejenes sans for offentlighedens bevågenhed beskrives og flere eksempler på kavalkader og velgørenhedsarrangementer nævnes og illustreres. Den sidste sporvogn og sporvognenes skæbnesvangre afrejse til Ægypten hører vi naturligvis også om. Detaljer i infrastrukturen og dens vedligehold bliver også afdækket - hvem tænker over, hvor kompliceret luftledningernes krydsninger med hinanden eller ved broerne har været? Bogen afsluttes med lidt om de to andre danske sporvejsbyer, Aarhus og Odense - men hovedvægten er lagt på København.

Et gennemgående træk er at man beskriver historien overordnet i selve teksten i de enkelte kapitler - og detaljerer yderligere under billedteksterne. Det giver en fin variation. Ydermere omtaler billedteksterne også andre ting på billederne, hvilket er meget informativt. F.eks. er der et billede fra Trianglen, hvor stort set alle detaljer på billedet gennemgås og forklares. Og af hensyn til yngre læsere (...og glemsomme ældre...) forklares også nogle reklamer, f.eks. at "Fjerde Sø" var et forsikringsselskab. Meget fint - og stor ros for dette store arbejde med de uddybende billedtekster!

Der er mange flotte billeder af sporvogne, som jo er hovedmotivet. Men jeg har ofte taget mig selv i at kigge mere på detaljerne ved siden af sporvognene! Det er jo også en form for underholdning, hvis man er nørdet nok!

Et par personlige beretninger er det også blevet til og tilmed med et kort levnedsløb for de pågældende. Flot - så ved vi, hvem vi har med at gøre.

Naturligvis er der enkelte småfejl, som burde have været opsnappet i korrektoren, men i betragtning af bogens størrelse og det store arbejde, der har været lagt i den, er det i småtingsafdelingen. Og det skal ikke være på den konto, at man evt. vælger bogen fra.

Kan jeg da slet ikke sige noget dårligt om bogen? Jo: Mange steder klynkes der stadig over sporvognenes bortfald - og jeg begræder det da også. Men hvorfor skal det dog gentages i tide og utide? "Vi fik dieselos", "politikerne var dumme", "sporvognene var meget bedre end de raslende busser" og lignende hører vi rigtigt mange steder i bogen. Det er gentaget at astronomisk antal gange siden 1972 - og nu er det altså sivet ind!

Konklusion:

En meget flot og læseværdig bog for sporvognsinteresserede. Og man behøver egentlig ikke at være særlig sporvognsinteresseret for at synes om bogen.

Den vil også være oplagt gave til én, der "kom til at sige" at han/hun godt kan lide sporvogne. Eller måske én, der bare interesseret i Københavns historie.

Det bliver spændende at se, hvad Flemming Søborg kaster sig over næste gang! ■

*Flemming Søborg
Der kommer altid en sporvogn
Gyldendal Fakta 2015.
Vejledende udsalgspris 399,95
kr. 312 sider, format 28 cm X 25 cm
og hårdt omslag*



Kølevogne fra danske spedititionsfirmaer

Af Morten Flindt Larsen

Nyt på hylderne fra den uhyre produktive italienske modeltogspediment A.C.M.E. er et vognsæt med to kølevogne fra de danske spedititionsfirmaer A/S Danexim og Nissen & Petersen A/S, der begge havde hjemme i Padborg. Vognene, der er udført i A.C.M.E.s sædvanlige gode kvalitet, er et kærkomment tilskud til enhver dansk-international modeljernbane i epoke IV, nærmere bestemt omkring 1980.

Spedititionsfirmaet Danexim blev startet i 1950 af grossererne Niels Christian Jensen, Lyngby, og Niels Heinrich Christiansen, Padborg, med Hans Christensen som medstifter. Efter at N.C. Jensen var udtrådt af firmaet, ejedes Danexim fra 1958 af N.H. Christiansen og dennes søn, Arthur Arnold Christiansen. Danexim var på dette tidspunkt det ledende spedititionsfirma i Padborg og havde allerede i begyndelsen af 1950'erne åbnet det første, autoriserede frysehus i området. Navnlig

eksporten af levende kvæg samt andre landbrugsprodukter fra Danmark til Tyskland var et kendetegn for firmaet, men også firmaets køletransporter var betydelige.

Mens Padborg station var det naturlige samlingspunkt for eksporten med jernbane, var nabobyen Kruså med Transitgården i løbet af 1950'erne blevet centrum for den hastigt voksende internationale lastbiltrafik. Fra at have været en lille landsby med ca. 200 indbyggere før Anden Verdenskrig, var Kruså i midten af 1950'erne vokset til at have mere end 700 indbyggere, og i løbet af 1960'erne fik også Padborg-speditører som Nissen & Petersen og brødrene Rebsdorf filialer i Kruså.

I Padborg beskæftigede de store spedititionsfirmaer i 1970 omkring 600 mennesker. Heraf var 400-450 ansat hos de seks største firmaer, som ud over Danexim var Andreas Andresen, Halskov Jensen, Padborg Transit, Lehmann (senere Leman) og Samson.

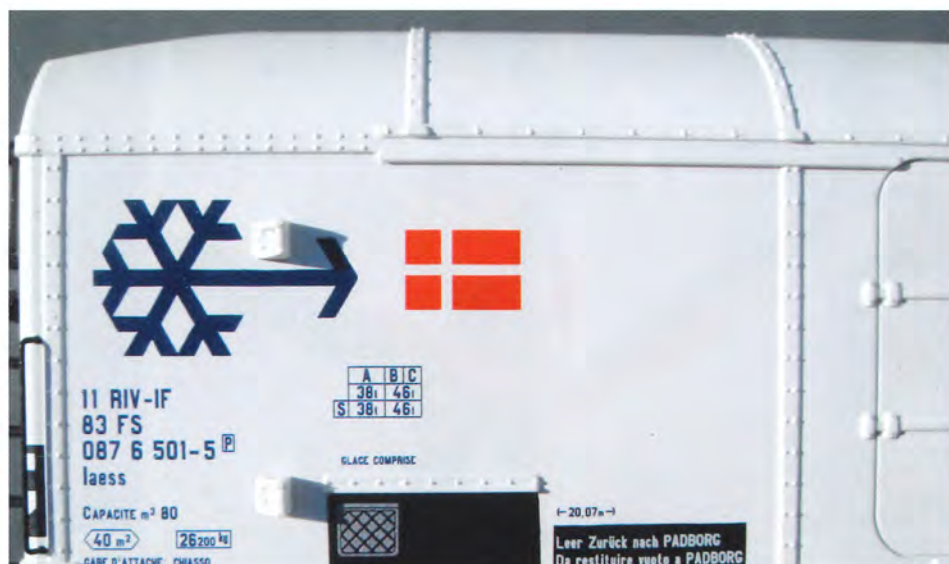
Det var en mærkbar mangel på tilfaldelser til eksportkørsel med lastbil,

der i 1960'erne bevirkede, at antallet af spedititionsfirmaer voksede markant i Padborg og Kruså. Ved at transportere godset til Padborg eller til Transitgården i Kruså på hjemmebiler og dér omlade til eksportbiler, kunne eksportbilernes køretid på danske veje reduceres. Ud over det rent speditionelle, dvs. den ekspeditionsmæssige afvikling på grænsen, udbyggede A/S Danexim denne fremgangsmåde med egne special-samlevognsforbindelser for transporter af fersk og frossen fisk såvel pr. bil som pr. bane, med regelmæssige afgange fra Padborg og Kruså til forskellige destinationer på det europæiske kontinent.

Til brug for banetransporterne lejede Danexim i 1960'erne gennem de europæiske jernbaners kølevognpool Interfrigo (IF) hos de svenske statsbaner (SJ) et antal toakslede, træbeklædte afkølingsvogne litra Ibblps, og dette lejemål afløstes i 1970 af et antal mere moderne IF-kølevogne lejet hos de italienske statsbaner (FS). Så vidt det har kunnet afdækkes, omfattede lejemålet hos FS



De to kølevogne til den internationale trafik fra Danmark



Der er Dannebrog til venstre...

både toakslede vogne og bogievogne. Vognene blev administreret af Interfrigo i Basel og blev fra tid til anden udskiftet, når deres revisionsperioder udløb. I stedet fik Danexim så blandt andet toakslede franske SNCF-IF-vogne. Nærmere oplysninger om vognrøderne foreligger ikke, primært fordi DSB intet havde at gøre med lejemålene. Det vides dog, at der i 1979 tilkom syv FS-IF bogievogne af den type, som A.C.M.E.'s model gengiver, men af disse blev de to sammen med en toakslet vogn hjemsendt allerede i 1981. Herefter synes Danexim at have droslet ned

for jernbanetransporterne, måske en naturlig følge af udbygningen af det europæiske motorvejnet.

Danexims jernbanevogne anvendtes alene til transport af fisk og fiskeprodukter mellem Padborg og Sydeuropa, men firmaets køle- og frysebiler varetog naturligvis også eksport og import af en mængde andre varer. At firmaet havde et forholdsvis højt antal jernbanevogne i trafik fremgår af, at dets IF-kølevogne i 1970'erne normalt afgik til Chiasso (Italien) hver mandag, tirsdag, onsdag, torsdag og lørdag, samt fredag efter behov. Afsendelsen skete



...på Nissen & Petersen-vognen...



Nærbillede af Danexim-vognen

med den hurtigste forbindelse fra Padborg, nemlig TEEM-forbindelsen med afgang kl. 23.15. Ankomst til Chiasso skete på andendagen klokken 7.00. Til Basel SBB (Schweiz) var der fast afgang med firmaets IF-kølevogne hver lørdag med ankomst mandag morgen. Vognenes returløb må formodes at være fore-



Flotte påtryk i mange farver på N&P-vognen - men mærkeligt nok ikke danske påskrifter.

gået i tom tilstand, som det normalt var tilfældet for fiskevogne. *TEEM* var forkortelsen for *Trans Europ Express Merchandise*, som var et vesteuropæisk net af hurtigkørende godstog jævnfør persontrafikkens *TEE*-tog.

Samtidig med Danexims leje af de italienske bogiekølevogne i 1979 lejede det konkurrerende speditiionsfirma Nissen & Petersen hos FS-IF et ukendt antal vogne af samme type, der ligeledes blev forsynet med danske reklamepåskrifter. Det er en sådan vogn, der er andenvognen i A.C.M.E.'s vognsæt.

Forud for dette lejemål havde N&P i 1965 i Holland købt to fabriksnye skydedørsvogne af Hbis-type, som firmaet lod en dansk karosserivirksomhed forsyne med isolering. De to toakslede N&P-vogne var ikke kølevogne, men allround-vogne beregnet på transport af alle arter levnedsmidler og ved returkørsel almindeligt samlegods (styk-gods). Da vognene var isolerede, kunne der dog sættes kasser med is eller tør is i godsrummet. De to vogne blev indregistreret hos DSB med hjemsted i Padborg og gik i trafik på det sydlige udland, men allerede i 1978 blev de ud-



Flot detalje af lukkemekanismen på dørene

rangeret, hensat i Sønderborg og senere ophugget på havnen.

Det forlyder, at Roco overvejer at producere de to hollandsk-byggede vogne i et specialsæt, og det er ligeledes muligt, at vi får Danexims svenske Ibbblps-vogne at se i model, idet grundmodellen hertil findes i Norsk Modelljernbanes sortiment. Indtil videre

savnes der dog tilstrækkelig fotodokumentation for sidstnævnte vogne. ■

A.C.M.E. Art.-Nr.: 45073.
Vejl. pris. ca. kr. 800,-.

Hobbymesse i Vendsyssel

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Ken Rosa fra Hobbykæden havde inviteret til stor hobbymesse i Nørresundby sidst i september. I nærheden af 3.000 besøgende besøgte hallerne i de to dage, messen varede.

McK havde de allerførste prototyper af Ardelt-traktoren med - i de to udgaver, den oprindelig fandtes: Den originale, tyske Ardelt-traktor og Frichs-konstruktionen. De laves helt i metal, de får ESU-motor og selvfølgelig alle muligheder for digitale finesser med fuldt udrustet førerhus. Der skal komme et hav af varianter, således at enhver entusiast kan vælge sin (eller sine) favoritter.

Andre nyheder var Gbs-, Hs-t- og I-vognene. Gbs-vognen var den 'grim-ran', som DSB anskaffede fra Nederlandene hen mod slutningen af godsepoken, mens Hs-t'erne stammede fra de gyldne år i 1960'erne. Den hvidma-

lede I-vogn fra 1958 var DSB's egenudvikling af en levnedsmiddelvogn på basis af UIC-komponenter. De 200 I-vogne blev brugt i mange forskellige sammenhænge, f.eks. som ølvogne tiltra Hkks for Carlsberg (med påskruede skilte). McK-modellen af ølvognen vil få påmonterede, ætsede og trykte skil-

te. I-vognen har været på markedet før, men det var som resinstøbte vogne fra LASER.

I anledning af, at McK i løbet af blot et år har solgt det imponerende tal på 5.000 danske godsvogne, var der kage til de besøgende. Ag-vognen, som



Hobbykæden stod for den store udstilling



Den største overraskelse var samtidig en af de mindste modeller - Ardelt fra McK

skulle have været det store trækplaster, var desværre ikke nået frem til udstillingen, så den og de øvrige vogne fra denne moderniseringsbølge må vi vende tilbage til i næste nummer.

Tag det køligt

F2010 - eller hobby trade - har bestemt heller ikke hvilet på fortids succes'er. Lige op til udstillingen dukkede IKA-vognene op. IKA-vognene leveres i forskellige udgaver - de oprindelige, som Ics-vogne fra epoke IV og som BRUGSEN/DANEFROST-kølevogn i en særudgave, udelukkende for forretningen Kystbanen.

IKA-vognene er mere detaljerede end modeljernbanevogne ellers er - f.eks. har hjulenes bandager de særlige markeringer, som man finder på virkelighedens vogne - i model fornemmes de

blot som bittesmå ujævnheder i bandagens side. Hjulskiverne er profilerede på indersiden, og bremseplatform m.v. er af metal. Omsider slipper vi for ommalede, tyske Roco- eller Märklin-modeller af IKA-vognen. Også den vender vi tilbage til. Endvidere er Franz Jäger-pengeskabsvognen fra Olsens Banden atter på markedet, nu med forbedret påtryk.

Andet nyt

Borregaard-tankvognen fra Tillig var også klar. Den er måske knapt så iøjnefaldende som de øvrige nyheder, men den skulle være ganske korrekt. Heljan viste prøvestøbninger af Lynetterne samt af AF/CP-tagrytternavnene, og specielt Lynetterne skal nok blive populære - de kommer i en meget stor 'artsrigdom', der dækker næsten alle privatbanerne - tilmed i flere for-



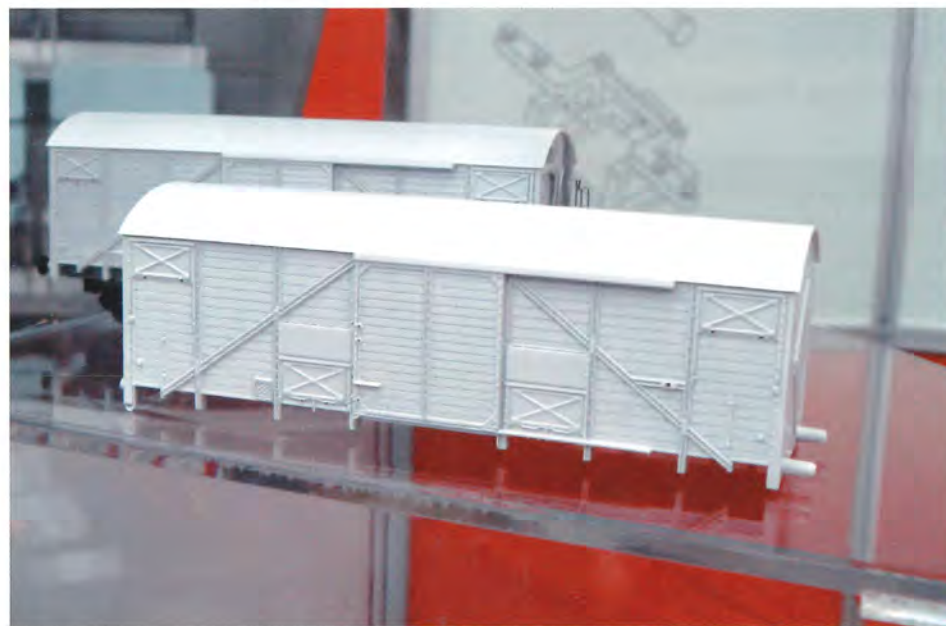
Ardelt med indretning - en drømmemodell for mange



En af de nye IKA-kølevogne, her med såvel Interfrigo- som 'Kølevogns'-påskrifter. Foto hobby trade



De nye kølevogne har flotte påtryk og fine detaljer af ætset metal. Foto hobby trade



Også I-vognene fra McK er på vej - her er de rå skaller



OMA-margarinevogn fra Tog & Tekno og 3-D husfacade fra Jeco



Alexander Hohler fra Danscale havde god grund til at smile, for husmodellerne er fantastiske.

skellige farver. Hold øje med sætterne hos din modeljernbaneforhandler. A.C.M.E.s modeller af WRm-flexvognene er forsinkede, da indretningen ikke er færdig endnu (problemer i Kina), og CIWL-sovevognen er ligeledes forsinket. Endelig kan den specielle margarinevogn fra Tog & Tekno, lavet på basis af en traditionel Märklin-vogn, nævnes.

Blandt de andre nyheder var flotte, resinstøbte halvreliefhuse fra Jeco – det er huse, der f.eks. er velegnede til at illudere bagårdsmiljøer. Husfacaderne er færdigmaledede, og vinduesrammer og døre er fremstillet af ætset metal. Flotte modeller, lige til at anvende. Det samme gælder palmetræerne fra I M Hobby. Palmerne er også fremstillet af ætset metal og uhyre vellignende – sågar med 'daddelklaser' under palmebladene. Palmer er måske ikke så almindelige her i landet, men vil man lave et middelhavsdiorama – f.eks. med sporvognene fra Söller – er palmer uomgængelige.

Danscale viste de seneste nyudviklinger af danske huse – det er arkitekturmodeller i bedste forstand, 100 % nøjagtige kopier af helt almindelige, anonyme danske huse.

Modellerne er nemme at samle, og alle detaljer er med på disse små mesterværker.

Glyngøre station, som mange har ventet på i årevis, nærmer sig langsomt færdiggørelsen – måske er den klar til forårets kommende udstillinger.



Bagsiden af de to små huse fra Bangs Boder i Odense



Typisk hus fra snart sagt enhver dansk by - en Danscale-specialitet

På messen var der udstillet flere, flotte dioramaer og modulanlæg, og det er nogle af dem, vi i de kommende numre vil besøge – billederne er blot en appetitvækker.



Dansk-Norsk Borregaard-tankvogn



Købmandsgård i Norge - også her kendte man Surf-sæbepulveret



Palmer i H0-målestok - lavet i ædelt metal og færdige til brug



Udendørs kørte bl.a. Olsen Banden på havebanen



Y-TOG fra HHJ

Foto: Hans Henrik Frost

I samarbejde med Heljan får vi fremstillet et lille parti af HHJ YM 33- YS 44 og YM 34- YS 45.

Modellen er med elektronik, leveres DC og AC.

Prisen er **KUN KR. 2.995,-** pr. sæt

KR. 5.495,- for begge sæt

Bestil nu på
f.lekbo@mail.dk
eller på 4054 3409

Rettelser til nr. 22

Der smuttede et par fejl med i sidste nummer, men heldigvis er læserne årvågne og reagerer hurtigt. Således gør Allan Nielsen, Godthåbsvej i Holbæk, opmærksom på, at det ikke var Fru Stær, der tog sig en tur med Kof 287 på S-togsværkstedet, men det var var en solsortehun, der nød kørslen med Tommy. Og det er klart, solsorte er langt mere menneskevenlige end støre, så undskyld over for Fru Sol-sort.

K.E. Jørgensen sendte et billede af en lignende situation mange år før – der var det en anden solsort, der byggede rede lige under kvadranten på damplokomotivet E 993, mens det holdt på Københavns Godsbanegård. Forhåbentlig nåede fuglen at ruge ungerne ud, inden lokomotivet blev udrangeret i 1968.

Jeg har selv oplevet en svale, der havde bygget rede under loftet på bil-dækket på Bøjden-Fynshav-færgen sidste år. Det generede den åbenbart ikke, at dens 'hjem' ustandseligt sejlede frem og tilbage, så mange dyr er tilpasningsstærke.

Sven Gade, Nårup, oplyser, at Gs-vognen, der udgjorde et lille jernbanemuseum i Ærøskøbing, slet ikke er skrottet, men er overtaget af en jernbaneentusiast, der med stort besvær (og udgifter) fik den fragtet fra Ærø til Bregmose mellem Glamsbjerg og Odense.

Endelig blev et billede af CIWL-restaurationsvognen anvendt to gange, så jeg iler med at bringe billedet fra den anden side – og så undskylder jeg for denne redelighed!



Litra E 993 med fugl på Københavns Godsbanegård den 2. maj 1965. Foto K.E. Jørgensen

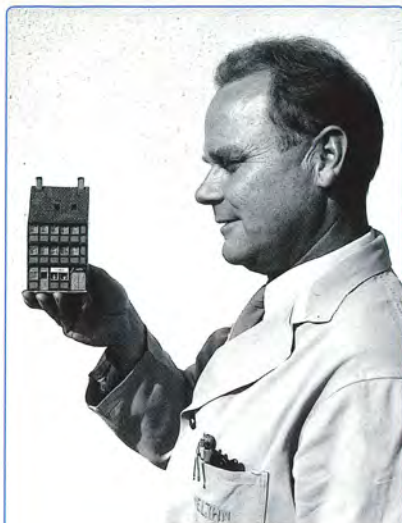


CIWL VR 3348 set fra køkkensiden - meget lig nr. 4247 i Odense

HELJAN

HELJAN

KNAPT 60 ÅR MED DANSK I MODEL



HELJANs grundlægger (Foto fra 1967)
Niels Christian Nannestad

FRA SPÆD START I 1957 - TIL HELE VERDEN

Vi er igennem vores mange år med udvikling af modeller blevet til producent af kvalitet til forhandlere over hele verden. Vi vil dog aldrig glemme vores rødder, og det danske modeljernbanefolk kan se frem til mange flere spændende projekter i fremtiden også.



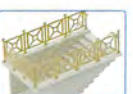
IMPORTØR OG SAMARBEJDSPARTNER

Bygninger, elektronik, tilbehør og reservedele. I samarbejde med vores leverandører har vi samlet et af de største udbud af varer til det danske modeltogsfolk. Du finder det hele på vores hjemmeside, og sikkert også hos din lokale forhandler.

Uhlenbrock
digital

PECO

Heki



SENESTE NYT OM KOMMENDE OG UDGIVEDE MODELLER



STORE NYHEDER

Se alle kommende spor 1 MY'er på vores hjemmeside. Hold også øje med vores Facebook for STORT nyt omkring danske modeller på vej.



DSB Af/CP

Vi er i sidste stadie af vores nye Af/CP-linje, som alle er i den specielle teak-farve der kendetegnede vores CM-vogne. Forudbestil allerede nu!



MO SNART UDSOLGT

Sidste udkald, hvis du skal have en af vores seneste MO modeller! Linjen er tæt på at være udsolgt, og resterende modeller er nu KUN at finde hos vores forhandlere!

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