

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Nr. 24 · December · Årgang 2015

DKK 115,-



En lokomotivfører fortæller



CRAB, Køf og S-tog



Mayo flot vogn...



Nicki S. fra Roco



HP-skinnebustog i Hjørring

BK 10.12.2015 - 24.02.2016
DKK 115,- SEK 145,- NOK 130,-

ISSN 2245-4039



9 772245 403007 00024

BK returuge 08



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



BICYC:

Dansk politimotorcykel led lys og 3 blå blink og blinkrelæ.

BRAWA:

Carlsberg ølvognssæt både med og uden patinering - det er nu, du skal slå til, inden disse flotte vogne er udsolgt!



LGB:

Startsæt med julemotive, lokomotiv og 2 personvogne



TRIX:

- så er de her, moderne Cargo kæppevogne til træstammer, indlejet af Hectorail AB.

HELJAN:

SPÆNDENDE NYHEDER

Y-tog bestil alle varianter hos os, forventes 1. kv. 2016. Vi glæder os til at høre fra dig



MCK:

Rangerlokomotivet DSB Ardelt / Frichs. Bestil din favorit, se modellerne på vores hjemmeside.



NYHEDSMAIL

Får du ikke allerede nyhedsmail fra FELDERBANEN, sig til eller meld dig til via www.felderbanen.dk

Vi glæder os til at høre fra dig



JULEÅBNINGSTIDER
se www.felderbanen.dk
(under opslagstavle)

Altid aktuel med danske og udenlandske nyheder.

Besøg os på www.felderbanen.dk

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

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

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

Med indkøbskurv

KØB BØGER, PLAKATER OG FILM DØGNET RUNDT



Kig forbi vores nye netbutik på www.jernbanemuseet.dk

DANMARKS JERNBANEMUSEUM

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



JULETILBUD

Olsen Banden
Chevrolet Impala
Inkl. figurer
kr. 275,-



SZD-russisk sovevogn WLABm, ny udgave, har kørt i DK nr. 288 eller 401

2 stk.
kr. 475,- kr. 795,-

Grisehandlerbil
kr. 55,-



Restlager af hobby trade hvide og brune Q-vogne
pr. stk. kr. 75,-

Tilbuddene gælder december måned ud - eller så længe lager haves

tlf. 62 21 25 50

www.frisporet.dk · frisporer@frisporer.dk

I denne søde juletid...



Märklin-bane med Jørgen og Ulla Bang 15. november 1959. Foto Leif Bang

... vækker et billede som dette rare minder hos mange. Det er ikke en decideret julebane, sådan som de ellers blev bygget op i mange hjem op til julen, og som man kunne se i mange butikker landet over i julemåneden.

Vi er hos Mr. Sporvogn, Leif Bang, den 15. november 1959, hvor sønnen Jørgen og datter Ulla har fået lov til at se Leifs store Märklin-bane – og måske lege med den. Der er mange sager, vi genkender i dag: Tuborgvognen fra Long, Carlsbergvognen fra Buco, klassiske Märklin-godsvogne såsom 'rungevognen' med rør, biltransportvognen, den schweiziske K3-vogn med bremsehus, der er Long-My og Mo, Bodans S-maskine på drejeskiven, Fallers højhus og den lille kommandopost B-121, Vollmers pakhus, Airfix-kranen, Märklins SJ-Da-lokomotiv

bagest og meget andet. I forgrunden ses Leif Bang og John Lundgrens egne, håndbyggede KS-sporvogne, som på det tidspunkt – ja, selv i dag – er noget helt unikt. Skinnerne er Märklins blikskinner – dengang en selvfølge hos de allerfleste modeljernbanefolk. På vejene kan man bl.a. se et par DSB-rutebiler – dels en snudetype fra Märklin, dels en Dinky Toys dobbeltdækker til lige med en Amagerbane-rutebil (alle ommalet af John Lundgren). Og så er der Legobiler og Wiking-modeller – i dag efterspurgt samlermodeller. Der er også et sekskantet S-togsskilt med lys i og tyske vingesignaler – det hed det dengang, ligesom det hed skifte-spor, stopbomme og elektrisk tog. I dag ved vi meget bedre – det hedder armsignaler, sporskifter, sporspærre og modeljernbaner.



Forsiden af Populær Mekanik, december 1958

Det ændrer dog ikke ved, at glæden og fascinationen ved de små tog holder ved, og interessen er så stor som aldrig før, trods mange profetier om modeltogets undergang og kollaps i den digitale tidsalder. Meldingerne fra det store udland går på, at modeljernbanen er på vej ind i børneværelserne igen med nemme styresystemer og design, der tiltaler børn. De nye tekniske og digitale løsninger fascinerer børn og unge (og voksne) i stigende grad og knytter generationerne sammen, i følge en pressemeddelelse fra Spielwarenmesse Nürnberg. Det danske Games on Tracks er et vellykket eksempel på denne udvikling. Det andet billede, forsiden fra den engang så udbredte tidsskrift Populær Mekanik 1958, viser dog en omvendt situation, som dels kalder på smilebåndet, dels har en sandhed i sig: Modeljernbanen af i dag er så decideret et 'voksen-fænomen', hvor børnene har helt andre interesser. Vi får se, hvad branchen kan byde på, når den næste legetøjsmesse afholdes i slutningen af januar 2016.

Glædelig jul til alle læsere, annoncører og jeres familier!
Flemming Søeborg



Witzel Hobby



MODELHUSE OG BYGGEMATERIALER

Limprodukter og diorama-materialer

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



Besøg vores online shop:
www.witzelhobby.dk

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

Danmarks største
SAMLERTRÆF for GAMMELT LEGETØJ

FREDERIKSBERGHALLEN

Jens Jessensvej 16, København F

søndag den 6. 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 24, 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 fra nr. 25 DKK 118,-.

VIGTIG MEDDELELSE:

Som følge af stigende omkostninger ved produktion og distribution af spor og baner stiger prisen en smule for såvel blade i løssalg som i abonnement. Prisen pr. blad er fra nr. 25 kr. 118,-

Abonnementspriser for hele 2016:

DK: Seks numre af Spor og baner DKK 615,-.
EU: Seks numre af Spor og baner DKK 715,-.
Uden for EU: Seks numre af Spor og baner DKK 815,-.

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.

Indholdsfortegnelse

Eaglecreek & Northern	5
Tur til HP 1963	10
Fra damp til diesel	13
Signalbogen	18
Krokodillen i Danmark	19
Ny bog om træfærger	21
Et moderne værksted	22
CRAB'ens mange skikkelser	26
På besøg i Märklins værksted for forbillede	27
Når DSB ikke vil eller kan	30
Ny erindringsbog	31
En besværlig handel	32
Dekas nyheder	33
Swedtram – københavnersporvogne i H0	34
Mayo, Mayo mere	37
De russiske sovevogne i Danmark	38
Store, nye kølevogne	40
Bobleskure – eller Cadovius-læskure	41
hobby trade lka/lcs	43
Cypresser i model	44
McK's 'gummivogne'	44
SNCF UIC A4B5(x) = rejsekomfort	46
Fantomsporvognen	47
Nicki S. – en lille kæmpe på smalspor	48
Moderne godsvogne – et blikfang	50
En ombygning med problemer	53
DU 65 – en fransk dræsine	54
Engelske håndbøger til lokomotivbygning	56
Kosangas-tankvogn i N	58
Nye indstigningsregler hos DSB ?	58
Eaos-godsvogn i N	59

Forside-billedtekster

Stort billede: EA 3007 i Korsør 2. marts 1996. Foto F. Søeborg
Små billeder fra v mod h: Tommy Jørgensen ved CRAB'en. Foto F. Søeborg
Mayo-vognen. Foto Spor og baner, Nicki S. fra Roco. Foto Spor og baner
HP-skinnebus i Hjørring. Foto HGC

Rettelse!

Et par læsere har gjort opmærksom på et par faktuelle fejl i artiklen om 'Stationen holder flyttedag' i nr. 23. Det drejer sig om katastrofen i forbindelse med det britiske bombardement af Shell-Huset i 1945. For det første var det ikke en Mustang, men en de Havilland Mosquito, der kolliderede med lyskastertårnet og kort efter styrtede ned ved Den franske Skole efter at have tabt nogle bomber over ejendomme på Sdr. Boulevard, og for det andet skete det den 21. marts 1945 og ikke den 29., som det i farten blev anført. I øvrigt tilhørte det forulykkede fly 21. eskadrille i Royal Air Force og blev ført af wing commander P.A. Kleboe med flyving officer R.J.W. Hall som navigator. Tak til O.W. Berg og Steen Gimsing for rettelserne.

Eaglecreek & Northern

Tekst og fotos Rolf Brems

Selvom jeg gennem de senere år havde hørt og læst om en 'svensker', der byggede amerikansk modeljernbane, og som flere gange havde haft sine yderst flotte og nyskabende amerikanske anlæg i Model Railroader, var jeg alligevel spændt på at møde manden.

Jeg ringer på hos Flemming Ørneholm – i Vanløse! Han er ikke svensker, han er dansk, men har indtil for et par år siden boet 26 år i Sverige.

Flemming byder mig indenfor i sin lejlighed og serverer kaffe og brød, inden han begynder at fortælle lidt om sig selv.

Han er uddannet fotograf og fra den tid, hvor det at tage et billede var en kunst ud i lys, opsætning og teknik. Man brugte f.eks. stadig glasplader. - Jeg husker det tydeligt, siger Flemming, for det var nemlig min opgave at pudse dem om morgenen. Det var også på denne tid, at min interesse for modeltog begyndte, og som siden er blevet til en livslang hobby, smiler han.

Han er 81 år i dag, hvilket jeg nu i løbet af dagen ikke kan fornemme.

- Min læremester havde købt noget Märklin til sine sønner, og da atelieret var tilknyttet privaten, hvor jeg også færdedes, kunne jeg ikke undgå at falde over deres bane udlagt på gulvet. Det blev også for meget for konen i huset, så Mester blev sat til – med Flemmings hjælp - at bygge en bane på en spånplade, hvilket foregik i arbejdstiden, da sønnerne skulle overraskes til jul.



Flemming foran sit anlæg, læg mærke til loftet som er holdt i sorte farver. Lyset er fokuseret på anlægget, bagest anes "kikhullet" til endnu en scene.

Hvis sønnerne hurtigt tabte interessen, så voksede den til gengæld hos Flemming. - Jeg købte et lille Märklin-lokomotiv og nogle skinner og fik bygget et anlæg på 100 x 60 cm. Det så ud ad h... til, griner han. - Jeg boede stadig hos min mor og havde ikke meget plads, men et par anlæg blev det til – og vigtigst - jeg lærte noget nyt hver gang.

En 'øjeblik'...

- En dag kom jeg forbi en forretning* på Axeltorv i København, hvor jeg så en F7 fra Rivarossi. Det fangede min interesse i den grad, at jeg ikke alene købte det, men også skilte mig af med alt mit Märklin. Og siden har jeg haft en interesse i amerikanske tog og landskaber.

- Det første "rigtige" anlæg blev bygget, efter at jeg var blevet gift, først i vores lejlighed, senere i vort hus i Rødovre. Inspiratoren var en af dagens store ikoner, John Allen, hvis

anlæg med høje bjerge og dramatiske landskaber var afbildet i Model Railroader.

Arbejdsmæssigt var Flemming blevet udlært, skiftede spor og havnede i kontormaskinebranchen, hvor han siden blev chef, indtil han i 1980 fik tilbudt en direktørstilling i Stockholm hos LM Ericsson. Der ville man satse på noget nyt og relativt uprøvet, nemlig mobiltelefoni. Det gik som bekendt kun én vej. - I løbet af få år gik jeg fra at være chef for omkring 40 medarbejdere til nogle tusinde spredt fra USA i vest til Indonesien i øst - hold da op, det gik stærkt, siger Flemming. Men trods fuld fart på arbejdslivet fik Flemming bygget et stort anlæg op. - Desværre var skinnerne, jeg brugte, nogle forniklede messingskinner, som ikke var så holdbare, så køreegenskaberne var ikke de bedste, men igen - jeg lærte noget nyt. Siden flyttede familien fra Stockholm til et nybygget hus i Skåne, hvor det næste anlæg blev fuldt integreret i et rum til formålet. Der blev lagt et stort arbejde i det, blandt andet med en masse selvbyggede huse og bygninger. Anlægget eksisterede i 14 år, før det blev adskilt og afhentet i en container af en klub. - Siden blev det vist delvist genopbygget, så måske eksisterer dele af det den dag i dag, smiler Flemming.

- I det nu tomme værelse byggede jeg nok det flotteste anlæg, jeg har haft. Der var fire scenerier i en slags vinduer, men samtidig måtte jeg erkende, at skulle niveauet op i en højere klasse, skulle jeg have mere styr på mine baggrunde, så jeg tog et kursus i landskabsmaling.



Stationen på Long Neck Creek, bygget af Flemming Ørneholm



Long Neck Creek, for enden af hovedgaden

- Det er over samme læst, som jeg har bygget det nuværende, siger Flemming og fører mig igennem stuen og mod et værelse.

Værelset er på ca. 2 x 4 meter, og for at komme ind skal jeg lige dukke mig. Med mig, denne dansker svævende i rummet, kunne jeg fristes til at sige: et lille, foroverbøjet skridt for mig, men samtidig et kæmpe skridt ind i en anden verden.

For det gør man – træder ind i en anden verden – hvor man føler, at man kan kigge ud – eller ind – i forskellige landskaber. Effekten er opnået, fordi landskabet er omkranset af en ramme, som begrænser synsvinklen. Det betyder, at beskueren kun har fokus på en del af landskabet eller scenen, om man vil.

Scenisk opbygning

Flemmings fortid som fotograf fornægter sig ikke. Hans modeljernbane er opbygget i forskellige scener, hver især som en slags portræt, klar til at blive forevigt. Forskellen er, at her er det bare øjet, der virker som et kamera. De forskellige scener er opbygget, så man ikke ser lyssætningen eller for eksempel en bar væg. Det hele går op i en højere enhed.

Scenen til højre i værelset er en typisk amerikansk bjerglandsby eller *outpost* – Long Neck Creek – hvis eneste forbindelse med omverdenen synes at være jernbanen.

Trods det faktum at alle Flemmings anlæg har heddet Eaglecreek & Northern og har haft samme tema, finder jeg hurtigt ud af, at det ikke kun

er det amerikanske modeltog alene, men også selve præsentationen af anlægget med indramningen og belysningen, der spiller en væsentlig rolle. Han pointerer, at det stadig er kørslen, der er det primære.

Ind fra højre kommer der et godstog med en snes vogne trukket af en Challenger fra Union Pacific, og trods størrelsen er det af de mest almindelige lokomotiver i UP. Året er 1954 og altså

et af de sidste år, hvor man kørte med damp. Toget kører bag om byen og ser ud til at forsvinde bag bjergene. Flemming beder mig om kigge ind i et lille vindue bagest i værelset. - Fantastisk! Nu kigger jeg ind i et helt andet landskab, en blanding af prærie og bjerge, omkranset af klipper i hver side. Toget kommer til syne og passerer en kommandopost. Bag denne og sporet er der en malet baggrund med en lille sø, som giver en utrolig dybdevirkning. Toget fortsætter og forsvinder ud bag klipperne og dukker så op i næste scene til venstre i værelset. Her passerer det en enlig cowboy på en bakketop, inden det passerer en bro, hvor to lystfiskere prøver at fange fisk i det muddrede vand. Toget passerer Raymondale, hvor der er gæster til det næste passagertog, kører forbi et tappeanlæg til råolie, og videre forbi pumperne, som har leveret råolien, inden det forsvinder ud igen.

Der er umiddelbart ingen vendemulighed inde på anlægget, hvor vi står. Det afhjælper Flemming ved at sætte et aluminiumsprofil diagonalt i ovalen, hvor vi står, så kan togstammerne skifte retning.

- Men hvor kom det fra?, spørger jeg. - Jo se her, siger Flemming, og går ud af værelset og ind i det næste. - Anlægget er i princippet opbygget som en rund-



Udsigten fra kikhullet. Læg mærke til dybden



Samme udsigt, men nu med et godstog der ruller forbi



Den næsten ensomme cowboy holder øje med kvæget fra bakketoppen. Makkeren sørger for at holde det fra sporene,



Challengeren passerer over broen med fiskerne, der prøver at fange aftensmaden.



bane med en afgrening til en opstillingsbanegård, som er denne 'storby', og hvorfra rejsen begyndte gennem et hul i væggen inden det kom til Long Neck Creek.

Det kørte altså igennem det modul ved døren ind til værelset, hvor man skal bukke sig for at komme ind. Det havde jeg ikke lige opdaget.

Nogle praktiske tricks

Da jeg træder ind i værelset, hvor storbyen befinder sig, tager storbyen pusten fra én. Den er imponerende, for selvom den 'kun' er bygget langs den ene væg, giver den med sine bygninger og baggrunde indtryk af at være en metropol med et pulserende liv. En flot, imponant banegård løftet op i første sals højde med en befærdet



Travlhed på olieanlægget



Her kan man se den gode virkning, som den kunstige pels giver som præriegræs

gade, der forsvinder ud i baggrunden. Netop her er det svært at se, hvor vejen ender, og baggrunden begynder. Modelbilerne på anlægget fortsætter som fotostater, det er utroligt livagtigt. Byen rummer også en del industri med egne læssespor, og yderst til højre er der et stort maskindepot. Ud fra byen er der et overdækket opstillingsspor uden dekoration til det ventende materiel.

- For ligesom at give hele anlægget en fælles karakter, hvad enten det er fotostatbaggrunde eller rigtige huse, er alle baggrundshuse fotos af modelhuse, fortæller Flemming. - Husene er så - for at variere det lidt - vredet, trykket og strakt i photoshop. Grundlæggende er det et fåtal af forskellige huse, jeg har brugt. Husene bagest er lysnet for at indikere en større afstand, hvilket har en god virkning.

Anlægget er bygget på en ramme med en MDF-plade som underlag. Ovenpå er lagt et 20 mm liggeunderlag og en asfaltplade købt i autoafdelingen hos Harald Nyborg. Skinner og ballast er fastgjort med fortyndet acrylfugemasse af fabrikatet Droppen, som tørrer klart op, ligeledes fra Harald Nyborg. - Brug aldrig hvid lim, det bliver stenhårdt, når det er tørt og transporterer lyden direkte videre ned i anlægget, advarer Flemming, og sender dermed et af de ældste modelbanetips til tælling! Resultatet er en totalt lydløs kørsel, når lyddekoderen er slået fra, hvilket er formålet med de lydløse spor. - Alle mine lokomotiver har dog lyd, men for at give lyden optimale vilkår er det vigtigt, at der ikke er forstyrrende skramlelyde eller resonans fra underlaget"

Det digitale system er fra Lenz, og skinnerne er PECO kode 83 med overvejende amerikanske sveller.



Hovedgaden med Union Station og en god 'trompe l'oeil'-effekt.



Maskindepotet med den hjemmebyggede drejeskive. Bemærk også by-baggrundene, hvor de bageste er lysnet for at give et fjernt skær.



En EMD F7 venter på næste tjenste



'Boxcars' henstillet langs fabriksfacaderne.



Oliepumpen i baggrunden er i skala 1:160 for at simulere lidt afstand

Overraskende virkemidler

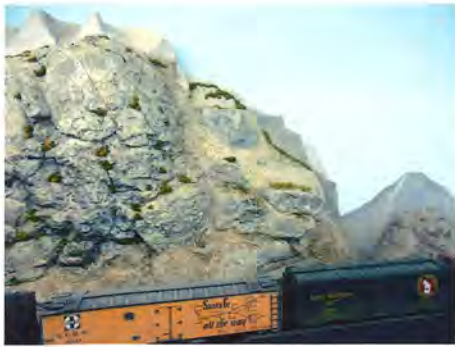
Til dekoration generelt har Flemming brugt Woodland Scenics. Til præriegræsset har han brugt noget, som jeg aldrig før er stødt på til formålet, nemlig 'fake-fur', altså kunstig pels. Fake-fur fås i flere større varehuse i flere farver, og til græs skal man nok vælge en mørk farve.

Effekten opnås ved at begynde med at gnide noget Fine Turf i forskellige græsfarver ind i pelsen. Derefter sprayes det med parfumefri hårspray fra kort afstand, hvorefter man kan trykke græsset ned i forskellige retninger, så det ligner græs, der er vindblæst.

Virkningen er fantastisk og meget virkelighedstro. Enderne skjules med noget turf eller små buske.

Kvæget på prærien er fastgjort med nåle, så man fornemmer det høje græs, de går rundt i.

Bjergene, som flere steder danner baggrunden, er bygget af polystyrén med



Her kan man se, hvordan klipperne bliver ført videre påmalet baggrunden



Her og nedenfor ses forskellen, når væggen er henholdsvis blottet eller skjult af et sort gardin.



påsatte gipsafstøbninger fra gummi-forme af klipper. Bjergene er ikke sat fast, og Flemming løfter et af dem op. - Det er for nemmere at kunne komme til at arbejde og reparere på anlægget, fortæller han.

- En vigtig ting, når man bruger kullisedekorationer, er at undgå skyggeeffekten. Det ser ikke rigtigt ud med en skygge på en blå baggrund fra forgrunden, hvad enten det er huse eller bjerge. - Lad der være noget af den samme baggrund, som man har brugt i forgrunden, en malet baggrund eller bygninger på pap eller papir, fortæller Flemming.

Vandet i Eagle Creek er fra Busch, underlaget er malet i grøn/brune nuancer og har fået to lag 'vand', så det er en 3-4 mm tykt.

Hvis man kravler ind i anlægget, kan man se belysningen. Det er skråplacerede spots, som giver kant til belysningen. Andre steder er der brugt lysstofrør, som nogle steder er påmonteret 'skyggeplader' eller på fagsproget 'barn doors' for at forhindre, at man kan se ind i lyskilderne.

Maskindepotet med en hjemmebygget

130 fods drejeskive giver mulighed for at vende damplokomotiverne og giver adgang til remisen, som kan huse otte lokomotiver. Et stort kulfyldningsanlæg samt faciliteter for vand og sand påfyldning vidner om, at der stadig er dampaktivitet.

Hele maskindepotet (som er bygget hen over døren ind til soveværelset) kan hejses op under loftet, når anlægget ikke er i brug.

Flemming sætter en plade med landskab på anlægget foran maskindepotet. Den har ikke en operationel betydning men alene en god visuel virkning, der giver en større dybde - når man skal betragte, eller som i det her tilfælde, fotografere anlægget.

Et lille museum tæt på maskindepotet fortæller lidt jernbanehistorie fra fordums skovbaner. Modellerne er delvist håndbyggede, og lokomotivet er en Shay, som blev anvendt i de store skove på primitivt anlagte spor. Flemming patinerer i øvrigt alt det rullende materiel, og for at få en virkelighedstro virkning bruger han en airbrush.

Simple løsninger

Da byen på hans anlæg er anbragt i soveværelset - hvilket er en støvkilde, der som bekendt aldrig har været godt for modeljernbanen - har han udtænkt nogle simple, men effektive løsninger.

Et udtræksspor ud langs med nogle skabe er bl.a. afskærmet af transparent overheadfilm, som er fastgjort i den ene side, så man lige kan vippe dem op og komme ind til det opstillede materiel.

Flemming sænker nogle persiener, som afskærmer anlægget mod støv, når de er nede, og som danner den øverste del af indramningen, når de er oppe.

Også i denne del af anlægget er scenen gjort klar med en sort baggrund oven over den blå himmelbaggrund. - Prøv lige at se forskellen, siger Flemming og hejser et sort rullegardin op. Dør og væg kommer til syne. - Kan du se at hele virkningen forsvinder, der bliver 'modeljernbanekælder' over det? Jeg må give ham ret.

- Vi modelbanefolk har vel en ambition om at bygge et flot og velfungerende anlæg, og så er det lige meget hvilket land og epoke, det afspejler. Den rigtige belysning er på plads, når man kan fotografere og få velbelyste motiver uden at anvende hjælpelys, siger Flemming

Så sænkes baggrunden igen, tæppefald kunne det symbolisere, og måske er det tid til afsked.

Jeg er blevet klogere og har set en anden gren at udøve hobbyen på. Ud over at Flemming selv kan glæde sig over resultatet, er det efter min mening beskueren af dette anlæg, der bliver kræset for. Anlæg af denne art ville gøre sig godt til udstilling, og det er vel derfor ikke uden grund, at man kan finde Eaglecreek på Model Railroaders kalender for 2015. ■

* Rom & Co.

- dengang byens førende modeltogsforretning.



Et kig langs med godssporene. Bemærk belysningen ovenover - målrettet og effektiv.

Tur til HP 1963

Tekst og fotos Hans Gerner Christiansen

Som læserne vil huske, omtalte jeg i sidste nummer, hvor heldig jeg var ved Slagelse, da jeg ville fotografere et tog med C-maskine, og hvor jeg fik sol, både da det kom og gik. Det var dog ikke altid, heldet fulgte mig.

Den 2. juni 1962 besøgte jeg for første gang Hjørring Privatbaner (HP), som jeg syntes var så spændende, at jeg gerne ville besøge dem igen. Desværre havde privatbanedøden også ramt HP, idet strækningen fra Hjørring til Åbybro over Løkken skulle nedlægges ved køreplansskiftet i efteråret 1963. Nu hastede det altså med et besøg nord for Limfjorden.



Billede taget oppe fra Ringgadebroen i Århus, hvor F 439 kommer frem med et større tog. Forrest er to undervogne, derefter to pladebeklædte personvogne og tilsidst en lang række godsvogne. 21. juni 1963.



I strampudset stand kører E 969 frem fra Århus banegårds mørke og ud i solen. Et virkelig flot syn. 21. juni 1963



HP M 20 ved Hirtshalsperronen i Hjørring i voldsomt regnvejr. 21. juni 1963

Jeg valgte at tage af sted den 21. juni 1963 med det sædvanlige iltog 5, der var i Århus kl. 11.16, og derfra ville jeg prøve at køre i det nye lyntog litra MA. Jeg havde næsten 1½ times ophold i Århus, så der var tid til at kigge sig lidt omkring. Jeg ville have et billede af Odderbanens lokomotivtrukne persontog, men det blev ikke så godt, da jeg trykkede lige sent nok, så toget fyldte mere, end det skulle. Jeg nåede helt ud til Ringgadebroen, hvor en F-maskine rangerede med diverse vogne og rester af samme. Da jeg kom tilbage til banegården, fik jeg øje på en E-maskine, der kørte forsigtigt frem og tilbage. Den forsvandt ind under banegårdsbygningen, og jeg så ikke mere til den før et kvarter senere, hvor jeg hørte et damplokomotiv sætte i gang inde under banegården. Solen skinnede, og jeg stod det rette sted til at få et fint billede af E 969. Den var virkelig flot og havde uden tvivl været til stor revision. Der stod en mand på fodpladen, og han var sikkert i gang med at justere et eller andet. Maskinen havde nu fået særtogsplade på røgekammeret, så den har skullet på prøvetur. Et herligt syn.

Lidt for sent ankom det fine nye lyntog "Limfjorden", og det varede ikke længe, før vi susede mod nord. Til

min store overraskelse var der ingen siddepladser ledige – end ikke på 1. klasse. Det stod ganske vist i køreplanen, at lyntoget kunne benyttes uden pladsbillet ved rejser internt i Jylland, når pladsforholdene tillod det. Jeg måtte tage til takke med et klapsæde i gangen, og først i Ålborg blev der pladser ledige.

Vejret havde været fint, men kort før Hjørring begyndte det at regne, så jeg måtte løbe i tørvejr fra lyntoget til stationens halvtag. Nå, det var nok en byge, tænkte jeg. Jeg havde planlagt at gå ud langs privatbanerne og tage billeder af de forskellige tog, der kom og gik, men jeg havde jo ikke regnet med at skulle blive gennemblødt med det samme.

Der var ellers aktivitet på privatbanen, for to af Kielervognene holdt med motorerne i gang og skulle til henholdsvis Hirtshals og Åbybro, og det var dem, jeg ville have taget på strækningen. Det regnede imidlertid stadig, og det var ikke stille fredelig regn, men voldsom regn.

Da jeg havde stået i tørvejr en times tid, besluttede jeg at tage hjem igen. Rent økonomisk satte jeg ikke noget til, for jeg havde månedskort til samtlige stationer, og jeg havde også en bog med, så tiden ville ikke falde

EpokeModeller™



Messe Handel I/S www.epokemodeller-online.dk info@epokemodeller.dk +45 20 22 04 49



F 664 i Ålborg på vej hen til vandkranen. Det var meget almindeligt, at der stod indtil flere portører på det brede trinbræt, men det var ikke helt ufarligt.

mig lang. Jeg regnede med, at det nye MA-lyntog snart ville køre sydpå, og det holdt stik. Kl. 16.54 kørte jeg fra Hjørring, stadig i regn, og efter skift til "Aros" i Århus ankom jeg til Odense kl. 21.16. Det var den hurtigste befordring, jeg nogensinde havde oplevet, men jeg besluttede snart at tage til Hjørring igen.

Den 30. juli ville jeg gøre turen om, og jeg tog med nattoget fra Odense, så jeg fik mere tid i Hjørring. I Århus opdagede jeg en anden jernbane-fan, så vi fik en længere snak om vor fælles interesse. Mine første billeder tog jeg i Ålborg, hvor solen skinnede dejligt, og det ikke så ud til regn. F 664 rangerede forbi nattoget og kørte hen til vandkranen for at slukke tørsten. Ved den beskedne kulgård holdt flere damplokomotiver, men E 966 dampede svagt, så den var fyret op.

Vel ankommet til Hjørring kastede vi os over privatbanens rullende materiel. Ved Hirtshalsbanens perron holdt en af de små, korte Kielervogne, og en portør var ved at læsse kufferter fra en trækvogn og ind i motorvognen. Det varede heller ikke længe, så kørte den afsted med en herlig lyd, der skyldtes Leyland-motoren og Wilson-gearet. Det var absolut ikke samme lyd, som jeg var vant til på de fynske privatbaner.

Da motorvognen var kørt, faldt der ro over stationen, og det var tiden at kigge på diverse vogne, der stod på sidesporene. Alle vogne var meget velholdte, og personvognene var forsynet med "påskrift" bestående af store hvide metalbogstaver. Bortset fra

én vogn var alle vogne toakslede og med lukkede endeperroner og rullelejer. HP's eneste bogievogn var bygget i 1948 og hed CL 30. Den var udstyret med to løbebogier, som stammede fra to diesellokomotiver på Maribo-Torrig Jernbane på Lolland. De andre to bogier med banemotorerne blev brugt til Skagenbanens diesellokomotiv M 6. Genbrug er ikke noget nyt! CL 30 havde en lidt underlig farve, idet den var meget lys rød. Det var ellers en pæn vogn.

HP's smukkeste type personvogne var efter min mening de to B-vogne, der var toakslede med stor akselafstand og to stk. 1. classes kupéer. Jeg troede ikke, at de var i drift mere, men hvis man kiggede i køreplanen, kunne man se, at tidligt om morgenen var der et togpar på Hirtshalsbanen, der førte 1. klasse.

Banens største vogn var CL 30, der var bygget i 1948 og udstyret med "genbrugsbogier".



Rejsegodsvogn E 84 var af en mere almindelig type. Den var bygget 1925 til Hirtshalsbanen.



Aktivitet ved HP 21. Det sidste gods er ved at blive læsset ombord, så toget kan afgå mod Hirtshals.



HP C 6 var en stor, pæn fællesklasser vogn, der var bygget i 1913.



D 63 var en kombineret person-, post- og rejsegodsvogn. Dørene var placeret i indhak, og typen var ikke så almindelig. At man betegner vognen med et D, tyder på, at den ikke længere blev brugt til persontransport.



På stationen holdt også et af HP's skinnebustog, der i modsætning til andre privatbaners var orangefarvet. En frisk farve. Efter at have fotograferet ivrigt på DSB-stationen gik vi hen på Vestbanestationen, hvor der mest stod godsvogne. I den gamle remise var der vognværksteder og rutebilgarager. Der holdt også en noget speciel vogn. Det var en stor pæn ældre personvogn C 8, som før havde heddet B 12 og derfor havde været udstyret med to kupéer med 1. klasse. I 1955 var den blevet ombygget til værkstedsvogn, hvilket betød, at den var blevet tømt for det meste indhold.

Vi gik tilbage til stationen og købte hver en billet til Løkkenbanen, dog ikke til samme station, men det er en anden historie, som følger i næste nummer. ■



HP B 1 var den ene af to flotte kombinerede 1. og 2. classes personvogne bygget 1925. Det ser lidt ejendommeligt ud med det smalle vindue i midten. De gule gardiner på 2. klasse liver gevaldigt op.



Et udvalg af HP's skinnebushmateriel holdt på et sidespor. Forrest en SM og derefter en SP og tilsidst den lille bivogn, som stammede fra Horsens (HJJ). Dengang var den hvid med en stor fisk på siden, og da jeg første gang besøgte HP, var den stadig hvid, men uden fisk. Som det fremgår af billedet, var den nu malet brun.



På den nordligste del af Vestbanegården stod der en masse godsvogne, som var i overskud.



Værkstedsvogn C 8 stod mellem Vestbanegården og DSB's område.





Fra damp til diesel

Af Rolf Brems

Man siger, at tiden sætter sine spor, men for en lokomotivførers vedkommende kan man vel også sige, at det er sporene, der flytter tiden, hvis man skal være lidt poetisk.

Jeg er på besøg hos tidligere lokomotivfører Hjalmar Kastberg, og når han ser tilbage på tiden og specielt sine første år ved DSB, ser han ikke alene gennem årene en stor forandring, men snarere ind i en anden teknologisk verden, nemlig da statsbanerne kørte med damp.

Hjalmar er oprindelig uddannet som skibsbygger ved B&W. Efter at have af tjent sin værnepligt ved søværnet kom han ud at sejle ved De forenede Kulimportører. Skibet hed "Concordia", som havde det, man kalder tre gangs dampmaskine. Her lærte han en masse om maskiner og damp, men også, at det med søen nok ikke var noget for ham. Senere gik man over til at fyre med olie.

Hans kæreste på det tidspunkt havde en morfar, som var ved banerne. Ved dennes hjælp fik han sendt ansøgninger med svendebrev og anbefaling samt en forholdsattest på, at han var en straffri, ung mand.

Hjalmar blev den 1/1 1963 ansat som lokomotivmedhjælper på prøve i to år, og mødestedet var Dampværkstedet på Otto Busses Vej. Her gik han de første 25 dage og hjalp til med alt forfaldende arbejde såsom lettere vedligeholdelse og rengøring. I de år var der stadig et vældigt leben derinde af dampmaskiner, men det holdt kort, da dieseldriften var ved at udradere den omkostningskrævende damp.

- Jeg husker tydeligt min første tur. Jeg skulle møde kl. 00.05 og var sat på en tur med en E-maskine til Kalundborg, på krogen havde vi bureauvogne. Lokomotivfører Nicolaisen og fyrbøder Johansen tog godt imod mig, man

var De's, og der var en skarp rangorden og opdeling af personalet. Dette sås tydeligt på depoterne: Lokomotivførere og fyrbødere havde hver deres mandsskabsrum. - Min opgave var at opsmøre E-maskinen, det var alle bevægelige dele samt at fylde olie i smørekopperne. Man startede altid i venstre side bagest ved tenderen og arbejdede sig hele vejen rundt. - Det kunne godt tage to timer, fortæller Hjalmar, og de første gange var det ikke sjovt, når man skulle ind under lokomotivet, som hvæsedes og larmede, for at smøre den midterste højtryks cylinder.

Turen sluttede kl. 08.00 om morgenen. Jeg havde lært lidt om at fyre en maskine og om arbejdsgangen i førerhuset, hvorefter vi gik til hvile indtil kl. 16.00, hvor vi skulle køre retur. Kl. 21 var vi tilbage i København, og så skulle vi lige gøre maskinen klar til næste hold med vandpåfyldning og smøreremedier. Men turen gik fint.

- Jeg må have gjort det OK, for jeg blev ansat som lokomotivmedhjælper på prøve i to år, og efter fire år blev jeg lokomotivassistent. Det skulle man være i mindst fem år. Efter 12 år kunne man så blive lokomotivfører, men som sagt forsvandt dampen, og allerede i 1965 kom jeg på skole ad to omgange for at lære alt om dieselmaskiner.

- Min første attest fik jeg på en Mo. Prøven foregik på Farumbanen, som dengang udgik fra Lygten station. De næste attester blev på MH og MT. - Ikke alt var diesel. Jeg fik også attest på S-tog, den brune slags, hvor der var styrerum i den ene ende og pakrum i den anden. Man havde indtil slutningen af 1950'erne kunnet få sendt banepakker med S-toget. Men jeg kørte stadig som fyrbøder, nu også på D- og S-maskiner. D-maskinen var en godsmaskine, og den var sågar udstyret med gaslys som projektør.



Hjalmar Kastberg studerer en af de ældre køreplaner under samtalen. Foto Rolf Brems

- S-maskinen var en pragtfuld maskine. Den var lidt svær at fyre, da den havde en længere fyrkasse, så der skulle et godt greb til at kaste kul ind.

Hjalmar kørte altså på de korte og på de lange skinner, på S-banen og med fjerntogene. Det var egentlig godt og varierende fortæller han, men de to chefer for de respektive afdelinger kunne ikke sammen, så tjenesteplanerne blev noget rod, og han søgte til Roskilde i 1968.

Ubehagelige oplevelser

Det blev så det nye hjem de næste ti år. - Turene ud af Roskilde gik jo i alle fire verdenshjørner, så det blev Mo-løb til bl.a. Køge, Holbæk og Kalundborg. - Der var også en del rangering, såvel lokalt som i Hedehusene, der var en travl station. Der var faste løb til Junckers i Køge, og i ferier og ved sygdom var



E 977 og C 708 ved depotet i Kalundborg, den 28. april 1968. Foto K.E. Jørgensen

han at finde som fyrbøder på enkelte damptog.

- Jeg husker specielt en løjerlig tur, vi kunne få i Roskilde. Vi skulle overtage en Mo, som kom med vogne fra København. Vognene blev afkoblet, og vi kørte tom til København H. for at hente en svensk sovevogn, der skulle til Frihavnen og derefter rangeres på færgen Malmøhus, fortæller han, - Det var jo noget omstændeligt og absolut ikke rentabelt, men der har sikkert været en højere mening med det, smiler han.

I 1976 rykkede vi tilbage til København, og jeg kom på skolebænken igen. Denne gang var det Mx, My, og Mz, jeg fik attest på. Der var nogle strømskemaer at holde styr på, men jeg kom igennem.



Opsmøring af E 991 Randers 2009 - man skal ikke lide af klaustrofobi eller lignende ved det arbejde. Foto Flemming Søeborg

- Til aflæggelsen af køreprøven kom vi kørende ved Borup, da der løb en gravhund ud på sporet, den kunne ikke få bagdelen med over skinnen. Pr. refleks begyndte jeg at bremse, men kørelæreren greb ind og gav gas. - Det var bedre, at den døde end blev såret, sagde kørelæreren. Hjalmar smiler ad episoden: - På det område har jeg været heldig. Jeg har aldrig haft en selvmorder, men jeg har taget nogle hunde og andre dyr. Det andet er en grim oplevelse, der kan sende en lokofører hjem med varige traumer.

- Jeg havde dog en personpåkørsel i Esbjerg. Det var en kollega, som for øvrigt havde været med fra Fredericia. - Mens jeg kører nordud mod Varde, hører jeg godt nok et nogle bump men antager, at det nok har været en kost eller skovl, der var sat for tæt på sporet. Det var snevej og farten lav. Det viste sig senere, at kollegen havde gået med hættten om ørene og havde ikke hørt toget komme, da han skulle krydse sporet ad en lille sti. Heldigvis overlevede han, men han fik nogle svære knubs.

Skift til noget bedre

- Ellers kørte jeg i de år, så skjorten stod vandret. Der var meget udstationering i bl.a. Næstved, Helsingør og Kalundborg, så det blev mange nætter hjemmefra, fortæller han. Arbejdsklimaet på Godsbanegården var mere hektisk, og skiftet fra Roskilde gik Hjalmar lidt på. - Jeg fik vel nok en form for det, man i dag kalder stress. Jeg kunne ikke helt sætte ord på, men savnede måske det mere personlige og færre kollegaer. - Jeg havde hørt, at arbejdsklimaet ude på Helgoland var mere uformelt, og at man kørte med fa-

ste kollegaer. Og ikke at forglemme, det var hjemstedet for MA- lyntogene, disse flotte maskiner ville jeg gerne køre, så jeg søgte over på Helgoland.

- Den 1. april 1979 havde jeg posttur op over Holte, Hillerød og Helsingør. det var en natur, så jeg har nok tilbragt nogle timer hos mine forældre sidstnævnte sted, inden jeg skulle køre et passagertog til København. Da jeg kom hjem, lå der et telegram. Jeg skulle være begyndt den 1. april 1979, men man havde glemt at give mig besked. Jeg fik senere op ad dagen endnu et telegram om at møde dagen efter, så starten på min lyntogskarriere må siges at være en aprilsnar.

Min anciennitet var egentlig ikke god nok til, at jeg kunne komme til at køre MA, men mit held var, at jeg stadig lå i en lav lønramme, så derfor fik jeg pladsen.

- Dagen efter kom jeg med på en tur til Århus for at se, hvad det indebar, og efter en pause kørte vi samme stamme retur.

- Jeg kom 14 dage i praktik og kom tilbage på skolebænken i tre uger. MA'en var en lidt anden maskine end dem, jeg kendte til - der var bl.a. en 800 HK hjælpedieselmotor, der lavede trefaset vekselstrøm. Hovedmaskinen var en 1.600 HK turboladet dieselmotor. Trækkraften var et Voith-gear, som i princippet var en stor oliepumpe, som drev hjulene.

- Det var et meget intensivt kursus, men da jeg kom tilbage, så lyntogsverdenen helt anderledes ud. Pr. 1. maj var alle lyntog flyttet til Helgoland. Det var man selvfølgelig ikke tilfredse med i Århus, men fremover skulle alle lyntog køres ud fra København med deling i Kolding og Langå. Vi skulle på strækningsskendskab på resten af lyntogsnettet, inden vi blev sluppet fri. Nu skulle vi køre direkte til Sønderborg, Struer, Ålborg og Frederikshavn.

- Helgoland levede op til mine forventninger. Der var et godt sammenhold, og den uskreve regel var, at hvad man fortalte og hørte, forblev på Helgoland. Det var sikkert fornuftigt nok. - Stewardesserne havde jo deres gang der, og flere af mine kollegaer fandt sig en kone eller fik udskiftet den gamle, griner Hjalmar.

- Vi lokoførere var altid et fast team. Det havde den fordel, at vi altid kendte vores opgaver. Den, som kørte pas eller baglæns, var også den, som varmede basserne på den første cylinder, smiler Hjalmar, men ellers hjalp vi altid hinanden og det gjaldt også stewardes-

serne, hvis de havde problemer. Vi var jo om ikke i samme båd, så i samme tog, og vi skulle tilbringe mange timer sammen.

- Når vi nåede færgen, skulle togsættet deles før ombordkørsel. Pas-køren skilte toget ad, lukkede dørene og ordnede så sit eget togsæt. Så skiftede vi til kanal 50 og afkoblede, og efter signal fra styrmanden trillede vi ombord. MA-toget var nemt at køre, også i langsom hastighed. Vi kørte til et mærke, hvor en matros så kobled os fast. Så var det ellers op til en tår kaffe og en god udsigt.

Selvom udfordringerne ikke stod i kø, var der da indimellem nogle ture, hvor vi skulle tænke os om. Hjalmar bladrer

sneede i Middelfart og hele vejen op, og det blev skidt, fortæller Hjalmar. Jo længere vi kom op, desto mere sne. Jeg havde sønnen med og begyndte at ane, at vi kunne sidde fast i en snedrive, når vi kom nordenfjords. Da vi kom til Ålborg, løb jeg ind i kiosken og provianterede, så vi havde lidt at gøre godt med.

- Vi fortsatte nordpå, og ved Vrå løb vi ind i driver, som næsten dækkede vinduerne, men MA-lyntoget nærmest smuttede igennem det hele. Vi ankom til Frederikshavn med kun ti minutters forsinkelse. Den aften havde jeg nærmistet mine ører i kulden, bare at skulle gå fra depotet og til opholdsrummet, men efter indtagelse af "kølervæske"



Den svenske jernbanefærge Malmøhus ved Frihavnstationen, her dog uden tog. Privatsamling

sket for hans kollega, som løb tør i Tarm og måtte trækkes til Struer af en MR. Den dag måtte Hjalmar så køre sit togsæt ned fra Herning til Vejle uden strækningkendskab, men det gik fint. Jeg havde jo min TIB*, fortsætter Hjalmar.

- Når man sad i motorvognen, havde man en god udsigt, dog ikke lige foran togsættet pga. den lange næse, og man havde endvidere fornøjelsen af motorlyden med den karakteristiske lyd fra turboen, en høj, pibende lyd. Når man kørte togsættet fra styrevognsenden, var den eneste støj skinnestødene, men det havde også sin fordel.

Det lakker mod enden

Alting har en ende, den 27. januar 1990 kørte DSB for sidste gang med MA-lyntoget. IC3 stod klar til at overtage og Hjalmar fulgte med. Desværre gjorde ånden fra Helgoland det ikke.

- Uha nej, siger Hjalmar, depotet blev jo flyttet ud til Kastrup, og togsættene havde jo en del børnesygdomme. Udfordringerne blev store for personalet, tit så man dem ligge på den bare jord for at skruer på IC3-togene, og lokomotivførerne vidste aldrig, hvordan dagen endte. - Der var mange nedbrud, men det blev jo gode og driftsikre togsæt - og så ikke et ord om IC4, smiler Hjalmar lakonisk.

- Op gennem 1990'erne fik jeg attest på ME og EA og et genopfriskningskursus på styrevogn, og snart fik jeg attest på ER4. Sidstnævnte var nogle pragtfulde tog. De gjorde, hvad man bad dem om, og bremseegenskaberne var i top.

- Jeg kørte en del på Kystbanen, og det blev måske for rutinepræget. Jeg overså i hvert fald et signal to gange, og vi blev enige om, at det var på tide at stoppe. Det var i marts 2003. Frem til november var jeg stadig turrepræsentant og lavede uddannelsesdokumenter for lokomotivførere.



D IV 821 damper her ud af Helsingør mod København i 1959. Det er et særgodstog med Cu-togførervogn, vogne fra SNCF og FS, en IKA-kølevogn og mange andre. På sporet til højre rangerer en F-maskine. Foto SvJ-NJA

i sin gamle logbog og husker en tur i januar 1987.

- Jeg skulle til Frederikshavn og vidste, at der ville komme sne over landet. Jeg talte med en kollega i Odense, som kom nordfra. Han fortalte, at det

fik jeg varmen igen, smiler han. Jo, det var nogle fantastiske tog og i den tid, jeg kørte dem, har jeg kun kendt dem som stabile, utroligt dejlige og komfortable.

- Når man kørte MA-tog, sov man ikke altid hjemme. Når man f.eks. nåede Frederikshavn, var ens køretid opbrugt. Så skulle man hvile, så familien skulle være indforstået med meget udetid, fortæller Hjalmar. Alligevel lykkedes det mig at blive far til tre børn, ja jeg går da ud fra, at det er mine, griner Hjalmar.

- Det skete selvfølgelig, at teknikken svigtede, eller - griner Hjalmar - at man havde glemt at tanke op. Normalt kunne toget tage hele turen uden tankning, men i ekstremt vejr som ovennævnt skulle der tankes ude. Det var så ikke



To generationer S-tog i Klampenborg. Forrest ældre vinrødt S-tog mod Frederiksberg i 1970'erne. Arkiv Tommy Jørgensen

Den 30. november 2003 var det slut. Det var selvfølgelig vemodigt, men jeg savner det ikke. Jeg var privilegeret at være med i tre epoker: damp, diesel og el. Jeg har kørt post-, gods- og passagertog, fra mit "kontor" har jeg fulgt årstiderne, set dyrelivet på de tidlige morgenture, trykket grusvogne ud på sjove sidespor bl.a. Aunsøgård med Mz. I dag er det hele jo væk, transittog buldrer igennem Danmark, se bare på København: Der er ikke et havne- eller firmaspor endsige en godsbanegård tilbage, men sådan er det jo, ting forandres, siger han.

I dag nyder Hjalmar sit otium i sommerhuset. Han mistede sin kone for nogle år siden, men har fundet en ny veninde. Han er stadig aktiv i Hjemmeværnet – og så har jeg lige fået en ny pacemaker, siger Hjalmar og peger på brystet, da jeg tager afsked med ham, MA-lyntoget havde jo også en turbo på, jeg har bare fået min eftermonteret, smiler han. ■

* TIB – Tjenestekøreplanens Indledende Bemærkninger, "en samling af regler og informationer, der regulerer togenes sammensætning og beskriver jernbaneinfrastrukturen på den statsejede del af det danske jernbanelenet" i følge Thomas Boberg Nielsen, www.jernbane-tib.dk.



MA 461 kører i land fra JF Dronning Ingrid omkring 1970. Foto DSB - vor virksomhed



MH 202 og Mo 1881 ses her på Helgoland-depotet den 4. maj 1989. Foto JM



Diesellokomotivernes 'højborg', remisen på Kh Gb. den 16. april 1974. Vingehjulet på Mx 1001 er spejlvendt. Foto K.E. Jørgensen



MT 155 under rangering i Århus, december 1975. Foto Asger Christiansen



Mo med styrevognstog holder på København Lygten station den 26. juli 1964. Foto Holger B.D. Sørensen



IC3-togene var ikke driftssikre ved indsættelsen, men de blev med tiden meget stabile. Her er et togsæt på vej mod Pjedsted den 10. november 2002. Foto Flemming Søeborg



Styrevognstog med med Bn-materiel på Helgoland Maskindepot oktober 1992. I baggrunden ses bl.a. materiel til natogene. Foto Flemming Søeborg



Togmøde i Roskilde med Mz 1445, ME 1522 og ME 1532 den 28. juli 1993 kl. 18.35. Foto Flemming Søeborg



LKF H. Kastberg i lyntog 115 Limfjorden. MA 467 op gennem Jylland 23. juli 1988. Tog 115 afg. lø. KH 7.10, ank. FH 14.00, Tog 176 afg. sø. FH 15.00, ank. KH 21.59



Mo 1974 samt endnu en Mo holder klar til afgang i Helsingør med blandt andre norske vogne. Fotograf samt årstal ukendt. Arkiv Tommy Jørgensen



MA-lyntog passerer skinnebussen ETJ Sm1 den 15. maj 1969 i Randers. Foto Tom Lauritsen, arkiv Danmarks Jernbanemuseum



ER4 på Rungsted Kyst i marts 2000. Foto Flemming Søeborg

Signalbogen

Af Flemming Søeborg

Den nye signalbog af Benny Mølgaard Nielsen (BMN) under medvirken af Niels Erik Jensen blev kun lettere omtalt i sidste nummer. Nu har jeg haft lejlighed til at læse den, og det er en glimrende indføring i hele signalvæsenets historie. Selvom toggangen ved de første jernbaner var alt andet end ypperlig, måtte man have et sikkerhedssystem, for hvordan skulle man forholde sig med møder (krydsninger) mellem to tog, hvis det ene var forsinket – eller hvad med særtog eller ved nedbrud? Det var længe før, at telegrafien eller telefonen havde vundet indpas ved jernbanerne, og nogle foreslog, at der foran hvert tog skulle gå en mand med et rødt flag for at advare om togets komme. Sådant blev det dog ikke, heldigvis – bortset fra havneområder og lignende steder.

BMN fortæller levende og meget beskrivende om forholdene i jernbanespionérår, hvor man 'kørte i tid' og senere, hvor man – efter indførelsen af blokafsnit i 1870'erne – 'kørte i rum', og han kommer ind på en masse praktiske forhold vedrørende signalering – f.eks. på betydningen af farvede signallys, som ikke altid har været så indlysende som i dag. Ert særligt problem, man indtil omkring 1875 slet ikke havde været opmærksom på, var, at nogle mennesker er farveblinde. En ulykke i Sverige, som delvist skyldtes farveblindhed, fik derfor betydning for udviklingen af signalerne.

Der er vel ikke mange, der er klar over, at togstave (i form af tilladelser på papir) også blev benyttet her i landet. I 1880 kom der fælles signalreglement for de to statsbaneforvaltninger øst og vest for Storebælt, og i 1903 kom atter et nyt signalreglement, der lagde mere vægt på sikkerheden. Her blev også det brandgule lys indført.



Det elektromekaniske centralapparat i Hjørring 2015. Foto Morten Larsen



Udkørsel fra Silkeborg spor 1 mod Funder den 14/8.1958. Foto A. Luft

Bogen kommer rundt i hele dette omfattende tema og omtaler mange specielle forhold, udover det mere overordnede billede, og der er en mængde interessante oplysninger at hente. For eksempel medførte fjernstyringen af jernbanen over Fyn, at én mand i Fjernstyringscentralen erstattede 33 mand rundt om på landstationerne og blokposterne. Fjernstyringen medførte også den grundlæggende ændring, at togene fremover ikke kørte efter køreplanen og togplanen, men efter signalerne.

Udviklingen trækkes helt op til vore dages forhold, hvor de ydre signaler efter indførelsen af ERTMS-systemet vil helt bortfalde (ERTMS = European Rail Traffic Management System), og BMN forklarer indgående de mange tekniske forhold vedrørende signalerne. Bogen er overdådigt illustreret med billeder, tegninger og skitser fra nutid og fortid, og sproget er let og uhøjtideligt, men sagligt og informativt på et højt plan. Det er en bog, der hører til på hylden hos enhver jernbaneentusiast. ■

Nielsen, Benny Mølgaard: *Signaler og sikkerhedssystemer*. 120 sider, stift bind. bane bøger 2015. Pris ca. kr. 250,-

VIGTIG meddelelse...

... Som følge af stigende omkostninger ved produktion og distribution af spor og baner stiger prisen en smule for såvel blade i løssalg som i abonnement.

Prisen pr. blad er fra nr. 25kr. 118,-
Prisen for abonnement for hele 2016 er (DK)kr. 615,-
For udlandet (EU)kr. 715,-
For udlandet (udenfor EU)kr. 815,-

Krokodillen i Danmark

Af Rasmus Wiuff

Et af de mest eftertragtede og beundrede Märklin lokomotiver er krokodillen. I september 2015 kom et af forbillederne for første gang til Danmark

Som barn så jeg omkring 1960 flere gange krokodiller i ordinær drift. Det var under familiens påskeferier i Tyskland og Schweiz. Krokodillerne kørte dog ikke mere på St. Gotthard-banen, som de oprindeligt var bygget til, men i mere ydmyge tjenester på diverse sidebaner. Når først den var spottet, var der ikke ro i bilen. Jeg har et enkelt meget dårligt foto, taget med et såkaldt boks- eller kassekamera fra kørende bil. Ærgerligt, at mine forældre ikke havde mere forståelse for vigtigheden af gode togfotos - selvom de trods alt var klar over, at der her var tale om et helt særligt lokomotiv.

Naturligvis var det i hele min tog-barndom en drøm en dag at få en krokodille til min Märklin bane. Men en uopnåelig drøm, for krokodillen var meget, meget dyr. Når jeg kigger i kataloget fra 1954, kan jeg se, at den hos Thorngreen på Strøget i København kostede ikke mindre end 300 kr. I kataloget fra 1960/61 var den som al anden Märklin faldet en del, nu kunne den fås for 191 kr. Men der kom aldrig en krokodille på mine spor.

Märklins krokodille

Märklin sendte sine første krokodiller i handelen op mod julen i 1933. Der var tale om modeller til både spor 0 og spor 1. Altså store, kraftige og meget dyre maskiner. Først i 1947 kom den krokodille, som jeg kendte som barn, nemlig H0 udgaven, eller rettere 00 (dobbeltnul), som det endnu hed dengang i 1940'erne. Størrelsesforholdet var 1:76, hvorfor maskinen faktisk var noget for stor på et H0-anlæg. Men det øgede jo kun krokodillens imponerende fremtoning. Lokomotivet vejede næsten ét kg og var 26 cm over pufferne.

I 1976 kom den version, som Märklin siden har produceret i forskellige versioner og farver. Den "nye" krokodille vejer kun lidt over det halve af den gamle, og den måler 23 cm over



3015

Elektrisk Godstogslokomotiv »Krokodillen« - 8-akslet - Akselrækkefølge (1'C) (C1') - Paa Grund af sin bevægelige Konstruktion tager dette Lokomotiv uden Besvær Kurver med normal Radius - Fjernstyring til Frem- og Tilbagekørsel - Ekstra Haandomskifter - Løbehjulene er sikret mod Afsporing ved Fjedre, der trykker dem fast til Skinnerne - Specialbygget Motor med megen stor Trækraft - 6 elektriske Lanterner, 3 for og 3 bag, der automatisk skifter Lys ved Ændring af Kørselsretningen - Omskifterkontakt til Drift med Luftledning eller Midterskinne efter Ønske - 2 fjedrende Strømaftagere paa Toget - Lokomotivet helt af Metal, grønt og med mange Enkeltheder - Vinduer med Cellonruder - Automatisk Kobling i begge Ender - Længde over Buffer 26 cm - Vægt 960 g

Märklins krokodille 3015, som den blev præsenteret i alpelandskab i 1957-kataloget. En imponerende fremtoning, som mange børn (og voksne) ønskede sig.

pufferne, hvilket svarer til 1:87. Den noget mere ydmyge fremtoning fik tyskerne til spydigt at kalde den for firbenet ("Eidechse").

Den store krokodille

Fra 1919 til 1926 blev der i Schweiz bygget i alt 51 krokodiller. Inden var der bygget et enkelt prøvelokomotiv med en anden overbygning, som slet ikke lignede de senere krokodiller. Men underbygningen var stort set den

samme. Prøvelokomotivet hed Ce 6/8 I. C står for en højeste hastighed på 65 km/time, e for elektrisk, 8 er det totale antal aksler, 6 angiver antallet af drivaksler, mens romertal I står for 1. byggeserie.

Første generation af de rigtige krokodiller hedder Ce 6/8 II, altså romertal II (2), hvilket er en lidt forvirrende betegnelse for en første generation. Men sådan er der så meget med kro-



Märklins krokodille beundres i Høje Taastrup. Modellen er museumslokomotiv Ce 6/8 III, nr. 14 305, byggenummer 3076, præcis den, som i stor størrelse passerede Høje Taastrup



Her ses originalen i Høje Taastrup. Foto Rasmus Wiuff

kodillerne. Første generation blev der bygget 33 af. De kan kendes på de brede næsten trekantede stænger, som overførte kraften fra motorerne til de yderste drivaksler. Anden generation, hvortil gæsten i september hører, blev der bygget 18 af. De hedder Ce 6/8 III. Her overføres motorkraften til de inderste drivaksler. Første generation kunne yde op til 1.650 kW, mens anden generation kunne gå op på 1.810 kW, altså ganske kraftige lokomotiver.

Sjovt nok kan man ikke af litreringen aflæse det mest karakteristiske ved lokomotivet, nemlig at det består af tre dele, som er bevægelige i forhold til hinanden: De to motorsektioner med hver tre drivaksler og én løbeaksel, samt en del i midten med førerpladserne og strømaftagerne. Denne del hviler i hver ende på motorsektionerne. I løbet af de mange driftsår skete der en del ændringer. For eksempel blev ydelsen i første generation øget til 2.700 kW og maksimalhastigheden sat op, så betegnelsen skiftede fra Ce til Be (75 km/timen).

Oprindeligt var krokodillerne brune, hvilket jo ikke passer med farven på den biologiske fætter. Det var dog ikke derfor, de med tiden blev grønne, det skyldtes derimod, at SBB/CFF havde

valgt grøn som gennemgående designfarve til lokomotiver og personvogne. Märklins første model fra 1933 var grøn, så allerede dengang må grøn have været en karakteristisk farve.

Alle 51 maskiner blev bygget i et samarbejde mellem Maschinenfabrik Oerlikon og Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur.

Krokodillen i Danmark

Her i sommer var det så, at krokodillen måske, måske ikke skulle køre gennem Danmark til Sverige for at fejre, at det i år er 100 år siden, de første svenske baner blev elektrificeret. Arrangørerne nåede ikke i god nok tid at få tilladelse til at køre i Danmark, så man valgte at tage med færgen til Ystad. Her stod fredag den 4. september mange krokodillefans og spejdede forgæves efter bjergkongen. Den var brudt sammen i Berlin. Flere dage gik tabt, inden den efter en ihærdig indsats fra frivillige eksperter igen kunne rulle mod nord. Og nu havde man fået tilladelse til kørsel gennem Danmark, hvilket man valgte. Onsdag den 9. september var der stor uro langs sporene fra Padborg til Øresund. Mange broer var besatte, og fremdriften op gennem kongeriget blev rapporteret på Facebook.



Originalen til venstre og Märklins model til højre. Byggeåret er 1925



Illustration fra gammelt Märklin-katalog med en grøn krokodille bagest

Der var varslet ca. en times stop i Høje Taastrup, hvorfor der her var samlet særlig mange fans, inklusive mig. Og så var den der: Grøn, slank og en fryd for øjet. Sverige og Schweiz samt Tyskland har samme strømsystem (15 kV, 16 2/3 Hz AC, mod 25 kV og 50 Hz i Danmark), hvorfor krokodillen kan køre selv i Sverige. Men gennem Danmark skulle den trækkes/skubbes. Det blev den nu også i Tyskland pga. sikkerhedsforhold. Når to lokomotiver er sammenkoblede, er det jo lige meget, hvem der trækker eller skubber. Man kunne jo bare forestille sig, at det var krokodillen, som skubbede Hectorrails lokomotiv, måske lige bortset fra, at strømaftagerne naturligvis var nede.

Min krokodille

For en del år siden havde vi indbrud, og tyvene stjal alt, hvad de mente var værdifuldt. Da børnene var små, havde vi en tradition med at lave julebane: Lidt gammelt Märklintog og masser af vat, nisser m.m. Tyvene havde åbenbart hørt, at gammelt elektrisk tog var sjældent og dyrt. I hvert fald havde de – udover alt det andet – også taget et par lokomotiver og en del vogne. Forsikringsselskabet var af samme opfattelse, så jeg fik en pæn erstatning. Forsikringsselskabet var delvis schweizisk og hed noget med Winterthur, altså navnet på samme by, hvor krokodillerne var bygget! Dette måtte være et tegn fra skæbnen, nu måtte tiden være kommet til endelig at købe en krokodille. Erstatningen for de stjålne tog svarede meget tæt til, hvad en krokodille kostede. Sådan blev en rigtig øv-oplevelse vendt til noget godt. ■

Referencer

- "Märklin Krokodil", bog på 96 sider af H.S. Stammer, udgivet af Märklin i 1984.
- "Die Legende Lebt", bog på 240 sider af Klaus Eckert m.fl., udgivet Klartext Verlag i 2009.
- Diverse hjemmesider, for eksempel Wiikipedia.org
- Diverse Märklin kataloger

Ny bog om træfærger

Af Flemming Søeborg

Småfærger, overvejende bygget af træ, prægede de indre, danske farvande i nogle årtier, inden færger bygget af stål for nogle år siden overtog sejladsene. Træfærgernes æra begyndte for alvor i 1924, hvor den private færgerute over Sallingsund ("Pinen" og "Plagen") blev åbnet og snart efter fik følgeskab af mange andre færgeruter.

Den klassiske træfærge var sort med hvid overbygning, åbent dæk, styrehus placeret på en 'bro' over vogndækket og sejlede trofast frem og tilbage over søde, fjorde og bælder. Kapaciteten mht. biler var behersket, men så klarede man sig – som f.eks. på Sallingsund-overfarten – ved at have flere færger i drift. Kun en enkelt af træfærgerne havde direkte jernbanemæssig betydning ("Hvalpsund"), idet den havde jernbanespor på dækket af hensyn til overførsel af godsvogne til Sundsøre, hvor der blot var et kort spor med omløb og elektrisk spil til rangering.

Bogen er en hyldest til disse typiske, danske færger. Det er først og fremmest en billedbog med masser af flotte farvefotografier af færger i smult og i stormfuldt farvand. Det er korte, ledsagende tekster til de enkelte overfarter, der yderligere suppleres af landkort med indtegnede færgeruter, billedtekster og korte tekniske oplysninger. Der er tillige enkelte færgetegninger, velegnet for modelbyggere.



Selvom bogen er meget flot layoutet med vældig flotte farvebilleder i stor gengivelse, er bogen lidt svær at have med at gøre, da teksten dels er trykt med hvid skrift på sort baggrund, dels skifter umotiveret mellem (historisk) nutid, datid, førnutid og førdatid – ind imellem i samme sætning. Jeg er ikke klar over, hvorfor nutid bruges så udbredt i bogen. Jeg mener, at det havde været bedre at bruge datid mere konsekvent – det ville gøre det lettere at læse bogen. På den anden side er det nok snarere en bog, man vælger at kigge igennem og så – ved en passende lejlighed – lige undersøge en bestemt overfart og (gen-) opleve stemningen – for det skal indrømmes, at der er skumsprøjt og saltvandsluft i bogen!

Anders Riis skal i hvert fald have ros for at have givet træfærgerne et værdigt minde i denne bog, der slutter med en registrant over færgerne og opstilling af deres skæbne (inkl. de bevarede færger og dem, der er ombygget til husbåde).

Riis, Anders: *Danske træfærger – som vi så dem*. www.omtanke.dk, 2014. 128 sider, stift bind, tværformat. Vejl. pris kr. 289,-



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



Y-TOG fra HHJ

Foto: Hans Henrik Frost

Et moderne værksted

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Det er lørdag eftermiddag, og Tommy Jørgensen, der er stationsbetjent og instruktør ved S-togsværkstedet i Høje Taastrup, har inviteret mig på besøg, så jeg kan se, hvad værkstedet laver i dag – og specielt, hvad hans arbejde går ud på. Værkstedet ligger stille hen i weekenden, og vi er stort set alene på det meget store område, bortset fra personalet i kommandoposten. Tommy har fået tilladelse til, at jeg kan følge med over det hele og endog køre med i førerrummene – noget, jeg i den grad ser frem til.

Vi begynder med at aftale forløbet over en kop kaffe, mens regnen trommer ned på taget. Derfor gennemgår vi værkstedsbygningen, så vi er i tørvejr. Tommy fortæller: - Vi kan tage hele S-togsstammer ind og løfte dem, for vi laver alt arbejdet på dem selv. Når stammerne skal ind og ud af hallen, bliver jeg tilkaldt og trækker eller skubber dem med enten Køf 287 (den med fuglen!) eller med CRAB'en. Det er en herlig maskine, som kan det mest utrolige – den kan faktisk trække to ME-lokomotiver.

- Vil det sige, at I også vedligeholder andet materiel?

- Ja, ovre i den anden hal bliver hjulene afdrejet, og det er ikke kun S-tog, men f.eks. også ME- og EA/EG-lokomoti-



S-tog i Høje Taastrup på vej mod København

ver. Omfolieringen af EG-lokomotiverne fandt også sted her, og for tiden arbejder et hold Siemens-teknikere på at installere det nye CBTC*-signalsystem i en S-togsstamme. – Skal vi ikke gå en tur rundt i hallen?

Det gør vi, og det er imponerende at se, at lange rækker af S-tog balancerer på ganske små flader på støttepillerne, når de er hævet – det er flader ikke meget større end A4-papirer. Endnu mere imponerende er det at se de kolossale reoler i lagerhallen med alle reservedele – og det fuldautomatiske system, der selv henter delene ned fra højderne. På andre reoler står lange rækker af aksler med og uden bane-motorer og andre reservedele. Henne foran et S-tog standser vi.

- Vidste du, at frontruden på et S-tog blot er klæbet fast, spørger Tommy.

- Næ, kan det virkelig holde?

- Ja, der kommer noget fugemasse mellem ruden og fronten, og så holder det. En rude koster for øvrigt 30.000 kr., så der er tale om store summer.



Udsigten fra førerpladsen i Køf 287 - en ME med dobbeltdækkervogne er på vej mod Høje Taastrup



Såvel S-tog som lokomotiver bliver service-ret på værkstedet

Af sted med Køf

I mellemtiden er regnen holdt op, og vi går udenfor, hvor Tommy vil indøve mig i kørsel med Køf-maskinen. Han kalder kommandoposten op og beder om tilladelse til kørsel ad bestemte spor.

- Vi skal helt ud til enden, siger han, og bagefter ud til den modsatte ende af værkstedsområdet – det er cirka 2,5 kilometer, så du får lejlighed til at prøve kræfter med Køf'en, lover han.

Motoren bliver startet, og Køf'en larmer, som et rigtigt lokomotiv skal. Inden vi kører, gennemgår han maskinen, og jeg få en kort indføring i teknikken. Køf'en har kædedrev, og betjeningen sker ved frem/bak-håndtag,



Utroligt, men S-toget hviler kun på disse små plader inde i hallen



Det er nok lidt svært at se det, men her er tre generationer - Køf, S-tog og IC3 ved vendesporene

med et stort håndhjul til hastigheden og håndbetjent tryklufthremse. Inden kørslen skal rangerlygterne tændes, og så får vi fri bane.

Den lille maskine kører rask afsted – under stort spektakel. Hver en ujævnhed i sporet mærkes, og ved passage af sporskifter tror jeg hele tiden, at vi 'går på gulvet' – så kraftige er slagene i hjertestykkerne. Det sker dog ikke – vi kører ind og ud gennem de mange spor, indtil vi får stop foran perronerne ved Høje Taastrup – et S-tog skal først ud på vendesporene, førend vi kan komme ind.

Så er der to lodrette, hvide lys for os, og vi kører videre hen mod stationen. Her står en tilfældig jernbanefotograf og får dagens billeder – og et par hilsener med på vejen, da vi passerer ham. På perronen kigger de ventende passagerer måbende – det var ikke lige sådan et S-tog, de ventede på! Så er vi ude på vendesporet, Tommy viser, hvorledes lygterne omstilles til røde slutlanterner, og han åbner det komplette værktøjsskab på bagvæggen af Køf'en. Der er meget specialværktøj, som ellers er gået ud af brug, og f.eks. har Tommy stadig hammeren med det lange skaft til kontrol af hjulskiver og bremseklodser – så enkelte, klassiske jernbanetraditioner holdes stadig i hævd.

Vi får afgang igen, og nu er det min tur til at køre. – bare giv gas, vi er helt alene nu, siger Tommy til mig, og lidt nølende tager jeg fat i håndhjulet, mens jeg lægger håndtaget om fra bak til fremad – men intet sker.

- Prøv at løsne bremsen, siger Tommy med et smil, og det gør jeg – hvorefter vi kører.

Det går over stok og sten, vi kører mindst 25 km/t, men det kan godt føles som mere, for det er en meget

uvant fornemmelse at stå næsten nede på sporet og køre af sted i et larmende 'uhyre' – men det er også morsomt, så da vi kommer ud på en længere, lige strækning er det faktisk en nydelse.

Lidt efter standser vi ved grænsemærket for 'usikret område' og vender gennem flere sporskifter tilbage til udgangsstedet, hvor vi nu skal prøve turen igen i et S-tog.



Køf'en er udstyret med en mængde værktøj

Som i en anden verden

Tommy og jeg entrer stammen, og han viser hvilke procedurer, der skal til, førend S-toget kan køre. Det er jo ikke som en bil, hvor man blot drejer nøglen og så er køreklar. Computerne har dog overtaget næsten alle forberedelserne, og det er blot enkelte taster og knapper, som Tommy skal aktivere – og selvfølgelig indtaste tognummer og andet på skærmen. Efter et par minutter er vi dog klar til at køre og får atter tilladelse fra kommandoposten. Nu er det mig, der efter en kort instruktion står for kørslen – og det virker endnu nemmere end kørslen med Køf'en: Her er der blot et joystick, jeg skal skubbe frem eller tilbage, og det gør jeg – og toget kører. På grund af forholdene er det blot i rangertempo, så det går mageligt for sig – og faktisk helt lydløst i forhold til Køf'en, der med alle dens mekaniske lyde lød som en hel fabrik. Her i S-toget er der anderledes stille, og førersædet er ergonomisk korrekt, så vi duver blidt gennem sporene. Én ting har jeg dog svært ved at vænne mig til – nemlig at vi blot kører gennem sporskifter uden at se til højre eller venstre, om der kommer andre kørende, der vil ind på



Lysskift på Køf'en sker med en vippeanordning...



...på lygterne -hurtigt og nemt

'vort' spor. Fra vejtrafikken er jeg jo vant til konstant at holde øje med de andre trafikanter fra sideveje og flettebaner, men dem er der ingen af her. Undervejs bliver Tommy bedt om at undersøge en falsk sporbesættelse for enden af det spor, vi skal ind på.

- Hvad er en falsk sporbesættelse?

- Det sker, når de i kommandoposten kan se, at et spor er besat, selvom der ikke holder tog på det. Årsagen kan være kortslutning på grund af vand, men der er også andre muligheder. Da vi når hen til sporet, kan vi hurtigt se, at det ikke er vand, der er årsagen. Tommy viser, hvor sporisoleringen er, og med en nøgle ridser han lidt op i isoleringen.

- Det hænder, at der kommer jernspåner fra hjulafdrejningen med hjulene ud på sporene, og de kan så give den falske sporbesættelse, hvis de skaber forbindelse i isolationen. Forhåbentlig er det i orden nu.



Naturligvis skal bremserne lige afprøves inden kørslen - det sker med den lange hammer



Sikkerheden er i top, og Tommy er i konstant radiokontakt med kommandoposten



Tommy renser isoleringsstedet for jernspåner med sin nøgle - ofte skal der ikke mere til

- Nu skal du se, hvordan togene bliver koblet sammen - og du skal ikke ud og bakse med bremseledninger eller tunge koblinger mere som sidst, da du besøgte os. Tommy trykker på knappen til 'vaskekørsel' (2,5 km/t), og toget kører langsom hen mod stammen foran os. Med en ordentlig 'krash'-lyd og et bump er vi koblet sammen, men da vi ikke skal have det andet S-tog med, kobler vi det af igen under lige så højt smæld



Computerne i S-toget har en masse informationer til såvel personalet som til passagererne



De nuværende S-tog har et opsigtsvækkende design med fri gennemgang gennem hele toget

Vi går ind i førerrummet i den modsatte ende og belaver os på at køre tilbage. Igen får jeg fornøjelsen af at køre S-toget. Da vi har passeret et par englændere, er der et længere, lige spor, og her kobler Tommy rangerknappen ud, så vi kan prøve accelerationen i S-toget - som er ganske god.

- Hvor hurtigt kan eller må S-togene køre?

- Det er forskelligt, men de må køre op til 120 km/t på visse strækninger. Jeg når ikke at se, om vi når op på den hastighed, for snart efter når vi grænsemærket, og jeg må bremse toget igen, inden vi atter kan køre tilbage til værkstedet. Her får jeg dog en anmærkning af Tommy, idet jeg ikke får standset toget præcist ud for midten af platformen med trappen, men - øvelse gør vel mester! Vi går ind i hallen igen.



Ja, hvilken vej skal vi nu - det bestemmer de i kommandoposten

Et multikøretøj - og et gensyn

Nu skal du se CRAB'en i arbejde. CRAB'en er et universalkøretøj med gummi hjul til kørsel på gulve og lignende samt gummi hjul med flanger til kørsel på skinner. CRAB'en kan på værkstedet dreje om sin egen akse, og den kan selvfølgelig fjernstyres. Tommy entrer køretøjet, kører hen til sporet, og på få sekunder får han den sat på skinner. Vi kører hen over den åbne eftersynsgrav og fortsætter ud til S-toget. - Nu kobler jeg dem sammen, og så styrer du CRAB'en. Jeg får fjernstyringen hængt om halsen, og det er legende let at styre maskinen. Det er fascinerende, at denne lille sag kan skubbe det store S-tog af sted så let som ingenting. Vi leger lidt med CRAB'en, kobler den af igen og kører den på plads igen. Herefter får jeg en rundvisning i den anden hal,

hvor S-togene får det daglige eftersyn, og her er godt fyldt op. Udenfor står 'Manden' stadig i solgården, hvor medarbejderne kan spise frokost og ellers holde grillaftner. 'Manden' er den figur, som nogle medarbejdere på det gamle S-togsværksted ved Beldene lavede efter Befrielsen, og som i mange år stod i et krat ved bygningen. Figuren er lavet af diverse dele fra de gamle S-tog – en fjeder, en parabol og andre dele, og hver gang, jeg som dreng kørte forbi med S-toget i 1960'erne, hilste jeg på ham – dejligt at gense den gamle 'genganger'.

Jeg takker for besøget, Tommy kører mig op til Tåstrup station, hvor jeg kan stige på et S-tog og blande mig i mængden af passagerer – og nyde kørslen videre ind mod byen – nemt, bekvemt og hurtigt. Undervejs passerer jeg det gamle S-togsværksted – det er forlængst revet ned, og pladsen bruges til opstilling af ventende S-togsstammer. Men nu ved jeg da lidt mere om, hvordan det hele fungerer – bag kulisserne. ■

* CBTC – Communication-Based-Train-Control, nyt signalsystem, der for tiden afprøves på strækningen Gentofte-Hillerød. Det skal afløse HKT-systemet og vil kunne give højere hastigheder og kortere afstande mellem togene.



Og så flytter vi et ottevogns S-tog med den lille CRAB, mens vi står på god afstand med fjernbetjeningen - en blanding af leg og arbejde?



På S-togsværkstedet blev EG-lokomotiverne omfolieret fra den flotte blå/gule bemaling til den mere ensartede, røde farve, de har i dag. EG 3111 ses her under arbejdet den 18. april 2010. Foto Tommy Jørgensen



'Manden' - den yderst originale skulptur af en vognfjeder, en parabol og andet godt findes stadig i buskadsset ved værkstedet



Det gamle Enghave Depot, som det så ud den 8. juni 1963. I dag er området ryddet, og der er opstillingsspor over det hele. 'Manden' stod på bygningens venstre side i et buskads. Foto Holger B.D. Sørensen

CRAB'ens mange skikkelser

Tekst og fotos: Tommy Jørgensen

Det lille universalkøretøj CRAB'en har vundet indpas ikke kun ved S-togsværkstedet, men også på værkstedet på Otto Busses Vej. Nye, skærpede krav til dieselmotorernes partikeludstødning har gjort det umuligt at køre lokomotiverne for egen kraft inde i hallerne. I stedet har man trukket dem med stålwirer, hvilket ikke var optimalt – samtidig med at det var forbundet med en vis fare.

CRAB'en blev afprøvet i oktober 2015. Det viste sig, at den udmærket kunne trække lokomotiverne hen til skydebroen, men der var ikke plads til CRAB'en på skydebroen. Løsningen blev så, at CRAB'en kobles fra og kører på 'landjorden' parallelt med skydebroen, når den transporterer lokomotivet hen til det værkstedsspor, hvor der skal arbejdes med det. Pladsen er så kneben, at lokomotiverne kun lige kan passere uden at berøre de søjler, der bærer tagkonstruktionen.

CRAB'en har tidligere været afprøvet på Helgoland (i 2011). Tommy var med til forsøgene, men det viste sig, at den lille CRAB var for let til at kunne stå fast på våde skinner, og man anskaffede en større type (CRAB 3000). Den ankom på lastvogn i 2012 og blev løftet ned med DSB's hjælpevogn. "Tidligere har depotet haft en anden maskine til at rangere med togsættene, nemlig Tele Trac'en døbt Carl Lewis". ■



CRAB'en trækker også af sted med MZ-lokomotiver



Den større CRAB 3000 var mere velegnet til værkstedsopgaverne på Helgoland. Et Øresundstog holder på det andet spor



CRAB'en på besøg på Helgoland ved Svanemøllen i 2011. Gummibelægningen på skinnehjulenes køreflader kan anes



I 1990'erne havde Helgoland denne Tele Trac-maskine 'Carl Lewis' til at rangere med. Foto F. Søeborg



Hallen med skydebroen, der kun lige kan rumme ét lokomotiv

På besøg i Märklins værksted for forbilleder

En humoristisk kommentar af Erik Meltzer, Modellbahnfrokler.

Göppingen, marts måned: Omhyggeligt sliber konstruktøren med en vinkelsliber en grat af metalringen på forbilledet. Metalringen er på størrelse med en suppeterrin. Efter et sidste vurderende blik på det hele standser Gert Riebe med arbejdet og kaster sig derefter over det lille damplokomotiv, der venter på færdiggørelse. Han klatrer op på den forreste pufferplanke og videre op, holder metalringen op over røgkammerdøren og nikker tilfreds: Den passer.

Gert Riebe arbejder hos Tysklands største modeljernbaneproducent, Märklin, men han laver ikke modeller. Han laver forbilleder. Eller mere nøjagtigt: Han ombygger forbilleder, således at de ligner modellerne fra arbejdsgiveren bedre.



Korrekte detaljer fra modellen er overført til forbilledet. Foto Martin Wilde



Om det så er modelnummeret, er det anbragt på forbilledet - helt modeltro. Foto Martin Wilde

Idéen er ikke ny. Allerede i slutningen af 1990'erne begyndte Märklin på at sende såkaldte 'reklamelokomotiver' i udbud: Det var normale ellokomotiver, som var forsynet med Märklin-reklamer og dermed blev til eftertragtede samlermodeller. Modellbahnfrokler har



Også i Sverige satser man stort på at lave virkelige forbilleder af modellerne. NetRail Da 903 Gävle 12 sep 2015 i udseende som Märklin nr. 3030 i grøn. Foto Martin Wilde

talt med Märklins afdelingsleder, professor dr. Kain v. Orbild om det arbejde, der hidtil er gjort.

Modellbahnfrokler: Hr. professor von Orbild, hvad går deres arbejde egentlig ud på?

v. Orbild: Vi laver forbilleder til Märklin-modellerne. Ser De, fremstilling af eksisterende forbilleder i model er en utilfredsstillende opgave. De skal jo ikke kun holde sig eksakt til forbilledet, nej. Der findes ofte ikke tilstrækkelig dokumentation til arbejdet, og bare der er en enkelt lille fejl, hvilket der uvægerligt kommer, bliver man sønderrevet af fagpressen og de kritiske kunder.

Modellbahnfrokler: Og De har altså besluttet...

v. Orbild: ... at bygge vore forbilleder selv, helt nøjagtigt. Således kan vi opnå den størst mulige overensstemmelse mellem forbillede og model, og det vil markedet honorere os for.

Modellbahnfrokler: Hvordan skal vi forestille os det rent konkret?

v. Orbild: Vort hidtil største projekt er bygningen af forkortede eksprestogsvogne. Vi har overtaget nogle udrangerede vogne fra Bahn-AG og ombygger dem i vort værksted til den modelpassende længde på 20,88 meter.

Modellbahnfrokler: Det vil altså sige... modeller af de gamle 24 cm blikvogne?

v. Orbild: Forbilleder.

Modellbahnfrokler: Ja, naturligvis, undskyld. Hvad skal der så ske med disse vogne?

v. Orbild: De får en behagelig indretning. Der er seks siddevogne, en spisevogn, en barvogn, en selskabsvogn – og så bliver de indsat som særtog for modeljernbanevenner i specielle lakeringer ved særlige begivenheder. Det kan være som nykonstrueret Rheingold-tog, som Intercity-, Interregio- eller almindelige D-tog* fra epoke III. Disse vogne passer til mange lejligheder.

Modellbahnfrokler: Og til hver af disse anledninger vil De omlakere Deres vogne?

v. Orbild: Naturligvis. Og sende de tilsvarende vogne ud som særserier. Det er det, det handler om.

Modellbahnfrokler: Åh ja.

v. Orbild: Senere vil vi også bygge en passende udsigtsgavn. Det skal være til jubilæet "60 års nykonstrueret Rheingold-tog 2022".

Modellbahnfrokler: En meget ... interessant udvikling. Hvordan begyndte De egentlig på det?

v. Orbild: Nuvel, De er sikkert klar over, at efter de velkendte reklamelokomotiver og senere specialbemalingerne af vort S 3/6 i blåt og i de gamle Rheingoldfarver var forbandelsen brudt, især fordi en konkurrent også var sprunget på toget.

Modellbahnfrokler: De mener Roco med det røde BR 18 201?

v. Orbild: Netop, og allerede inden da med den trafikrøde BR 103. Da vi så i 2005 begyndte at udvikle en E 03-forse-riemodell, var det nødvendigt for os at



Rocos model af det røde BR 18 201 - en forudskikkelse af, hvad der måtte komme... Foto Roco



- og rødt, det blev BR 18 201, sponsoreret af Roco, så det svarede til modellen. Foto wikimedia

skabe en ny, forbilledtro pantograf. Udgifterne hertil androg flere tusinde euro. Så kom vi på den idé at i stedet udstyre forbilledet med passende pantografer. Det var et af mine fyraftensfuskier, jeg lavede dem af tommetykt fladjern og gamle udstødningsrør.

Modellbahnfrøkler: Pressen skrev dengang om forbedret anvendelighed ved høje hastigheder og samtidig originaltro udseende på de nye pantografer.

v. Orbild: Åh ja, pressen har vi haft under prima kontrol siden 1980'erne.

Modellbahnfrøkler: Det passer.

v. Orbild: Modellen blev derpå, som De ved, en stor succes. Og siden dengang er ændringen af forbilledet en mulighed, når konstruktionen af en korrekt model ellers bliver for besværlig.

Modellbahnfrøkler: Men det drejer sig vel kun om nuværende og museale køretøjer, eller hvad?

v. Orbild: I første række ja, men vi tror, at vi kan efterfølgende kan have held med at finde passende forbilleder til den målrettede ombygning af forhåndenværende køretøjer til modeller fra tidligere epoker.

Modellbahnfrøkler: Det ville være historieforfalskning.

v. Orbild: Årh pyt! Ti dog stille med de store ord. Vi taler her om markedskrav.

Modellbahnfrøkler: Hr. professor v. Orbild, vi takker Dem for denne samtale.

Tilbage i værkstedshallen: Gert Riebe har i mellemtiden fastgjort metalringen på røgkammerdøren og er nu i gang med at lave en blød overgang med fiberspartelmasse mellem dør og ring. "På modellen er der ingen skarpe kanter", forklarer han. Imidlertid kan man også fornemme, hvad han laver: Det er den kraftigt overdimensionerede, tredje frontlanterne. Det lille trekoblede lokomotiv, som der bliver fusket med, er det

modeltro forbillede for Märklin-begynderpakningens lokomotiv med artikelnummer 3000.

"Der er virkelig tale om et forbillede, der er svært at bygge", siger Riebe under en kort samtale, som finder sted, mens spartelmassen hærdet. "Se for eksempel her på fodpladen: Den er svejset direkte på kedelsvøbene. Eller se på afdækningsrørene på kedlen: Det er lidt af et arbejde, inden de ser ud som om, at de er trykstøbt på kedlen, det kan jeg betro Dem!" Mit blik falder på drivstængerne. "Jo", siger Riebe, "det var også en opgave: Hårdtforkromet smeddealuminium til driv- og kobbelstænger, fordi stål ville være for overdimensioneret til målene." Mine spørgsmål til resten af styringen besvarer han med et nik hen mod modellen, som ligger på filebænken. "Den har ingen styring". Og hvordan kører lokomotivet så? Man vil, erfarer jeg, bygge det om til indvendig styring. "Vi regner dóg ikke med, at vi kan nå op på de 230 km/t som maksimalhastighed", siger Riebe med et blink i øjet.

På sporet ved siden af i hallen står en V 200 uden vinduer med påskruede bogstaver og cifre af aluminiumsstøbegods. "V 200 060" hedder maskinen, og forfatteren bliver ganske blød om hjertet ved erindringen om Märklin-støbemonstret med samme nummer. Men hvor er vinduerne? Jeg bliver klogere inde i et an-

det rum. Her påklæber en medarbejder fra "Vindues-Doktoren" vinduerne med en specialfolie: Indefra og ud er de genemsigtige, men udefra og ind har de et blankt, lysegråt opaliserende udseende.

"Vi brugte samme teknik ved skinnebussen sidste år", forklarer Vindues-Doktoren, som ikke vil have sit rigtige navn frem. "Men ved V 200 går vi et skridt videre: Her bliver ruderne i overensstemmelse med modellen placeret længere inde for at imitere de bagvedliggende ruder på modellen korrekt." Vi ser altså: Også ved konstruktionen af forbilleder sker der stadige fremskridt med henblik på at lave forbillederne mere i overensstemmelse med modellerne.

Blot ved hjul og skinne, ved kobling og mindsteradius hører modelligheden op. De skal jo kunne køre, Märklins forbilleder. Nr. 3000 får dog alligevel forkromede beskyttelsesblik over flangerne, som efterligner modelhjul i form og størrelse og tillige muliggør at skjule det ikke modelrigtige bremsesystem for publikums årvågne blikke. "Og på grund af koblingen prøver 'de deroppe i ledelsen', om man ikke kunne bruge en central midterkobling, uddyber Gert Riebe oven på mit spørgsmål om dét anliggende. "Kun på dén måde kan vi komme væk fra den ikke modeltro puffer-mod-puffer-kørsel og kan omsider



En V 200 ruller ind til værkstedet for at få udskiftet ruderne til cellonruder. Odense august 2006. I baggrunden ses et 'rygende damplokomotiv'. Foto Flemming Søeborg



Her er man i gang med at lave en klassisk Märklin-front med stor spalte til koblingen på en MY. Arkiv Spor og baner



Fra et af de tidlige forsøg på at udskifte glasklare vinduer med matgrå cellonrunder i en dansk skinnebus. Skælskør 22. april 2009. Arkiv spor og baner

forkorte pufferne, anbringe dem højere oppe eller sågar helt undlade dem. Det ville være et vigtigt skridt hen mod mere modeltro forbilleder."

Fylt med nye indtryk forlader jeg halterne med Märklins forbilledkonstruktioner. Lad nogle ord fra professor v. Orbilds mund tjene som afskedshilsen for denne artikel. Jeg havde spurgt ham om, hvorfor man netop havde indbudt mig fra de bekendte, märklin-kritiske hjemmesider Modelbahnfrøkler som den første til de hellige haller. "Ak ja, ved De", siger v. Orbild, "for det første laver De på Deres hjemmesider ikke andet end det, vi gør, bare omvendt – og for det andet er der ingen, der tror på Dem." Det kan han nok have ret i.

* D-tog, egentlig Durchgangszüge, altså tog med gennemgang gennem hele toget.

Artiklen blev først bragt på hjemmesiden www.modelbahnfrøkler.de af Erik Meltzer. Spor og baner har fået tilladelsen til at bringe artiklen på dansk og takker Erik Meltzer for den herlige øjenvidneskildring fra 'de hellige haller'. I øvrigt betyder 'Frøkler' cirka 'modelbygger'. Erik Meltzer har øjensynligt selv konstrueret ordet ud



MY 1101 som H. C. Andersen-lokomotiv, svarende til Heljans flotte model. Danmarks Jernbanemuseum den 25. maj 2005. Foto Flemming Søeborg



En Thomas-tog-model med lyd (indbygget, analog fløjte), som dog er vanskelig at lave helt forbilledligt, ligesom hjulene her er statiske.



Også briterne kender til problemet med at få forbillederne til at ligne modellerne. Det lyseblå Thomas-lokomotiv har ikke helt korrekte, fastsiddende hjul og faststøbt kobbelstang, da det skulle kunne køre. På samme måde strider pufferne mod modellens korrekte udseende...

Lad os slutte denne reportage med Kumbels ord: "Den, der kun tar' spøg for spøg og alvor kun alvorligt, han og hun har faktisk fattet begge dele dårligt."

Glædelig jul fra Spor og baner!



Nu venter vi bare på, at hobby trade får lavet denne udgave, så modellen af F-maskinen bliver 100 % korrekt. Foto Spor og baner

Når DSB ikke vil eller kan...

Af Lars Skjærnis

I forbindelse med 150-års fejringen af Dronning Louises Jernbane over Fyn vil det være på sin plads at nævne en lille kuriositet om en af stationerne - nemlig Aarup Station.

Aarup by blev bygget op omkring den nye station for 150 år siden. Der var ikke nogen egentlig by i det område, kun lidt i det nordlige, men derimod lidt længere mod syd landsbyen Skydebjerg.

Med jernbanens standsning i Aarup by fik man bygget et samfund mod syd med købmandsgård, teknisk skole, hotel og kro. I 1909 medførte anlægget af dobbeltspor over Fyn, at toggangen kunne udbygges. Lokalt voksede Aarup i takt med jernbanens udbygning, og der kom mange, nye virksomheder til. Byen har nu ca. 4.000 indbyggere og har firmaer som Carl Hansen & Søn, Danfoam, Scancables og flere små virksomheder, der tiltrækker arbejdskraft udefra, hvor flere kommer med toget. Ligeledes skal byens borgere også øst- og vestpå til job og undervisning.

Derfor var det en katastrofe for byen, da DSB i 1991 besluttede, at den gamle station skulle nedlægges og erstattes af et trinbræt. Man måtte erkende, at den gamle station ikke stod til at redde, og at byen blev nedgraderet til et stoppested uden service. Det var uholdbart for en by i udvikling.

Aarup Kommune besluttede derfor, at en lokal arkitekt skulle tegne en jernbanestation med faciliteter så som billetsalg, café, ventesal med toiletter og varme, samt cykelskure. Stationen kom til at koste ca. kr. 2,7 mio. kr. og var omgående en succes. Den åbnede i 1995 med trafikminister Jan Trøjborg som snoreklipper. Han kom desværre i sin BMW 7-serie, da han havde for travlt til at vente på toget!

Man fik en station med et pizzeria, som var åbent om morgenen, så en kop kaffe og tilbehør kunne tilkøbes samtidig med professionel billettering. Og dog - det var så som så med at forstå det danske billetssystem for de gode mennesker bag disken, så enden blev at billetsalget forsvandt til automater og Internet. Desværre stoppe-



Ny og spændende arkitektur på den nye station - og cykelstativer i hobetal og vindue til pizzeria. Foto Lars Skjærnis

de kaffesalget om morgenen så også. Til gengæld har stationen aldrig fået et nyt perronur. Det havde den ellers tidligere.

Snydt igen!

Aarup er nu en del af Assens Kommune, og derfor er de lokale politikere kommet mere på banen, for at byen skal have status som vigtigt standsningssted for IC-togene. Der har været flere henvendelser til DSB og de ansvarlige på Christiansborg for at få standsning for IC-togene i Aarup, da oplandet helt ned til Assens og op til Sønder sø samt de nærliggende stationer kunne retfærdiggøre status som IC-station. Men ak - måske har byen forspildt sin chance, da man imod DSB's beslutning opførte Danmarks



Sporet set i retning mod Gelsted. Foto Lars Skjærnis

første kommunale jernbanestation! Man forhandler nok ikke med rebeller!

Til sammenligning var budgettet for de to perroner og en stitunnel i til det nye trinbræt i Langeskov på 64,5 mio. kr. Her er der ingen publikumsfaciliteter ud over et venteskur og et par automater. ■



N 208 med udflugtstog 6056 Fredericia-Odense for DJK Nordjylland i Aarup 18. november 1968. Foto Gunnar W. Christensen



Som der så ud i 1910 med P-maskine under indkørsel med godstog fra vest. Den oprindelige Aarup station var en ret stor bygning i to etager. Arkiv www.ottoolssonslaegt.dk



Stationen set fra modsatte perron med pizzeria og nedgang til tunnel. Foto Lars Skjærris



- og som der ser ud i dag... Overdækket station ved pizzeria og billetautomater. Foto Lars Skjærris



Relief med tog og Aarup byvåben indlagt i bygningen. Foto Lars Skjærris

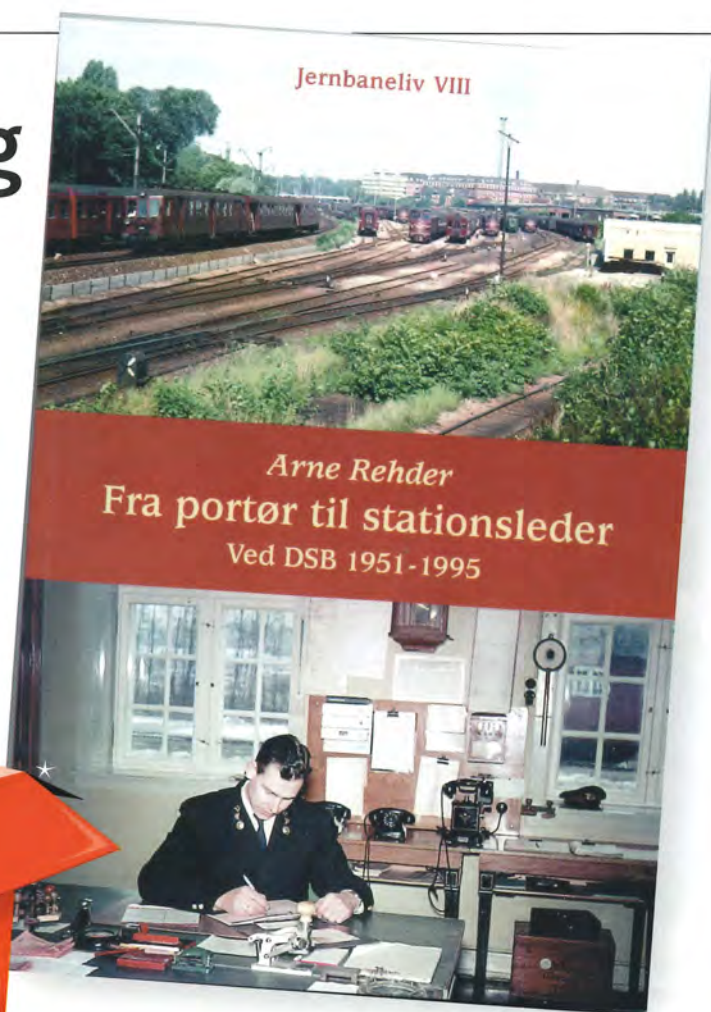


Folkeliv på Aarup station omkring 1910. P-maskinen synes at gøre ophold på stationen. Arkiv www.ottoolssonslaegt.dk

Ny erindringsbog

Bane bøger har udsendt en ny bog i serien 'Jernbaneliv', nemlig nyligt afdøde Arne Rehders erindringer fra et langt liv ved Statsbanerne. Bogen udkom lige før bladets deadline, så anmeldelsen kommer først i nr. 25 – men det er en spændende og velfortalt bog, der er fyldt med flotte, hidtil ukendte billeder fra de utallige stationer, som forfatteren gjorde tjeneste på 1951-95.

Rehder, Arne: *Jernbaneliv VIII Fra portør til stationspasseer ved DSB 1951-95*. 128 sider. Bane bøger



En besværlig handel

Af Flemming Søeborg

Det er forunderligt, som der vedblivende dukker nyt materiale om det forholdsvis begrænsede jernbanesystem på Bornholm op. Nils Pedersen og Hans-Henrik Fentz har fundet omfattende kildemateriale om transporterne af det smalsporede materiel, som De Bornholmske Jernbaner (DBJ) i 1925 købte af Skagensbanen (FSJ), som netop var blevet omsporet til normalspor.

FSJ udfoldede store bestræbelser på at sælge materiellet til nogle af de andre, smalsporede jernbaner, men med ringe held, og først da DBJ kom ind i billedet i 1924, begyndte der at ske noget. Det tog dog lang tid og krævede mange forhandlinger, inden en handel kunne afsluttes mellem FSJ og DBJ, da DBJ som sådan ikke havde akut brug for materiellet og derfor kunne vente på det bedste bud. De to parter enedes i december 1924 om handelen. Derefter var det en større opgave at få klaret transporten af de mange stykker jernbanemateriel, i alt tre lokomotiver, fire personvogne, cirka 35 godsvogne og diverse reservedele til en samlet pris på 57.000,- kr. Resten af FSJ's materiel blev enten solgt til andre baner eller som skrot.

Materiellet skulle sejles til Bornholm, og derfor blev lokomotiver delvis skilt ad og vogne løsgjort fra deres bogier inden placering på skibet "Farø". Den 13. juni 1925 ankom Farø med en del af materiellet til Rønne Havn, hvor det med besvær blev losset. Lokomotiver og vogne blev herefter bragt til værkstedet, og få dage senere ankom resten af det nyindkøbte materiel.

Der skulle foretages en del ændringer ved materiellet, bl.a. skulle der monteres nye puffer, træktøj og akselkasser. Endvidere blev vognene ommalet og fik nye litreringer og numre. Først i 1928 var man færdig med dette arbejde.

Lokomotiverne fik ikke nogen lang levetid på Bornholm – det ene (FSJ Nr. 8 fra 1920) blev udrangeret i 1938, de to andre (FSJ Nr. 6 og 7) blev udrangerede i 1950, da DBJ fik nye Scandiaskinnebusser. Personvognene blev også udrangerede, mens godsvognene fortsat blev benyttet, trods stærkt faldende godsmængder.

Bogen slutter med en gennemgang af købet og transporten af de svenske damplokomotiver til Allinge- og Gudhjembanerne i 1912 og 1916 samt om



Forsiden af den nye bog om DBJ

prøvekørslerne bagefter. Disse kørsler kunne kun ske på den nye bane med kraftigere skinner, da lokomotiverne var "kæmper på smalspor". De fik 40 år i drift på Bornholm og blev ophugget i 1953, lige efter nedlæggelsen af Allinge- og Gudhjembanerne.

Hele dette forløb fortæller de to forfattere medrivende, og bogen er overdådigt illustreret med billeder, tegninger af materiellet, lister, tabeller og skemaer. ■

Pedersen, Nils & Fentz, Hans-Henrik: Fra Skagen til De Bornholmske Jernbaner. DBJ Museum 2015, Nexø. 112 sider, vejl. pris kr. 128,-



En af godsvognene blev ombygget til skinnebus-bagagevogn DBJ Sb 41. Her ses den i Nexø 1963. Foto Leif Bang

Adresseændring ...

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



Dekas nyheder

Af Vagn Holstein

Dekas - Kasper Bang Jensens firma - kommer konstant med nyheder - store som små - en af de store er en eksklusiv model af en OHJ-version af, hvad oprindeligt var en DSB Cc-vogn. Det er en specialudgave af McK's kommende Bg-vogn. Den vil kun komme i 100 eksemplarer, som skal bestilles. Til de mindre hører bl.a. et sæt dele, som sammen med en DSB Pt/DR Om12 fra Fleischmann kan skabe en korrekt Pt. med håndbremse på et enkelt hjul. Her er der dog en trykfejl i brugsanvisningen, da bøjlen til håndbremsstangen til håndbremsstangen skal sidde på venstre side af den højre sidestolpe. Et meget interessant sæt er netop sendt på markedet: Korrekte fjedre til hobby trades model af DSB EH rejse-godsvogn. Hvad var der galt med de fjedre, modellen oprindeligt var forsynet med? Fjedrene stammede fra hobby trades Cu-model og var dermed for

lange og for kraftige. De korrekte fjedre er heller ikke ens: Fjederen under skydedøren er kraftigere. Selv om det måske ikke ses specielt tydeligt, når de først er malet sorte, så er det meget tilfredsstillende at montere de nye fjedre. Jeg vil dog anbefale, at man først fjerner trinene, det gør monteringen meget lettere.

Dekas leverer nu også de fine McK-hjul, som er profilerede også på bagsiden til vogne, som bruger 26,4 mm pinolaksler. Hjulene sælges i sæt à fire aksler. ■

DK-A-2008 Fjedersæt til EH-vogne.
Vejl. pris kr. 119,-

DK-H0-P0001 OHJ Bg 294.
Vejl. pris 649,-

DK-A-2005 PT-bremssesæt.
Vejl. pris kr. 199,-

DK-A-9904 Aksler.
Vejl. pris kr. 49,-

VIGTIG meddelelse...

... Som følge af stigende omkostninger ved produktion og distribution af spor og baner stiger prisen en smule for såvel blade i løssalg som i abonnement.

Prisen pr. blad er fra nr. 25.....kr. 118,-

Pris for abonnement hele 2016 er (DK)
.....kr. 615,-

For udlandet (EU)
.....kr. 715,-

For udlandet (udenfor EU)
.....kr. 815,-

Dekas Exclusive

OHJ Bg 294

DK-H0-P0001



Modellen af OHJ Bg 294 kan **kun købes hos Dekas** direkte og kommer ikke til salg via vores forhandler.

Bestil dit eksemplar på order@dekas.dk

Hver bestilling tillægges kr 80,- i fragt.

På lager
649,-

Baseret på McK's model af DSB Bg

- ✓ gummiulster i gummi (flexible)
- ✓ chassis i metal
- ✓ fjedrende puffer
- ✓ trin i ætset rustfrit stål
- ✓ rigt detaljeret indretning med separat malede sæder, natteløtter og døre
- ✓ bagagenet i ætset rustfrit stål
- ✓ strømoftag i pinoler og meget mere....

oplag 100 stk.

Løsdele

EH fjedresæt

DK-A-2008

Vejl.
udsalgspris

119,-



Lev.
klar

Fjedresæt støbt i brønze passende til de på markedet værende EH vogne. Sættet er kompet til en vogn og nemt at bygge

Vores Løsdele kan købes:

- via vores forhandler (se liste på www.dekas.dk)
- ved bestilling hos Dekas direkte på order@dekas.dk

Dekas
www.dekas.dk
info@dekas.dk

Der tages forbehold for fejl, ændringer og udsolgte varer.

Swedtram – københavnersporvogne i H0



Af Flemming Søeborg

Vogntoget KS 196-1369 på linie 1 opstillet i bedste sollys til ære for fotografen

Når talen har været om modeller af danske sporvogne, er talen som oftest meget kortvarig, for – hvad er der på markedet? Det korte svar er – masser! Det lange svar er, at det kræver såvel en god økonomi som en vis portion tålmodighed at få sin danske sporvognsmodel – i hvert fald hvis det drejer sig om Swedtrams håndbyggede vogne.

Det er Hans Josefson fra Göteborg, der gennem 45 år har bygget sporvognene i ædelt metal. Der er vogne fra alle tre danske sporvognsbyer, København, Århus, Odense – hvortil kommer modeller fra svenske, tyske, norske byer, i alt over 60 forskellige typer alene i H0. De samme modeller kan fås i spor 0. Fælles for dem er, at de er fremstillet af ætset metal og møjsommeligt samlet og dekoreret af Hans og et par modelbyggere. Dertil kommer et unikt skinnedsystem med ægte rillespor, Swedtrack, udviklet af Hans, samt brostensbelægning til at udfylde mellemrummene med.

Som sagt, modellerne er ikke billige, men til gengæld er der tale om investeringer med blivende værdi; hvad der betyder mere er, at man stort set kan bestille lige den vogn, man ønsker – med det nummer og de lineskilte, man foretrækker. Tillige kan man få den i udførelse med NEM-hjul eller Fine Scale-hjul – men man skal belave sig på en leveringstid på ét til to år eller deromkring. Modellerne er analoge. Sporvognene leveres også som byggesæt for dem, der kan samle dem selv.



Linie 1 holder klar til afgang fra endestationen. Mandskabet holder åbenbart pause



Bivognen - dog ikke på Swedtrack, men på "Luna Tramgleis mit Bettung" (brosten)



- og motorvognen fra samme vinkel. Fjedrene til stangen er temmeligt kraftige

Modellerne

Jeg har kendt til Hans' modeller gennem mange år, men mest blot som 'tilskuer'. Hans deltog i mange år med egen stand på Nürnberg-messen, og flere af hans tyske modeller er virkelige storsælgere i dette ret smalle segment. På et tidspunkt lånte jeg nogle af hans københavnevogne – og var solgt på stedet, så jeg bestilte et gammelt vogn-to (vogn 196 + bivogn 1369) som linie 1 til Hellerup. Det ankom – som antydnet efter knapt to års ventetid. Nu er det her – og det er vitterligt et par flotte modeller.

Vognene overholder alle mål i 1:87, og anvendelsen af ætset metal til overdelene gør, at vinduessprosserne bliver meget tynde, således at 'glasset' i ruderne ligger næsten helt ude ved siderne. Dog er nogle detaljer ikke helt 'up to date' - det gælder de for tykke håndbøjler, sidespejlet samt taglanterne, som skulle have været af skibslanternetypen. Lanterne 'på stilke' blev dog anvendt helt op i 1960'erne, men det var til sidst kun på linie 19. Bemalingen af vinduesrammerne på

fronten er heller ikke helt perfekt og bærer præg af håndarbejde.

Motoren – der er monteret på en køreklarpmt-undervogn – er heldigvis så lav, at der er frit gennemsyn gennem motorvognen, mens bivognen har flotte bænkerækker på tværs. De indvendige vægge og dørpartier er med på begge vogne, og der mangler blot personale og passagerer – så er vogntoget klar til eftermiddagens myldretidstrafik.



Der er frit gennemsyn gennem motorvognen. Motoren burde dog have en art afdækning, så den ikke fremtrådte så tydeligt

Kontaktstangen - den, der skal hente strømmen ned fra køretråden - er ikke strømførende, men fjedereffekten særdeles kraftig. Det skal den være, hvis man vælger at køre med ægte, tynd køretråd – hvilket kræver meget omhyggelig ophængning, specielt ved sporskifter og kryds. Man kan 'snyde' på flere måder – dels kan man binde stangen ned, således at den ikke rører køretråden, eller man kan lodde et tværgående 'slæbestykke' af tynd ståltråd på trolleyhjulet (som på en pantograf) for at undgå, at stangen hopper af. Begge dele er ikke realistisk, men nødløsninger for dem, der gerne vil køre med sporvogne med kontaktstang uden problemer.

Vognene er uden belysning, hvilket er lidt kedeligt, for netop de kulørte lanterner var et karakteristikum for Københavns Sporveje, hvor 14 af de cirka 20 linier havde hver deres identitet ud fra farvesammensætningen og linien-nummeret (rød/hvid for linie 1, rød/rød for linie 2 osv.; linier med hvid/sorte skilte havde blot to hvide lanterner). Belysning burde dog være en tilvalgs mulighed ved Swedtrams modeller, for det er bestemt ikke nemt selv at montere lysdioder, trække ledninger og få det hele til at fungere. ■

Swedtram KS 1925 M. KS-motorvogn. Hovedtypen.

Vejl. pris ca. kr. 4.000,-

KS 1912 S. KS-bivogn.

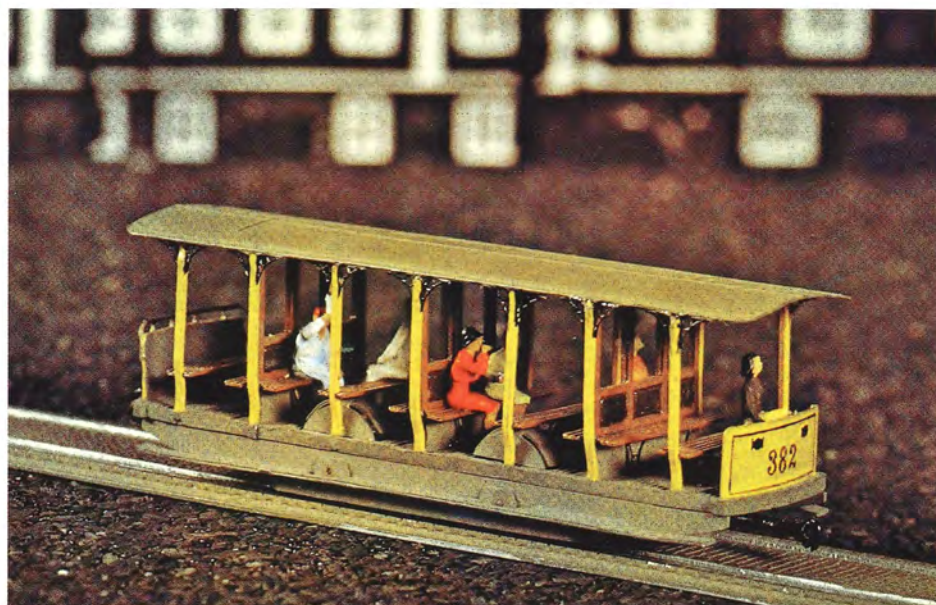
Vejl. pris ca. kr. 3.200,-



Motorvogn 193 og bivogn, 1415 beskiltet som den nedlagte linie 4, Svanemøllen Remise 18. september 1965. Også her kan man se forskellen på højden af de to vogne. Foto Leif Bang



Her ses forskellen på vognhøjderne tydeligt



En af de åbne bivogne fra KS er også i programmet fra Swedtram



Hans Josefson var et stort smil på messen i Nürnberg 2012. Foto Klaus Korbacher



Forsiden af et Swedtram-katalog med KS-hovedtypevogn og scrapvogn på Swedtrack-spor. Foto Swedtram.jpg

Mayo, Mayo mere

Af Flemming Søeborg

Interskandinavisk vognbestand

Salatfirmaet Mayo, der havde sæde i Odense, anskaffede i 1981-87 en række markante maskinkølevogne fra ind- og udland. Dels købte firmaet to ombyggede Iblps-vogne fra DSB (ex-Fynsk Mælk), dels indkøbte man fra Norge fire større, lignende vogne, bygget i 1944 (litra Ibdlps, hos DSB Ibgps). De mest markante nyanskaffelser stammede dog fra SJ, hvor Mayo i 1987 købte seks kølevogne med profilerede sider af stål (SJ litra He/Icps, DSB litra Ibgps). Vognene var bygget i Kalmar 1958.

Alle de svenske vogne blev opmalet i Mayos forfriskende design med et velklingende slogan, og vognene lå i fast rutefart mellem Odense og Glostrup hhv. Ålborg med salater og pålæg. I slutningen af 1990'erne var tiden dog også forbi med jernbanetransport af kølevarer, og vognene henstod gennem længere tid på godsbangården i Odense – mere eller mindre rustne.



En svensk og to norske Mayovogne i Glostrup, forår 1993. Foto Flemming Søeborg



De fleste af de svenske Mayo-vogne på læssevejen i Odense, sommeren 1996. Hele området er i dag groet til i ukrudt, men den smukke brostensbelægning findes stadig. Foto Flemming Søeborg

Vognene blev senere skrottet bortset fra én, som havnede hos den lokale jernbaneklub i Struer. SFVj i Faaborg



Danefrost- og Mayo-vogne i samdrægtighed

overtog en af Iblps-vognene, og en af de norske vognkasser skulle stadig eksistere som skur i Odense.

hobby trade-modellen

Modellerne af de svenske Mayo-vogne er noget af det allerbedste, jeg har set af modeller til det danske marked. Jeg tror ikke, at der er en finger at sætte på noget som helst her – de vogne opfylder alle krav, man måtte have til modeller i dag. De er fyldt med forudmonterede detaljer, der er forskellig udrustning på hver side af undervognen, og lys og skygge fremhæver på fornem vis de meget rillede sider. Påskrifterne og farvemarkeringen på omstillerpladerne på undervognen vækker begejstring. Mayo-vognene har komplet undervognsudrustning, herunder påsatte fæргеøskner, og de har også en nydelig, halvmat finish. Det kan vist ikke gøres bedre! Såvel Kystbanen som hobby trade kan være stolte af disse produktioner, og man skal nok være hurtig, hvis man vil sikre sig en eller flere af disse markante vogne.

HT 34109 Mayo Ibgps 804 4 109-3,
HT 34112 Ibgps 804 4 112-7.

Vejl. pris kr. 348, Eksklusivmodeller for Kystbanen.



Præcise påtryk på litereringspladen



Kystbanens Mayo-vogn - en prægtig model med flot effekt af de profilerede sider



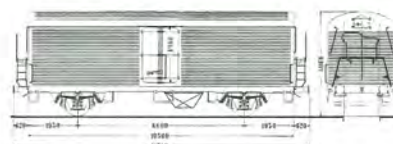
Undervogndetaljer på Mayo-vognen - der er noget at leve op til for andre producenter



Afdækning af kompressor på undervognen



Kompressor på en af Mayos svenske kølevogne. Odense, sommer 1996. Foto F. Søeborg



Tegning af de svenske Mayo-vogne

De russiske sovevogne i Danmark

Af Flemming Søeborg

I 1964 blev der etableret en ny sovevognsforbindelse, D 328/329 København-Berlin-Moskva. Forbindelsen var så at sige en markant forlængelse af den eksisterende Østersø-Express, der hidtil blot havde kørt mellem København og Berlin Ostbhf.

Turen gik via Gedser, Warnemünde, Berlin videre over Frankfurt an der Oder, Kunowice, Poznan, Warszawa, Terespol og Minsk til Moskva. Materiellet var bredsporsvogne fra SZD, de sovjetiske statsbaner, bygget af den østtyske fabrik Görlitz i 1959. Året efter kom der ligeledes sovevognsforbindelse mellem Stockholm/Oslo og Moskva. Sovevognene overførtes her mellem Trelleborg-Sassnitz, men kørte fra Berlin dog videre i toget fra Danmark. Andre kursvogne fra Vesteuropa til Moskva blev også koblet på toget i Berlin. Vognene løb i Vesteuropa på normalsporsboggier, som blev skiftet ud med russiske bredsporsboggier på grænsen ved Brest, mens passagererne forblev i vognene.



Den oprindelige, russiske sovevognstype, den 10. august 1972 på København H. Foto Gunnar W. Christensen, www.tog-billeder.dk

Tegning af SZD-sovevognen fra 1977 med russiske påskrifter. Arkiv Spor og baner



SZD-sovevognen på Belvedere, 1994. Foto John Poulsen, bane bøger

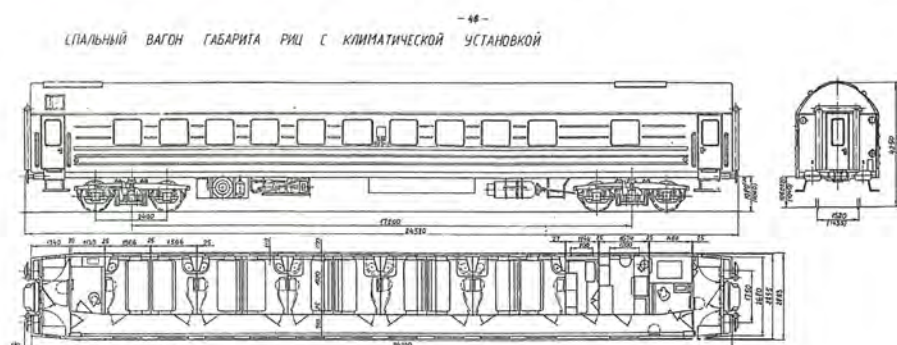
Der var i begyndelsen tre ugentlige forbindelser fra København, mens der kun var én vogn om ugen fra Oslo og Stockholm. Med tiden sank behovet for forbindelserne, og i vinteren 1974 kørte 'russervognen' blot én gang om ugen fra København, men dog stadig tre gange ugentligt om sommeren. Ved særlige lejligheder var der hele to russiske sovevogne i toget, der også medførte sove-, ligge- og siddevogne fra DR og siddevogne fra DSB (kun til Berlin).

Nye vogne

Fra 1977 byggede fabrikken i Görlitz DDR nye sovevogne (UIC Y) til næsten alle Østbloklandene, herunder også til SZD. De russiske sovevogne adskilte sig fra standardvognene ved, at de havde korrugererede sider. Længden var 24.500 mm. Vogntypen blev eksporteret til en række lande og er fortsat i brug. Vognene havde to køjer i 1. classes afdelingen og fire køjer i 2. classes kupéerne.

Disse vogne blev også indsat i tog til Øst- og Vesteuropa. Destinationerne var for mange til nævne dem alle, men det var blandt andet Paris, Amsterdam, Hook van Holland, Berlin, Prag, Rom, Milano, Venedig, Hendaye og Bern. Et løb var fra Bruxelles til Beijing, der kom man virkelig på jernbanerejse. Vognene blev også indsat i Østersø-Express til København og erstattede de ældre vogne.

De sidste SZD-vogne til Oslo kørte i 1992. Det hævdes, at vognene først og fremmest blev brugt af sovjetisk ambassadepersonale, der benyttede dem som en art pakvogne, men de var også for almindelige rejsende. I maj 1994 sluttede epoken med direkte vogne





Nattoget fra Moskva ankommer til København H. den 20. maj 1994. Foto Morten Sørensen



Den russiske sovevogn ved perron på København H., den 20. maj 1994. Foto Morten Sørensen



Vognløbsskilt på den russiske sovevogn

København-Moskva, og året efter op-
hørte sejladsen Gedser-Warnemünde
med jernbanefærger.

Modellen

Det er den sene SZD-sovevogn (fra 1977), der udsendes i løbet af vinteren med to autentiske numre for vogne, der har kørt i Danmark (WLABm 52 20 70 80 288 og 401). Vognene har ti kupéer med delvist opredte senge og de typiske halv-gardiner for den nederste del af vinduerne. Dertil er der tjenestekupé og teknikrum. Sovevognspåskrifterne står på russisk, tysk, fransk og italiensk, og i følge RIC-rasteret nederst på vognsiden er de godkendt til kørsel over det meste af Europa - 22 lande, fra Norge i nord til Tyrkiet og Portugal i syd.



Nærbillede af påskrifter på vogn 484, forår 1992. Foto Holger B. D. Sørensen

Vognene er kromoxidgrønne (RAL 6020) med elfenbensfarvede påskrifter og zinkgul stribe. På midten er der et CCCP-emblem med to korslagte hammere. Taget er sølvgråt (RAL 7001). Revisionsdatoerne er for de to vogne:

Nr. 288 20.09.88

Nr. 401 14.03.88

De tekniske påskrifter er såvel med kyrilliske som med latinske bogstaver – vognene skulle jo kunne identificeres entydigt over hele Europa.

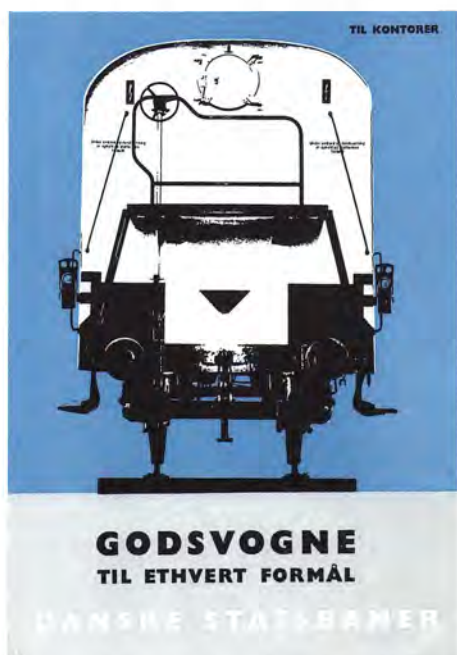
Modellerne er forberedt til indvendig belysning; længden er 28 cm. Vægten er godt 160 gram. Der er KK-kullisser og isolerede hjul (til DC). Ud over de sikkede sider er vogntypen karakteristisk ved det høje, 'gotiske' tag – direkte overtaget fra de østtyske 'Görlitz'-typer – og stængerne for ruderne i dørene. Vognene er vedlagt destinationsskilte med løbene København-Moskva og omvendt. Modellerne er produceret af Tillig som en eksklusiv serie for Frisportet. ■

Frisportet u. nr.: SZD WLABm 52 20 70 80 288/401 sovevogn. Epoke IV-V. Pris kr. 475,- stk.

Store, nye kølevogne

Af Flemming Søeborg

Stigende eksport af kød, flæsk og andre ledningsmidler betød, at DSB i begyndelsen af 1950'erne var i bekneb for egnede kølevogne. Hidtil havde DSB brugt ældre vogne af typerne IK/IKF, IKM, IGK, IS, IB samt de 18 nyere IKS-vogne, der var bygget under den tyske besættelse. DSB fik derfor i 1953-54 leveret 90 store, nye kølevogne, bygget helt i stål af Scandia.



IKA-gavl i reklame fra Statsbanerne ca. 1966. Arkiv spor og baner

De nye IKA-vogne var meget rummelige og velisolerede. I hvert fald den første vogn havde soltag for at isolere yderligere. På taget var der en række Flettner-rotorer, i begge ender var der højtstående bremseplatforme og luger til påfyldning af is, og midt på vognsiderne var der fløjddøre med afrundede hjørner. Indvendigt var der 18 bærestænger med 252 kødkroge. Vognene var RIV- og S/SS-mærkede. Længden var 11,74 m – i øvrigt den samme som på de vogne, som Mayo overtog fra SJ. De nybyggede vogne var dog ikke nok, så derfor måtte DSB samtidig leje en stor mængde kølevogne hos DB.

IKA-vognene blev et markant indslag i de danske godstog med deres hvide fremtoning. På billeder fra den tid ser man ofte to eller flere IKA-vogne efter



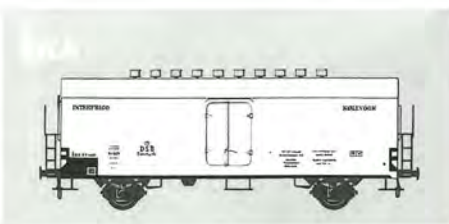
IKA 25188 i Hillerød 1954. Foto-Service, arkiv Danmarks Jernbanemuseum



IKA-godsvogn, muligvis nr. 25122, på DSB-vognbjørn et ukendt sted i Danmark i midten af 1960'erne. Arkiv Danmarks Jernbanemuseum

hinanden, men oftest i vidt forskelligt udseende – hvide flader er ikke synligt praktiske i hverdagstrafik med damplokomotiver, sod, bremsestøv, almindeligt snavs og begyndende rustdannelse.

IKA-vognene fik ikke noget langt liv på skinnerne – lastbilerne overtog bid efter bid af køletransporterne, og allerede i 1974 blev IKA-vognene – der i mellemtiden var blevet til Ics-vogne – udrangeret. Forinden var et par blevet ombygget til mælketransport – Fynsk Mælk, som nogle vil huske – men ellers forsvandt de totalt.



Standardkølevogn med stærk isolering, kødkroge og 5,2 m ² lukker til 2500 kg vandis og 600 kg is	
Længde	11,74 m
Bredde	2,26 m
Højde til kødkroge	2,06 m
Dørhøjde	1,40 m
Grundflade	19,6-22,1 m ²
Indv. rumfang	41,0-46,2 m ³
Indv. længde	8,4-9,7 m
Bredde	2,26 m
Højde til kødkroge	2,06 m
Dørhøjde	1,40 m
Grundflade	19,6-22,1 m ²
Indv. rumfang	41,0-46,2 m ³
Guishøjde o. skænerovant	ca. 1,36 m

Illustration fra brochure om DSB gods-vogne 1964. Arkiv Spor og baner



Interiør af IKA 25188 med bærestænger i loftet, Hillerød 1954. Foto-Service, arkiv Danmarks Jernbanemuseum



Ics 807-7-149-0 i Aars, den 13. juni 1966. Foto Peer Thomassen, arkiv Danmarks Jernbanemuseum



Ics-vogne hos Henriksen, Århus, den 4. november 1972. Foto Ole Linå Jørgensen



Stamme af udrangerede Ics-vogne på op-huggerpladsen i Århus, den 4. november 1972. Foto Ole Linå Jørgensen

Bobleskure – eller Cadovius-læskure

Annonceringen af, at EpokeModeller udsender en model af disse engang så udbredte venteskure har affødt flere henvendelser. I første omgang virkede det som om, at disse skure – tegnet af Poul Cadovius i 1962 – var forsvundet, men først gjorde Erik V. Pedersen opmærksom på, at der stadig var nogle på Ballerup-egnen, og senere har Erland Egefors sendt nogle billeder af et skur ved Århus samt en længere beskrivelse af skurene og deres historie. Her er hans beretning:

Historien bag Cadovius læskur

Poul Cadovius (1911-2011) var som sin far sadelmager - og tapetserer, han overtog forretningen og solgte den efter nogle år. Arbejdet med boliger gav ham idéen til reolsystemet, hvor reolelementer ophænges med specialbeslag, og han grundlagde 1945 Royal System for fremstilling af reolerne. Samme år medvirkede han til etableringen af I/S Jydsk Persienne-Industri i Århus. Han var en af de første her i landet, der kunne se mulighederne i nye materialer, blandt andet glasfiber. Han konstruerede de såkaldte kuppelhuse, boblehaller af glasfiber, og ligeledes de formstøbte læskure af glasfiber, kaldet bobler.

Frem til kommunesammenlægningen den 1. april 1970 var Brabrand-Årlev en selvstændig kommune. Med Gellerupplanen ville man tiltrække velhavende skatteborgere ved at bygge blokke med store lejligheder, samt tiltrække virksomheder med et nyt industrikvarter langs med Edwin Rahrs Vej.

Strandgaards Brabrandbusser oprettede nye buslinjer, således at såvel Gellerupplanen som industrikvarteret fik busbetjening. Kommunen anskaffede i 1967 Cadovius læskure, der blandt andet blev opstillet ved stoppestederne på Edwin Rahrs Vej. Det kunne dog have udviklet sig til en katastrofe, for da der en dag var stormvejr, legede blæsten med de lette skure. Mange bilister fik et chok, da skurene blæste tværs over vejen, men såvidt jeg husker, skete der dog ikke ulykker. Skurene måtte derfor have en mere solid forankring. De blev boltet til en betonklods, hvorefter de ikke længere



Læskuret på Edwin Rahrs Vej 1967. Foto Danske Billeder

var flyvende objekter. Blæstens rusken i dem medførte i stedet revner, hvorved de måtte forstærkes med en metalring rundt ved åbningen.

Læskurene anvendes fortsat ved såvel stoppesteder som trinbrætter. Århus Kommune tegnede kontrakt med AFA JCDecaux, men der står stadigvæk mange Cadovius læskure ved stoppe-



Bobleskur på Christian X.'s Vej 103 A i 2015. Foto Erland Egefors

stederne. Blandt andet ved Christian X.'s Vej tæt ved stibroen over banen i Kongsvang. Det er et langt stenkast fra den sti, der giver adgang til Kongsvang Trinbræt.”



Det nyopstillede Cadovius-læskur på Århus Havn, den 2. november 2015. Foto Erland Egefors



Udsigt over Århus havn med bl.a. bobleskuret, flydekranen "Samson", sværgodskranen på Mellemarmen den 2. november 2015. Foto Erland Egefors.

Erland har medsendt en hel del billeder, blandt andet fra Århus Havn, hvor Abildskous Busruter har fået opstillet et nyrenoveret, blåmalet læskur for linie 888.

Ved en gennemgang af Holger B.D. Sørensens billeder dukkede flere læskure på DSB-stationer op, og selv Skagensbanen brugte skurene, så de er altså ganske universelle og kan bruges både til vej som til jernbane, lige fra sen epoke III til i dag. De blev dog ikke benyttet ved spurvognsstoppsteder - i København benyttede KS skure af metal af egen fabrikation. Alligevel er det imponerende, at disse bobleskure har holdt sig 'i live' til vore dage.



Også Børkop og Brejning fik Cadovius-læskure, da stationerne lukkede. Foto fra Børkop den 3. april 1967 af Holger B.D. Sørensen



Privatbanerne anvendte også Cadovius-venteskuret. Her ses det på Strandby station, Skagensbanen 1975. Foto Asger Christiansen



Pjedsted station med Cadovius-skur den 3. april 1967. Foto Holger B.D. Sørensen



Det nye Cadovius-skur fra EpokeModeler.

Smag og behag - man kan vist ikke påstå, at venteskuret direkte pyntede på Pjedsted station den 3. april 1967. Man burde nok have fundet en mere diskret placering, der ikke skyggede for selve stationbygningen. Foto Holger B.D. Sørensen



hobby trade IKA/Ics

Af Vagn Holstein

I oktober ankom de længe ventede DSB IKA-kølevogne i flere forskellige varianter fra hobby trade. Kølevogne blev bygget af Scandia i et antal af 90 vogne i 1953/54 omtrent samtidig med G (Gs) og I-vognene og fulgte lige som dem de internationale anbefalinger for nye, større godsvogne. Tilsyneladende havde de første vogne soltag og gangbro på taget – en anmærkning på en tegning viser, at disse ting på et senere tidspunkt er fjernet. Modeller af den europæiske grundtype har eksisteret i flere fabrikkers modelsortiment i en del år, f.eks. Märklins model nr. 4620 af DB Tehs50 fra 1963. Denne model kunne relativt nemt laves om, så den kom ganske tæt på en dansk IKA-vogn, især da Gunnar Nielsen (Næstved Transfers) i 1990'erne fremstillede perfekte gnutbelitreringer til IKA-vognen og mange andre typer. Märklin lavede dog i 1964 en smuk, men ukorrekt Carlsberg-vogn ZA 99 318 på denne grundtype – i øvrigt en af de første, danske vogne fra firmaet (nr. 4636). Liliput forsøgte sig også i 1964 med en IKA-vogn, men det var på en anden vogntype, som ikke helt svarede til DSB's type. Vognen blev også leveret som IF-vogn og kunne tilmed fås som byggesæt til kr. 10,40.

Det er til gengæld en meget flot model, hobby trade har begået, helt korrekte mål og mange fine detaljer. Især påskifterne står meget skarpt og fint, en ting som er meget vigtig på en vogn, som kun har ganske få detaljer på vognsiderne. Det er kun bremsepåskriften ved siden af døren, som tilsyneladende først er kommet til på et senere tidspunkt – så hvis man meget gerne vil vise vognen, som den så ud i de allerførste år, må man forsigtigt fjerne påskriften.



En af de nye IKA-kølevogne, her med såvel Interfrigo- som Kølevogs-påskifter. Foto hobby trade.



Gavlen på kølevognen er meget flot med korrekte detaljer. Foto hobby trade



Nærbillede af siden med de mange påskifter samt bremsepåskriften og rækken af rotoror på taget. Foto hobby trade



Tre af IKA- og Ics-vognene fra hobby trade, med eller uden 'Interfrigo'- og 'Kølevogn'-påskrift. Foto Spor og baner

Navnlig gavlene er flotte med mange korrekte detaljer, helt ned til de gennembrudte afstivninger under platformene. Pas dog på hjørnetrinene, da de nemt knækker eller falder af; de bør sikres med lidt lim.

Undervognen er også fuld af fine detaljer: hobby trade har ligesom McK valgt at rykke akslelejerne tættere ind mod hjulene, hvilket giver et rigtig godt indtryk af vognen. Desværre er der sket en fejl ved fremstillingen af den plastbøsning, som samler hjulene: Den er lidt for lang, og det betyder, at den indvendige afstand mellem flangerne er en lille smule for stor, op mod 14,7 mm. Den skal være 14,3 mm i følge NEM-normen for toledershjul. Det kan afstedkomme afsporinger, men heldigvis er det nemt at korrigere: Hjulakslerne skilles ad, og røret, de er samlet på, files lidt kortere, før akslerne samles påny.

Treledershjul er tilsyneladende ikke på lager fra hobby trade, men McK's vekselstrømshjul passer. I øvrigt er hobby trades hjul profilerede på begge sider ligesom McK's og Brawas. Vognen er udstyret med fjedrende puffer.

Vognene fås i tre varianter, hver i to numre: IKA i oprindelig udførelse og IKA Interfrigo, begge epoke III, og som Ics epoke IV. En meget vellykket vogn, som ofte sås i selskab med flere ens vogne. Kan anbefales!

HT 34071-34076: IKA/Ics-vogne. Vejl. pris 299,- kr./stk.



En ommalet og litereret Märklin-vogn til venstre og hobby trades vogn til højre – 50 års udvikling til det bedre. Foto Vagn Holstein



Til sammenligning Märklins gamle Tehs50-vogn i dansk forklædning som ZA 99318. Foto Spor og baner

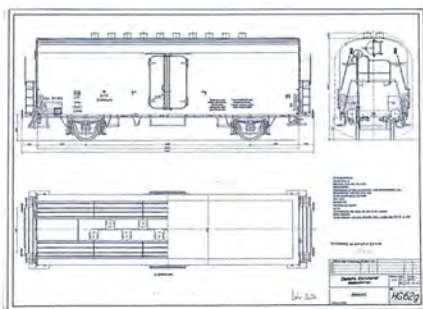


På Danmarks Jernbanemuseum var den flotte 1-10-model af Ics-vognen udstillet i 1994 i en af de klassiske glasvitriner



221 Da Interfrigo kølevogn efter DSB litra IKA, med 2 bremseplatforme. Længde 117 mm.

Liliputs behjertede forsøg på at lave en IKA-vogn i 1964



Tegning af IKA-vogn. Arkiv Spor og baner



Cypresserne i pakningen. H0-bilen viser størrelsesforholdet

Cypresser i model

Af Flemming Søeborg

Efter at NOCH har fremstillet forskellige andre mediterrane vækster – pinie, mandeltræ, appelsin- og citrontræer, er turen nu kommet til cypresserne, disse høje nåletræer, der samtidig er ældgamle kulttræer. Formen kunne nemlig minde om en hellig offerflamme. Cypresser hører naturligt til ved Middelhavet og har givet navn til Cypern, men de findes også på vore breddegrader – f.eks. i botaniske haver eller i større have- og parkanlæg. Derfor kan NOCHs nye modeller af træerne også finde indpas på hjemlige modeljernbaneanlæg.

Træerne ligger i trestyks-pakninger og er 10, 11 og 13 cm høje, hvilket svarer til ca. 7½, 9 og 10 m i virkeligheden (H0-mål). Cypresser har en mere saftig-græsgrøn nålevegetation end f.eks. almindelige grantræer, men de kan udmærket blandes i en granskov for at give lidt variation. Model-cypresserne har en tæt vegetation med fine, grønne fibre og er meget holdbare (og stedsegrønne!).



Nærbillede af nålene på træerne

McK's 'gummivogne'

Tekst og fotos Vagn Holstein

Nu er de første af en hel stribe personvognsmodeller fra McK kommet i handelen. Det var oprindeligt meningen, at de skulle afsløres ved Hobby-messen i Nørresundby i september. Der blev opdaget en fejl, så der måtte fremstilles nye vinduer, endda to gange! Det skal være i orden, før McK slipper modeller ud, så først på Valby-messen var de første 132 vogne klar og var fordelt med nogle få stykker til hver forhandler. De var hurtigt væk, jeg nåede ikke engang at få et anmeldereksemplar, så derfor har jeg lånt mig frem til et par prototyper af de næste modeller



ABg-vognen repræsenterer den nye generation af modeltog



Modellen har vulster af blødt gummi og fine, gennembrudte trin



Vørsågod at tage plads i de magelige sæder på 1. klasse - godt med benplads, og plads til bagage over sæderne

Lad det være sagt med det samme: Disse vogne markerer et kvantespring i modelkvalitet! I en del år har Heljan været førende med danske personvogne, men McK har hævet overliggeren, så resultatet er mindst lige så flot om ikke bedre end de vogne fra LS Models, som vi ellers har anset for at være markedsførende. Vi taler om vogne med vognbund i trykstøbt metal og med fuld indretning, selv dobbelte bagagenet i ætset metal, interiør malet i de korrekte farver. En smart detalje er gummivulsterne: De er lavet i rigtig gummi og er hule ligesom forbilledet, så vognene kan uden problemer kobles helt tæt.

Bogierne er også nyudviklede med strømoftag i pinolerne (ved toledersdrift). Spiralfjedrene er separat indsatte, og der er et utal af eller rettere ALLE stænger og rør på undervognen. Vognene er letløbende, de giver et solidt indtryk, for de er ganske tunge, det vil nok begrænse antallet af vogne i et tog, hvis man har noget videre stigning. Dog holder vægten sig inden for NEM-anbefalingerne. ■

McK art. nr. 1002 DSB Abg 50 86 38 44 287-3. Vejl. pris kr. 549,-



Et af forbillederne, ABg 295 ved Svane-møllen, juni 1985. Foto Jens Bruun-Petersen



2. klasse havde stadig otte-personers kupéer, men efter få år skulle her også kun sidde seks personer - med god plads i midten



Det overgår alt, hvad vi hidtil har set m.h.t. detaljering af bogier i H0

SNCF UIC A⁴B⁵(x) = rejsekomfort



Af Flemming Søeborg

I vore dage en ældre, bedaget vogn, men for 30-40 år siden et sikkert og godt transport-middel - en UIC Y-vogn fra SNCF

Det er efterhånden en del år siden, at Danmark var med på listen over lande i Europa med store, internationale tog. Indtil midt i 1990'erne kunne man køre i samme vogn fra København til fjerne steder så som Oslo, Stockholm, Køln, Basel, Bruxelles, München, Innsbrück, Moskva – eller til Paris. Uden at skulle skifte. Og det enten i dagtog eller i nattoget – sikken en luksus! Med et enkelt skift (i München) kunne man komme til Rom, og med skift i Hamborg kunne man komme til Wien i ét stræk.

De tider er forbi – i takt med, at Europa er åbnet for os alle, lukker jernbanerne sig åbenbart mere og mere inde, i hvert fald når det gælder de internationale passagertransporter fra Danmark. En trist udvikling - men så har vi jo altid minderne – og modellerne – at falde tilbage på og her genskabe de store, internationale forbindelser.



De grå-grønne vogne passer godt i det franske landskab, men kørte også herhjemme. Foto SNCF

hollandske, belgiske og nok også andre, udenlandske vogne – et flot og broget skue, da jernbanerne dengang havde mange forskellige farver på materiellet. Bemalningen "vert garrigue/gris aluminium" (mørkegrøn-aluminiumgrå) blev indført i 1970, og sågar taget var grønt.

Rocos model

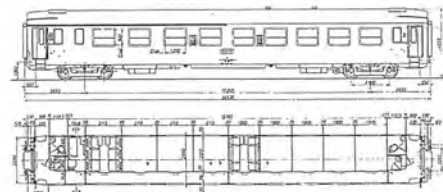
Det er ikke en splinterny model, men et nyt oplag. Modellen er epoke IV med revisionsdato i 1984. Den ret besværlige litrering, A⁴B⁵(x), går selvfølgelig på de fire 1. og de fem 2. klasses kupéer, der er indrettet med komfortable sæder og borde. Overgangsdørene er markeret med den orange Corail-farve, og de to vognklasser har hver deres farvestribe over vinduerne – en god detalje. På dørvinduerne er der endvidere trykt en advarsel (på fransk) i negativ skrift – advarslen er møntet på passagererne i toget. Der står 'Porte donnant sur la voie', altså "Døren åbner ud mod sporet" – underforstået, man skal ikke åbne døren under kørslen. Nej, hvem ville vel gøre det – men advarslen var altså nødvendig dengang!



Der er flot tryk på vognen, men undergrunden 'perler' lidt



Orange 'pang'-farver på overgangsdørene giver en accent til den lidt triste kulør på vognen



Tegning af SNCF A⁴B⁵x. Arkiv bane bøger

Modellen virker på grund af skørterne midt på vognkassen tung og vægtig. Vognkassen har nydelige detaljer – ikke mange, for denne type vogne var ret glatte og uden overflødigt 'pynt' – men f.eks. har vinduesrammerne nogle meget fine antydninger af skruer. Indvendig belysning kan nemt monteres. Der er vedlagt metal-vognløbsskilte til Salzburg, Køln samt til internt løb i Frankrig. For kørslerne i Danmark, se f.eks. bogen 'Internationale tog via Rødby Færge' fra bane bøger.

Roco art. nr. 64651 SNCF A⁴B⁵(x). Vejl. pris kr. 375,-



Nordekspres under gennemkørsel i Hælslev, juli 1997. Efter tysk Bm-vogn følger SNCF Dds, A⁴B⁵ og B⁹c⁹x. Foto Poul Wind Skadhauge - bane bøger

Vognen, UIC Y type A⁴B⁵(x), stammer fra en serie på 50 vogne, som blev bygget 1969. Vognene har UIC-nummerering 51 87 39 70 651 til 703 (tre vogne ekstra kom fra CFL). x'et i litraet står for den lille togførerkupé mellem toilettet og 1. klasse afdelingen. Bogierne er de franske Y 24-typer. Vognlængden er 24,5 m, og de er godkendt til 160 km/t. Såvel A-, B- som A/B-vogne kunne ses nærmest dagligt i ekspresserne sydpå fra København, selvfølgelig i selskab med tyske,

Fantomsporvognen

I sidste nummer af Spor og baner omtalte vi, at Per Møller Nielsen var på (spor) vej med en ny, københavnsk sporvogns-model. Den ville nok være klar i 2016, fortalte han. Stor var overraskelsen, da per sammen med Bo Gilvad præsenterede den allerførste, støbte overdel af den kommende sporvogn allerede den 11. oktober på Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm.

Overdelen var knapt nok tør, men man kan dog allerede nu få en idé om den kommende model, som leveres køreklar med pmt-undervogn – og i øvrigt også færdigdekoreret. Vi må så håbe, at en vaks producent laver skilteark med individuelle vognumre, linienumre og linieskilte., således at enhver kan få sin favorittlinie.

Vogntoget kommer til at bestå af en vogn af hovedtypeudseende samt en bivogn fra sidste serie (tværsædet med otte vinduer pr. side). Om der kommer fungerende stang til køretråd eller om det bliver en dummy, var endnu ikke afklaret, men det har måske mindre betydning i første omgang. hvert fald er den kommende spor-

vognsmodel en virkelig god nyhed for alle, der savner sporvognene og ønsker dem tilbage i byerne. Et sted skal man jo begynde, så hvorfor ikke i H0? ■



Overdelen friskstøbt med pmt-undervognen - desværre lidt uskarpt billede



Fantomsporvognen som CAD-tegning. EpokeModeller

Spor og Baner
udkommer
næste gang

25. februar
2016

Glædelig jul

Nyheder fra hobby trade



63006-73006 Holbæk - grøn dør markering
63009-73009 Ringsted - rød dør markering

63010-73010 Kbh. Østerport - grøn dør markering
Enkelt styrevogn

hobby trade

Se vognene hos din forhandler

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



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



DC V

- 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

Nicki S. – en lille kæmpe på smalspor

I 1941, dvs. midt under 2. Verdenskrig, leverede Henschel blandt andet HF 110 C-lokomotivet med byggenummer 25982 til den militære øvelsesbane Rehagen-Klausdorf, hvor det var i drift til 1945. Herefter kom lokomotivet til Østrig og kørte bl.a. på Bregenzer Waldbahn. I 1972 vendte det tilbage til Tyskland og stod i mange år på en skrotplads, indtil en klub i Mühlentrost i 1980 overtog det. På et tidspunkt fik det navnet 'Nicki S'. Denne klub havde også søsterlokomotivet 'Frank S.' med byggenummer 25983.

Nu skal man holde tungen lige i munden, for 'Nicki S.' fik herefter en hæsbæsende skæbne. Det blev renoveret og indsat bl.a. på Jagsttalbahn, kørte en årrække i Østrig igen og vendte atter tilbage til Tyskland. Ved Teutoburger Waldbahn blev det renoveret i 1984. Efter endnu en renovering i 1993 blev lokomotivet malet blå/sort og fik det pudseløjerlige navn 'Nicki + Frank S', da dele fra begge søsterlokomotiver indgik i den nyrenoverede maskine. Herefter kørte lokomotivet på Rügensch Kleinbahn indtil 2008, hvorefter det vendte tilbage til Mühlentrost og blev omsporet til 600 mm.

De tiloversblevne rester af de to lokomotiver blev samlet til en 'dummy'-maskine og blev udstillet som 'Frank S'. I 2013 blev 'Frank S.' renoveret og sat i drift igen. Sæt i navnet kommer i øvrigt fra ejeren W. Seidensticker, en tysk tøjproducent.



Nicki S - et pænt, stort smalsporslokomotiv med kraft og styrke

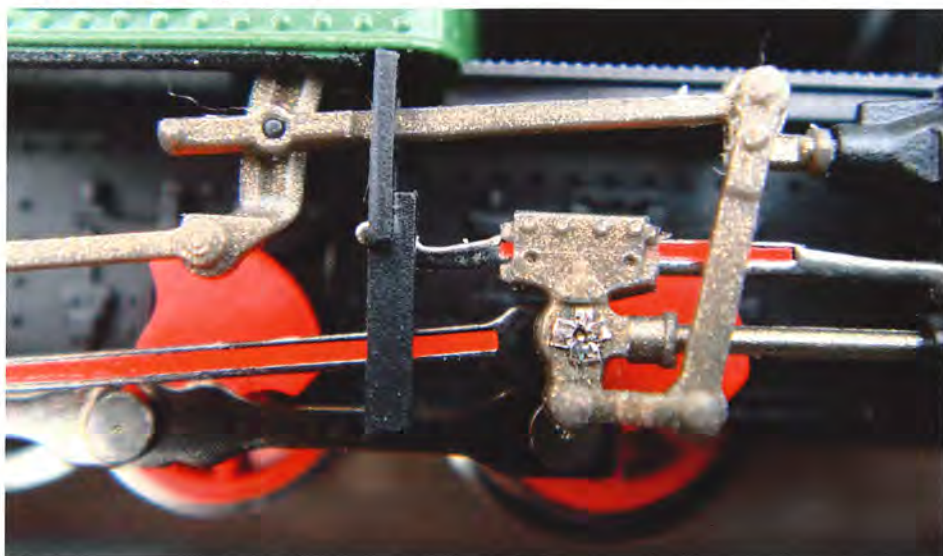
Nicki S. i model

Nicki S. er nok lavet nogle gange før i model, men alligevel er der værd at omtale den nye udgave nærmere, for det er en meget charmerende model. Roco leverer stort set altid gennemarbejdede modeller, og det er Nicki S. også. Den lille kæmpe vejer sine 100 gram, da overdelen overvejende er lavet af metal (lokomotivet vejer 81 gram, tenderen 19). Der er fungerende styring, delvist af metal, på hjulene, og modellen er veldetaljeret med separat monterede rør, dynamo, ventiler m.v. – og alligevel er der sædvanen tro en pose med løsdele til yderligere montering. Sporvidden er 9 mm, hvilket svarer til 783 mm i 1:1. Koblingerne er tillempede Bosna-koblinger (løsdele vedlagt).



Søsterlokomotivet 'Frank S.' på Jagsttalbahn, den 23. juli 1983. Der er praktisk taget ingen forskel på de to maskiner. wikipedia

Lokomotivet er forberedt til seks-pins dekoder (NEM 651), men der er hverken lys for eller bag, selvom de ret store lanterner sagtens kunne huse dioder eller endog temmeligt store glødepærer. Nicki S. gør en god figur med tilkoblet tender (og nedslået overgangsplade), men lokomotivet kan faktisk lige så godt køre solo – og man kan så evt. bygge en kulkasse bag på førerhusvæggen. Selvom der er svinghjul, er udløbet (analog drift) moderat, hvilket vil sige nogle få centimeter, og der er mærkeligt nok ikke forberedt



Styringen samt det flangeløse, midterste hjulpar



Frank S. før renoveringen - et sølle udseende. Foto wikipedia



Tenderen er udmærket med fine detaljer så som kulbunke, nitterækker, håndsving, skilte, lanterner m.m.

strømoftag fra tenderen. Udløbet kan dog bringe modellen over strømløse hjertestykker, når den ikke just kører i 'kravle tempo'. Midterste hjulsæt på maskinen er flangeløst af hensyn til de snævre kurver på smalsporbaner, men det tager alligevel strøm op. Som et stort plus er der frit gennemsyn gennem førerhuset.



Nicki S. er også en prægtig maskine set fra fyrbødersiden. Der er tillige frit gennemsyn mellem kedel og fodplade - så Rocos konstruktører har skabt et lille mesterværk, trods visse mangler

Selvom Nicki S. er en typisk, tysk smalspormaskine, kunne den udmærket bruges ved en dansk roebane i model, for der er store ligheder med flere af de lokomotiver, som sukkerfabrikkerne benyttede - tilmed stemmer den grøn/sorte bemaling ret nøje overens med de danske lokomotiver.

Det eneste, jeg ville ændre, var monteringen af en højere, slankere skorsten og anbringelse af lanterner/kulkasse på bagvæggen af førerhuset, subsidært en ny kulvogn i mere primitiv stil - og lidt personale i førerhuset. ■

Roco art. nr. 33237 Nicki S. H0e-model, epoke III-VI. Vejl. pris kr. 1.500,-



Overgangspladen kan lige anes på bagvæggen. Bemærk også det frie gennemsyn mellem kedel og bundramme

Moderne godsvogne – et blikfang

Af Flemming Søeborg

De fleste godstog i dag består af mere eller mindre ens godsvogne – i reglen møgbeskidte, men ind imellem dukker en nyvasket eller nymalet vogn op – eller også er der tale om en vogn med markant anderledes farve.

Piko har udsendt nogle nye, moderne og flotte godsvogne. Den ene er en presenningvogn til coils, metالرuller, fra det tyske vognudlejningsfirma ERR GmbH. – European Rail Rent. Firmaet har en bestand på 4.000 jernbanevogne til udlejning. Det er mange forskellige typer så som Eanos, Fals/Falns, Habis, Hbbillns, Hirrs, Laans, Lgss, Rens, Rilnss, Rns, Sggrss, Sgmmns, Sgnss, Smmps, Snps, Sps og altså også denne Shimmns.

Modellen er velproportioneret med pæne detaljer og som sædvanlig ordentligt påtryk. Presenningen virker realistisk med buler og folder, og når man løfter presenningen af, åbenbares vognens indre med holdere og plads til coils (metالرuller). Der medfølger en enkelt, som er med til at give den ret lette vogn mere vægt.

NACCO-tankvogn

NACCO, et udlejningsfirma med 9.500 jernbanevogne, blev i 2014 købt af det amerikanske firma CIT. CIT havde i forvejen 120.000 vogne og 400 lokomotiver. NACCO's vognpark består især af tankvogne til kemikalier og petroleum, bærevogne, højsidede åbne godsvogne og silovogne til transport af gødning, råstoffer, træ, stål og landbrugsprodukter.

Piko har ligeledes udsendt en ny tankvogn fra NACCO (litra Zacens), og det er en helt utroligt gennemdetaljeret vogn. Tanken er (i virkeligheden) lavet af rustfrit stål og er beregnet til kemikalier, herunder fenol. Pikos model er 'højglansforkromet', og jeg har aldrig set en så flot og skinnende model før – den er virkelig fantastisk.

Nu er det ikke kun 'det ydre', det kommer an på, men tankvognen har mange andre, 'indre' værdier: Påtrykket er superbt, detaljeringen såvel på under-



Moderne godsvogne kan godt være farvestrålende - i hvert fald som nyvaskede



Gavl med mange detaljer



Presenningen kan tages af, således at vognen kan læsses med coils - metالرuller. Der medfølger dog kun én

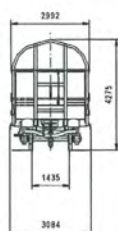
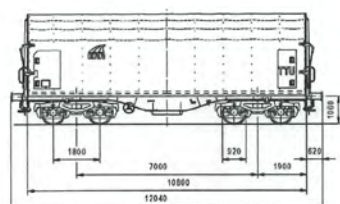
vogn som på betjeningsplatform ekstraordinær, og der er vist ikke en plet at sætte på noget som helst på modellen, der også holder målene. Det er blot synd, at en så flot vogn i virkelighedens verden hurtigt mister glansen, og det ville næsten være helligbrøde at patinere denne model – jeg ville nok nøjes med lidt tørpulver på bogierne.

Piko art. nr. 54585 ERR
Shimmns-vogn.
Vejl. pris. kr. 285,-

Piko art. nr. 54764. NACCO
Zacens-tankvogn, epoke VI.
Vejl. pris. kr. 350,-



En lignende, men ikke helt identisk blå Sfimmns-vogn i Fredericia 29. april 2010



Tegning af Shimmns-
vognen fra ERR GmbH.



En af ERR's blå presenningvogne. Foto
ERR GmbH.



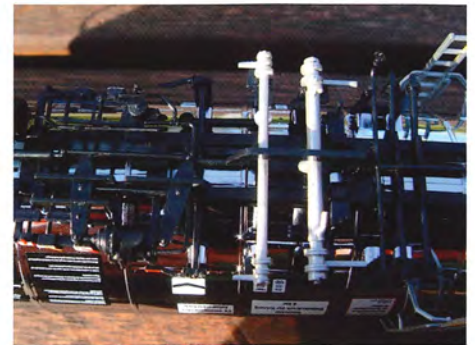
En meget flot epoke VI-tankvogn fra
NACCO - den stråler som et dollargrin
fra 1950'erne



NACCO-tankvognen er spejlblank over det hele



Knivskarpe påtryk på en spejlblank overflade - det er præcisionsarbejde



Undervognen behøver ikke at skamme sig mht. detaljer...



Et af forbillederne for Pikos nye NACCO-tankvogn. Foto NACCO-CIT



Litreringspladen viser, at vognen er hjemmehørende i Nederlandene

Adresseændring ...

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



En ombygning med problemer

Tekst og foto Peter Bernt Nielsen

Et klagesuk fra en entusiast

Så kom turen til mit gamle Märklin TEE-tog, nu skulle det have monteret en HAMO-magnet, digitaliseres og samtidig have indbygget lys i hele togstammen, i motorrummet og i førerkabinen for styrevognen.

Dieselmaskinen fik monteret en ESU LokPilot V 4.0 og kom til at køre fint frem og tilbage. Fintrimningen af CV-værdierne for motoren tager tid, og den er endnu ikke helt færdig. Nu blev hele toget defineret frem for dieselmaskinen, og lidt specielt blev "aux1" tilsluttet de røde slutlanterner og "aux2" til lys i maskinrummet.

I styrevognen blev der monteret en ESU LokPilot Fx 3.0 funktionsdeko-der, og her blev bakfunktionen for "F0" (den gule ledning) tilsluttet de hvide frontlys, "aux1" til lys i hele vogntoget, "aux2" til lys i førerrummet og endelig "aux3" til de røde slutlanterner. "Aux4" blev ikke benyttet.

Så var det tanken, at "F0" som sædvanlig skulle være lys for og bag, "F1" lys i hele togstammen i kupeerne, "F2" lys i førerrummet, "F3" og "F4" røres der ikke ved, og "F5" er lys i maskinrummet. Herudover skulle "F8" give rødt slutlys i begge ender af toget.

Med brug af en ESU Programmer blev det hele læst ind i funktionsdekoderen, og alt skulle herefter virke, så lyset foran i dieselvognen passede med lyset i styrevognen. Dieselmaskinen fik en adresse og styrevognen en anden adresse, og meningen var at lave en dobbelttraktion. Det skulle være muligt at ændre CV-værdierne på hver sin deko-der, mens togstammen stadigvæk kørte rundt på anlægget.

Problem efter problem

Det er ikke altid, lykken er med en. Det var umuligt at få noget til at virke i styrevognen, og jeg havde en mistanke om, at det ikke var muligt at kalde dekoderen op. Så er der kun én ting at gøre, nemlig at læse vejledningen for dekoderen. Her står, at man kan tilbagestille dekoderen til fabriksindstillinger ved at indtaste

"08" i CV 08. Det blev gjort på ESU's 50200; men uden resultat, dekoderen var stadig ikke kontaktbar. På ESU's Programmer findes under fanebladet "Programmer" "Reset decoder", hvilket også blev forsøgt. Nu blev en del af dekoderens CV-værdier tilbagestillet til fabriksværdierne; men at kontakte dekoderen var stadig ikke muligt.

Det endte med at dekoderen blev udskiftet med en ny, da der åbenbart måtte være en fejl i den, eller måske var den blevet mishandlet ved indbygningen.

Påny blev programmet indlæst i den nye deko-der med samme resultat. Forbindelsen blev tabt, og det hjalp heller ikke at indtaste "08" i CV 08. Hvad nu?

Noget måtte jeg finde på. Det kunne ikke være rigtigt, at to dekoderer var "syge", så på ESU Programmeren åbnede jeg et nyt projekt, hvorefter man skal vælge, hvilken deko-der, der er indbygget. Her blev så valgt LokPilot Fx 3.0, og uden at jeg indtastede nogle værdier, blev det hele indlæst i dekoderen.

Så burde den have fået adressen "3", "F0" skulle være frontlys og så fremdeles med de øvrige "F1", "F2"

Det havde den også, og alt fungerede fint, så herefter blev programmet så

indlæst, og nu virker alt fint. Senere har jeg blevet lavet en dobbelttraktion, og her virker alt fint.

Den udskiftede funktionsdeko-der er havnet tilbage i kassen og bliver efter ovenstående behandling indbygget i næste tog.

Det er en fornøjelse at køre togstammen ud på rangersporet, slukke lyserne på "F0", og tænde de røde slutlanterner i begge ender med "F8"; mens pas alligevel på, for er der monteret bi-color lysdioder (der kan lyse hvidt og rødt), så glem alt om denne opkobling. Tændes der for hvidt og rødt på samme tid, brænder de af.

Nu vokser træerne ikke ind i himlen. Et par dage efter skulle der køres med modeltog, og dette nye vogntog skulle ud at køre. Der var dobbelt blink i togstammen og hurtigt blink i frontlyset, og jeg kunne ikke kontakte toget, så det endte med endnu en gang indlæsning værdierne for funktionsdekoderen, og derefter programmet. Nu har jeg lært, hvordan man skal gøre!!

Tænk, i vore unge dage købte man et tog, satte det på skinnerne, drejede på transformatoren, og så kørte det. Nu skal åbenbart også være noget af en supernørd indenfor computerverdenen for at kunne køre med modeltog.



Det klassiske TEE-tog fra Märklin - nu digitaliseret med stort besvær. Foto Peter Bernt Nielsen

DU 65 – en fransk dræsine



Af Flemming Søeborg

DU 65 er det prosaiske navn på den franske dræsine

I 1965 anskaffede de franske statsbaner (SNCF) 141 nye dræsiner til afløsning af gamle typer, der tildels stammede fra før 1948; der blev bygget tre serier, som i det store og hele var ens, men med forskellige motorydelser. Da godsmængden på skinnerne voksede i disse år, var det nødvendigt med bedre udstyr til vedligeholdelse af sporene.



En af de virkelige dræsiner. Foto REE Modèles



Arbejdstog mellem St. Die og Strasbourg, juni 1981, fotograferet fra toget. Foto Flemming Søeborg



DU 65 på et sidespor på en flot, fransk modeljernbane. Foto D. Buraud

De nye dræsiner DU 65 var velegnede til sporarbejder, da de ud over at kunne medbringe værktøj m.v. kunne fragte kolonner på op til 18 mand - og tillige have en eller flere vogne med materialer tilkøbt. Den tilladte vognvægt var op til 60 tons, afhængigt af de spor, der skulle vedligeholdes. Den maksimale hastighed var 70 km/t. Motoren var en UNIC-dieselmotor med hydraulisk transmission; hjulene stammede fra skinnebusser. I 1980'erne blev motorerne udskiftet med Renault-industrimotorer, og hastigheden blev forhøjet til 80 km/t, men dog med mindre godslast.

Med tiden blev flere dræsiner ombygget med f.eks. hydrauliske kraner,

store sneplove, skinnebørster, og en enkelt blev ombygget til kørelednings-eftersyn med en opbygning med store ovenlysruder. Selvom de er aldrende, er mange i dag bevaret, da de er nemme at reparere, ikke belaster sporet ret meget, er i god stand og nemme at bygge om. En enkelt er bevaret af Jernbanemuseet i Mulhouse. Dræsinerne har dog totalt forbud mod at køre på TGV-strækningerne.

Modellen fra REE

Allerede i 1970'erne sendte Jouef en pæn model af DU 65 på markedet, men den led som så mange andre af firmaets produkter af, at den havde svært ved at køre (trepolet motor). Tilmed fyldte motoren så meget, at



Dräsinen set forfra...

vinduerne var mattede – ligesom f.eks. på Märklins legendariske skinnebus (nr. 3016). Nu er der omsider kommet en ordentlig model af DU 65 på markedet. Det er REE Modèles, der har lavet den, og den lever op til vore dages ønsker om gode modeller. Således er den ene aksel ekvibreret, men der er kun træk på den anden, ikke ekvibrerede bagaksel.

DU 65 er målfast, og måske endnu bedre, der er frit gennemkig gennem den store, åbne kabine. Der er komplet indretning med plasticsæder, førerplads osv., og det er nærmest en hel balsal til sporkolonnen. Udvendigt har DU 65 heller ikke noget at skamme sig over, for modellen er forsynet med alle de detaljer, som forbilledet har; udførelsen er eminent, og der er blot en lille pose dele, man selv kan montere, herunder en kobling til den ene ende. Dräsinen kan trække et mindre



...og bagfra. Bemærk de moderne, firkantede puffere på modellen

antal lette vogne, men den har ikke hæfteringe. Modellen i sig selv består af 170 dele, så det er ikke en 'primitiv' model! De profilerede sider stemmer overens med forbilledet, og læssefladen har rhombemønstret dørkplade. Undervognen er lige så detaljeret, og der er indvendig belysning lidt neon-agtig samt to lanterner med hvidligt lysskift i hver ende. I den digitale udgave er der originallyd, men den analoge model har tilpas motorlyd, så ekstra lydmodul er ikke nødvendigt! Modellen importeres af Lekbo Handel & Modeltog ved Finn Lekbo.

REE Modèles DU 65
Vejl. pris kr. 1.295,-



Tegning af DU 65. Arkiv REE Modèles



Gennembrudte jalousier på køleren - c'est magnifique



Mange, fine detaljer så som sandrør på modellen



Interieur i dräsinen - styrepult i midten, røde vinylsæder til kolonnefolkene. Bemærk det lidt søvnige lys

Ser dit skrivebord sådan ud

Så skal jeg nok
hjælpe dig!

TURN'S TALSERVICE
v/ Birgit Turn Jensen



- Bogføring & årsregnskab
- Hos dig eller hos mig
- Uddannet registreret revisor
- Kendskab til mange forskellige bogføringsprogrammer
- Hurtig og effektiv!

Pilevej 21 • Nr. Lyndelse • 5792 Årslev • Tlf. 20 40 37 87 • birgit@turn.dk • www.turn.dk

Engelske håndbøger til lokomotivbygning



Af Niels Gerlev Jensen

For nogle år siden fik jeg Iain Rice's bøger om ætsede og hvidmetalbyggesæt. Nu fik jeg så endelig bogen om chassiskonstruktion. At læse den var, som om der åbnede sig en helt ny verden.

I mange år har jeg ønsket at have en stor samling af DSB's damplokomotiver. En hel del har jeg fået købt. Der har dog altid været et eller andet, der enten ikke fungerede (som på Heljans modeller), eller også havde de svært ved at stå ordentligt på sporet. Her nu sent i livet, trekvart århundrede henne, har jeg besluttet mig til bare at bygge løs og ikke være bange for at save og skære i de kære modeller.

Her kommer så Iain Rice på det helt rigtige tidspunkt. For han gør det. Han laver nye chassiser til EM eller P4-skala til 00-skala modeller, han sætter detaljer på og bemander førerhuset og reducerer kullene i tenderen og meget mere.

Hans vigtigste budskab er dog, at modellerne skal kunne køre let og ubesværet. For at kunne det er det vigtigt, at de holder hjulene, og det er alle hjulene, nede på skinnerne hele tiden, og at kobbelstængerne er helt uden slør. Han går ind for ekvibrerede undervogne. På den måde kan man få en fornuftig styring fra hjulene, de er jo ikke koniske bare for et syns skyld.

Forløberne kan få en kontrolleret del af vægten overført, og trækraften bliver bedre. Han beskriver, at det ikke er nødvendigt med modeller, der skal være tunge for at kunne trække. Regner man vægten ned fra forbillederne, vejer de fleste modeller flere gange det, de burde.

Bogen Locomotive Kit Chassis Construction giver en metodisk gennemgang af alle aspekter af arbejdet. Teksten er let forståelig, og der er mange illustrationer og tegninger. Denne bog

Den kætterske metode - lad hjulene rotere med strøm på, mens man spraymaler dem og undervognen. Illustration fra Locomotive Kits Chassis Construction

er fra 1992, så mange materialevalg er ikke helt aktuelle. Den anden bog, der er fra 2013, men som forudsætter at man har læst den første bog, fører materialevalget ajour. Der findes meget at få i Storbritannien, de bygger meget selv i alle deres forskellige standarder. Vi har kun én H0-standard, men briterne har fire eller fem i den størrelse. Det er i dag blevet nemt at vælge en motor eller et gear. Hjul findes der så mange af, at man næsten bliver forvirret. Romford-hjul passer dog til de fleste DSB-lokomotiver, og slaglængden passer normalt også. Fræse- og drejede lejer og hornblokke er der også mange af, så det er bare at bestille hjem.

Iain Rices metoder er ind imellem noget overraskende: Han bruger en saks, hvor vi andre ville save. Han har heller ikke så mange små bor, han borer hellere for småt og anvender en rival bagefter. Ingen af hans beskrivelser kræver dyre maskiner som fræsere, drejebænke eller dyrt kvartningsværktøj.

Det mest overraskende er nok den "kætterske" metode (hans eget ud-



Markit hjul og hornblokke, beregnet til forbedring af UK Modellers C-maskine. Foto Niels Gerlev Jensen



Udvekslinger til lokomotiver. Illustration fra bogen *Steam Locomotives*

tryk), han bruger til at spraymale det færdige chassis. Han spraymaler det, mens hjulene drejer rundt! Så er der jo ikke problemer med at få malet bagved egerne! Og hvorfor risikere, at det, der virker nu, ikke virker efter at have været adskilt? Malede man delene først i stedet for, så blev de jo bare ridset, når de skulle samles igen!

Han gennemgår også detaljeret konstruktionen af udvendige styringer, selv om mange britiske lokomotiver har indvendig styring. Desværre for en dansker er Allan-styringen kun vist som et skrækeksempel, men han har vist et eksempel på ventilstyring!

Han er efter eget udsagn en "neanderthaler", der i mange årtier har bygget mere end 400 lokomotiver, både i OO og i EM og P4. Mange af hans emnente modeller er vist i bøgerne.

Steam Lokomotives handler, ud over nogle meget britiske indledningskapitler, mest om at forbedre færdigkøbte lokomotiver. I nogle tilfælde giver han dem dog et helt nyt chassis, eller i det mindste forbedrer han køreegenskaberne på dem.

Det er jo noget, der er aktuelt for danske modelbyggere. Jeg har bl.a. fundet ud, af hvordan jeg skal få mine PR- og P-maskiner ud at køre igen.

Så det er bare om at række op på hyl- den og tage fat i de ufærdige byggesæt af C-, P- og F-modeller, som står der, og så komme i gang.

Der er sket så meget i de 40 år der er gået siden J. Guldbæk Christensen skrev sin bog "Damptrækraft i model". Alle materialer er blevet meget bedre, og de er blevet utroligt lettere tilgængelige takket være Internettet. Derfor synes jeg, at andre også skal opleve den begejstring, som jeg har oplevet. Om ikke andet så und jer selv at læse bøgerne. ■



The '57XX' frames ready for final erection, with the two end spacers in place on opposite frame. Note the 'simples' for the rivets on the lower firebox sides, pushed out with a scriber as describe. The bearings of the fixed axle are also in place to act as location for the 'reference rod' during final assembly.



The chassis fits, in all its primitive glory - MDFB base, hardwood 'up-stand', reference lines ruled on with a Roving pen. Sorry about the shadows - a sunny day!



The chassis in course of erection on the fire - spacer tabs located in frames, reference is

Samling af undervogn. Illustration fra *Locomotive Kits Chassis Construction*

Iain Rice: *Locomotive Kit Chassis Construction in 4 mm*. Wild Swan Modelling Publications, 1993.

Iain Rice: *Steam Lokomotives*. J.H.Haynes & Co. LTD., 2013. ISBN 9781844256365

LOCOMOTIVE KIT CHASSIS CONSTRUCTION in 4mm



IAIN RICE

Kosangas-tankvogn i N

Tekst og fotos Rolf Brems

Minitrix har udsendt en model til det danske marked, nemlig en Kosan trykgasvogn epoke IV, nr. 33 86 751 5 031-6.

Vognten er bygget af Orenstein 1943, og den blev i 1947 købt fra DR. Længden var 12,7 m, og den kunne laste 27 t (62.000 l). Vognten var godkendt til 16 atm. tryk. Lasten var propan-gas, som blev transporteret flydende under tryk.

Vognten er i den bemaling, som man så den i 1980'erne. Alle påskrifter står skarpe, vægten er 15 gram, og er meget letløbende på sine metalhjul. Længden på vognten passer med forbilledet. Hjemstedet er Århus. Vognten blev udrangeret i 1988. ■

Minitrix art. nr. 15416.

Pris ca. kr. 225.-



Kosangastankvognten lever med den safrangule farve godt op, og modellen er meget vellignende

Nye indstigningsregler hos DSB?

Af Flemming Søeborg

Fra tid til anden iværksætter DSB nye kampagner, der skal få passagererne til at ændre adfærd – såsom at lade udstigende passagerer komme ud, før end nye stiger på toget eller at få dirigeret passagerer med cykler hen til cykelrummene i S-togene. Seneste nye påfund er at forkorte stationsopholdene ved at lade passagererne stige ind og ud samtidig (ad samme dørparti) – de første forsøg bliver for tiden gjort med dobbeltdækkervognene.

Som det ses, er markeringen enkel, men tydelig for de fleste på perronen – grøn for de indstigende, rød for de udstigende. Det kræver dog, at man ikke er farveblind. Håbet er, at de rejsende tager ideen til sig, da stationsopholdene derved (teoretisk) kan halveres.

Ydermere er systemet så simpelt, at udlændinge kan forstå det, selvom de ikke forstår dansk – sandelig en videreførelse af de bedste DSB-traditioner inden for design.

Og dog – det er blot et 'teknisk uheld'. Den røde folie, der skulle dække den grønne farve på denne dobbeltdækkervogn, er forsvundet, så der er opstået et 'blandingsdesign', men måske skulle DSB alligevel afprøve idéen? Den er i hvert fald givet videre her – ganske gratis. Vognten blev i øvrigt fotograferet på København H. den 15. juni 2015. ■



Dobeltdækkervogn med nye dørmarkeringer

Eaos-godsvogn i N

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Ganske uventet dukkede en DSB Eaos-godsvogn op fra Fleischmann 'piccolo'. Der er vistnok ikke tale om en nyudvikling, men dog immervæk en vogn med et nyt nummer til N-kørerne.

DSB's Eaos-vogne stammede fra Poprad i Tjekkioslovakiet, men var lejet hos AAE. De havde en afvigende, rødbrun kulør i forhold til den dengang gældende norm hos DSB, ligesom litereringen var udført med en anden skrifttype end det gængse Helvetica-skriftsnit. De kørte mest med skrot.

Den har fine, skarpe påtryk, men da det ikke er den tjekkiske vogn, der er forbillede for modellen, afviger den på nogle punkter, bl.a. ved kun at have tre midterfelter mod DSB-vognens fire. Der er heller ingen lodrette profiler i yderfel-



Nærbillede af påskrifterne i sædvanlig Fleischmann-kvalitet

terne, men mon ikke man kan leve med det? Vægten er blot 14 gram, og vognen er uhyre letløbende. ■

Fleischmann 'piccolo', art. nr. 828331. DSB Eaos-vogn, skala 1:160. Vejl. pris. kr. 120,-



Eaos-vognen i al dens magt og væld. Den er afsporet for ikke at blæse væk i stormen...

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Magasinet fylder fem år i 2016

I næste nummer kan du bl.a. læse om:

Nyt fra Nürnberg

Besøg hos professor Niels Egelund – en Märklin-ven

Test af BR 103 fra Piko og Fleischmann

Stålvogne fra Dekas/McK

Mit Danmark – Lars Olov Karlssons fortælling

Sporvejsmuseet i Lissabon

Gamle, danske ølvogne i model

Specielle jernbaner i Østrig

Århus Havnebane

Fra portør til stationsleder – ny bog

Ny, stor bog om godsvogne

Farligt gods på jernbanen – en oversigt

- og selvfølgelig meget, meget mere

Ret til ændringer forbeholdes

Redaktionel bemærkning

I 2016 går Spor og baner ind i femte årgang, og det markerer vi med en gradvis overgang til flere selvbetjeningsfunktioner for læserne - f.eks. ved abonnementsfornyelse, bladbestilling, betalingsmåder, adresseændring og personlig konto. Vi arbejder samtidig på at lave nogle gode tilbud - såvel til faste abonnenter som til nye. Det kan være rabat på særlige, udvalgte modeller til faste læsere, prøveabonnementer af kortere varighed, kampagner af forskellig art. Den digitale verden åbner nye muligheder. Det sker ikke på én gang, men vil blive udviklet i årets løb. Slutteligt vil vi minde om den beskedne prisstigning i abonnementet.



Tekst og foto Flemming Søeborg

”Et lokomotiv er ikke en kagedåse...” var der nogle, der sagde, da EG-lokomotiverne kom på sporet i al deres opsigtsvækkende bemaling. Men var der noget galt i, at et lokomotiv ikke længere var rødt/sort, bemalet i et stift designprogram, der kunne være udtænkt af en kontrollfreak? Bevares, 1970’ernes designmanual var vel gennemtænkt og gennemarbejdet, der var sans for virkemidler, proportioner, signalfarver og æstetik, men det var samtidig et meget stramt designpro-

gram, der ikke levnede meget spillerum til afvigelser, uregelmæssigheder, improvisationer og fantasi.

Det kom tilbage med EG-lokomotiverne. Nu kom der pludselig farver på, irregulære farveklatter, spil, spræl, udflydende linier, uvante sammenstillinger, nytænkning af gamle symboler (det vingskudte vingehjul), ja næsten noget feminint over disse ellers meget maskuline og kraftfulde lokomotiver.

Den fortættede kraft nærmest stråler ud af billedet her fra Holmstrup vest for Odense, hvor et EG-lokomotiv

i januar 2011 kommer farende med et vestgående godstog – naturligvis i transit, for Danmark er jo for lille til at have indenrigsk godstrafik på skinner... det vidste man bare ikke for 50-100 år siden. God jul til alle – og lad os håbe på lidt snedække, således at vi kan se tog i anderledes omgivelser i vinter!”

Glædelig jul