

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Nr. 25 · Februar 2016

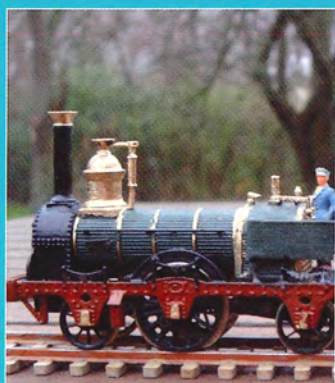
DKK 118,-



HP-godstog på Vittrup station 1963



Artitec-hjørnehus



'Odin' i H0



U Hansa fra A.C.M.E.



Brolægning af gader

BK 25.02-2016 - 13.04.2016
DKK 118,- SEK 148,- NOK 150,-

ISSN 2245-4039



9 772245 403007 00025

BK returge 15



www.facebook.com/sporogbaner

Scan koden eller send en
e-mail til birgit@turn.dk
og bestil dit abonnement





smtmodeltog.dk
Modeltog og modelbyg - Webshop, butik og værksted



Sommer nyhed 2016

ROCO 76131 Herningværket I/S Vestkraft 3 vognssæt med hver sit litra nr.
Vognene er produceret eksklusivt for SMT-Modeltog i samarbejde med ROCO



Billedet er et arkivbillede og viser ikke helt korrekt vognene

Bestil dem nu på www.smtmodeltog.dk
kontakt@smtmodeltog.dk
eller ring 97 36 10 12

SMT-Modeltog Jægervej 9 6900 Skjern

DANMARKS JERNBANEMUSEUM



VIDEN OG VETERANTOG

Kom med på anderledes veteran-togsture rundt i Danmark. Turene i de historiske tog gøres levende af fortællinger om de steder, vi kører forbi, og de steder, hvor vi gør holdt.

Se kørsler på jernbanemuseet.dk

De russiske sovevogne er ankommet - med præcis forsinkelse!



Vælg mellem
nr. 288 og 401

kr. 475,-

- eller tag begge

kr. 775,-
i alt

Husk porto ved forsendelse!

Stadig på lager



Chevrolet Impala
kr. 275,- pr. stk

FRISPORET deltager på markederne
i Bramdrupdam-Hallen 2.-3. april &
i Frederiksberg-Hallen den 10. april

tlf. 62 21 25 50

www.frisporet.dk · frisporet@frisporet.dk

Leder

Vi er nu godt i gang med 2016, messen i Nürnberg er overstået, og den bragte måske ikke de store nyheder, men var stadigvæk et samlingssted for verdens producenter af modeltog, indkøbere og forhandlere. Når messen ikke længere har den allerstørste bevågenhed, kan det skyldes flere ting – dels internettets overtagelse som nyhedsbringer, dels at det er meget dyrt at udstille på messen – og dels, at antallet af forhandlere stadig skrumper. Det giver derfor mindre udbytte for virksomhederne at deltage på messen. Den er dog stadig et fremragende udkigsvindue for, hvad der sker universelt i vor miniatureverden, og det er stadig i hal 4A, fagfolk fra branchen mødes og udveksler idéer og erfaringer – samt ser, hvad konkurrenterne har fundet på!

2016 er især syd for grænsen et særdeles betydningsfuldt år – det er nemlig 500-årsjubilæet for det tyske *Reinheitsgebot*, loven, der sikrer verdens bedste og rene øl (man må i Tyskland kun lave øl af vand, malt, gær og humle, og mere behøver man heller ikke). På modeljernbaneområdet har det betydet utallige modeller af ølvogne – nogle realistiske, men de fleste blot fantasifulde vogne. Året igennem vil vi vise kendte og mindre kendte udgaver af ølvogne, først og fremmest danske i bladet – og der er rariteter imellem. Der er flere nyheder inden for dette tema på vej.

Jeg vil godt benytte lejligheden til at takke alle abonnenter for deres meget store tillid og støtte til bladet gennem fornyelse eller nyttegning af abonnenter her ved årsskiftet. Det forpligter, det ved jeg, og jeg gør mit bedste



På vej til messen. Foto Suzanne Henriksen.

for at leve op til forventningerne – en bred orientering om modeljernbaner, en dækkende nyhedsformidling, spændende beretninger fra nær og fjern og fængende fortællinger om jernbanen i sin helhed. Det er lige spændende for mig at se, hvordan hvert enkelt nummer udvikler sig – fra de første tanker om bladets indhold og udkast til artikler til, hvordan det rent faktisk folder sig ud, efterhånden som nye og uventede artikler dukker op – ofte lige før sidste frist. Lad det hermed være en opfordring til alle, der har noget på hjerte eller kender til nogle, der kan fortælle deres historie fra jernbanen, om at give sig til kende. Hvis du har et modeljernbaneanlæg, som du gerne vil præsentere for andre, så kontakt mig eller en af bladets skribenter – vi rejser gerne landet rundt for at fortælle om alt det, der sker.

Jeg har nævnt, at der i år vil ske nogle ændringer med bladet; inden længe er vi klar med en nemmere abonnementsordning med personlige konti, og de digitale løsninger giver mange flere muligheder, som vi vil indføre lidt efter lidt. Meningen er, at det skal blive lettere at tegne abonnement eller at se længden på abonnementet, melde adresseændring og andre praktiske ting. Og så melder Gyldendal, at bogen *"Der kommer tog"* nu er solgt i 4.000 eksemplarer, og at forlaget regner med at lave et tredje oplag af bogen. Det må vel kaldes en succes – og det er vist kun DSB's store køreplan, der kommer i større oplag, når vi ser på jernbanelitteratur!

Slutteligt vil jeg blot her minde om nogle af forårets udstillinger og markeder: Den 2.-3. april går det løs i Bramdrupdam-Hallerne, hvor DMJU afholder årets største modeljernbaneudstilling. Mød op og oplev de mange flotte anlæg og tal med medlemmerne. Weekend efter er der atter legetøjsmarked med masser af nyt og brugt modeltog i Frederiksberg-Hallerne. Spor og baner er selvfølgelig med begge steder. På Danmarks Jernbanemuseum sker der meget i årets løb. Den 4. marts åbner en mini-udstilling om Olsen Banden og den orange traktor, og i påsken er der veterantogskørsel. Se også omtalen i bladet og kig på hjemmesiden www.jernbanemuseum.dk for flere oplysninger. På gensyn i 2016!

Med venlig hilsen,

Flemming Søeborg



Witzel Hobby



MODELHUSE OG BYGGEMATERIALER

Limprodukter og diorama-materialer

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



Besøg vores online shop:
www.witzelhobby.dk

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

Danmarks største SAMLERTRÆF for GAMMELT LEGETØJ FREDERIKSBERGHALLEN

Jens Jessensvej 16, København F

søndag den 10. April & søndag 4. September
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 25, 5. 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.
Løssagspris kr. 118,-

Abonnementspriser for 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.

Ved abonnementets udløb fremsendes automatisk nyt
girokort for de næste seks numre

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 synspunkter og
meninger er forfatternes egne og deles ikke nødvendigvis af
redaktionen.

Forside-billedtekster

Stort billede: HP-godstog på Vittrup station 1963. Foto HGC

Små billeder fra v mod h: Artitec-hjørnehus. Foto Spor og baner.

'Odin' i H0. Foto Spor og baner. U Hansa-vogne fra A.C.M.E Foto Spor
og baner. Brolægning af gader. Foto Spor og baner.

Indholdsfortegnelse

Når professoren holder fri	5
Tur til HP 1963	9
Odin	12
Fra portør til stationsleder	15
Goethes modeltog - 185 år efter	16
Mit Danmark - set fra Sverige	18
Mikkels verden i 3-D	22
Årbog 2015	24
Gamle ølvogne	25
Barndoms minder fra Lygten station	26
Heljans nye strategi	31
Brostensvalsen	33
U-Hansa fra A.C.M.E	35
Nyt fra Nürnberg	37
Bogen om jernbanen og Vordingborg	42
Svenske industribane-damplokomotiver	43
'Munkestuen' - eller henne om hjørnet	44
Efterlysning	46
Flot værk om remiser i model	47
BR 103 i stereo	48
DAF-lastvogn i H0	53
En tyksak på skinnerne	54
Hilsen fra Tjernobyl	54
Ramsherred 1-3 fra Danscale	55
Godnat med minitrix	55
Skrot fra Roco	56
Hørfrø-olievogn fra GBJ	57
Liniepæl fra KS	57
Hs-typerne fra McK	58
Rettelser	59
Berigtigelse	59



Ryomgård station, december 2014. Krydsning mellem to Desiroer. Inden længe er dette historie, og Århus Letbanes tog kører her i stedet. Foto Asger Christiansen.

Når professoren holder fri...

Af Flemming Søeborg.
Fotos John Schøler Nielsen

Hvilken sammenhæng er der mellem et jetfly og et klassisk Märklin-anlæg? Det kan Niels Egelund, flypilot, professor i specialpædagogik samt passioneret Märklin-kører fortælle om.

Niels henter John S. Nielsen og mig ved stationen i Holte. Jeg har taget John med, da han er en eminent fotograf, ud over at være en passioneret modelbygger og samler. Vi kører direkte til huset og er hurtigt enige om at stige op ad en hønsstige til loftet, hvor Niels har sit 'refugium'. Heroppe er der lyst og rummeligt i det store, nyistandsatte loftsrum – og langs væggene er der en Märklin-bane monteret på hylder.

- Ja, siger Niels, der er altså ingen dekoration på anlægget – det er ikke det, der siger mig noget. Det er kørslen, det er oplevelsen af togene, der fascinerer mig. Når jeg kommer hjem efter en lang arbejdsdag, hvor det måske har været lidt anstrengende, er det skønt at gå herop med et glas rødvin, tænde for strømmen og lade togene køre.

- Kører de automatisk?

- Ja, det gør de, men jeg kan selvfølgelig også styre dem og signaler og sporskifter selv – der er bare så mange, at jeg har svært ved at huske hvilke knapper, der hører til hvilket sporskifte og signal, ler Niels. Derfor lader jeg i reglen togene køre automatisk, så de stiller signalerne efter sig – og det er rent mekanisk og analogt.

- Hvor mange tog har du i drift?

- Der er fire på yderbanen, og på de indre baner kan der parvis køre to, så der er i alt 12 tog, der kan køre – ikke på én gang, men som sagt efter tur. Niels tænder for de klassiske, blå Märklin-transformatorer, og straks efter er der lys i sporskiftlanterner, signaler og i de fleste af de huse, der trods alt er på anlægget.

En Mo begynder at brumme. Lyden tager til, efterhånden som maskinen bliver 'varmet op', og efter nogle sekunder begynder den at køre – under voldsom lydudvikling. – Det er en model fra Togdillen, fortæller Niels,



Niels Egelund og Deres udsendte i modeljernbanerummet på loftet.

og jeg er meget overrasket over lyd-niveauet – jeg kører jo udelukkende analogt. Det passer bedst til de klassiske Märklin-modeller og passer i øvrigt også mig bedst. Mo'en kører et stykke vej, sætter signal for toget foran, der starter, mens Mo'en til gengæld langsomt standser op foran signalet, der atter viser rødt. Således fortsætter sekvensen fremad, hvor det ene afløser det andet efter tur.



Et kig over den fjerneste del af anlægget med moderne remise.



Den anden del af anlægget med banegård, drejeskive og perroner.



En af opstillingsbanegårdene med forskellige stammer.

Klassikere i brug

- Hvilket tog er det ældste, du har?
- Det er det schweiziske, fireakslede ellokomotiv (Re 4/4). Nogle af vognene er dog ældre – jeg købte mit første Märklin-tog i 1957, det var det franske ellokomotiv, der satte hastighedsrekord, men jeg har siden købt nogle ældre vogne og lokomotiver – og mit ældste katalog er fra 1952. Der er en særlig charme over de klassiske modeller, der er mere gods og vægt i dem, og så elsker jeg lyden af dem, når de kører – det er den ægte vare. Det tog dog lang tid, inden jeg fik flere modeller – Märklin var ganske skrækkeligt dyrt dengang – en krokodille kostede nok 3-400 kroner, hvilket var en formue i 1952. Jeg byttede ind imellem også modeller med mine venner. Mange af modellerne som f.eks. skinnébussen har jeg derfor først kunnet købe som voksen – og anlægget her begyndte jeg først på, da vi fik isoleret loftet for nogle år siden. Nu er temperaturen ret konstant, men jeg har dog

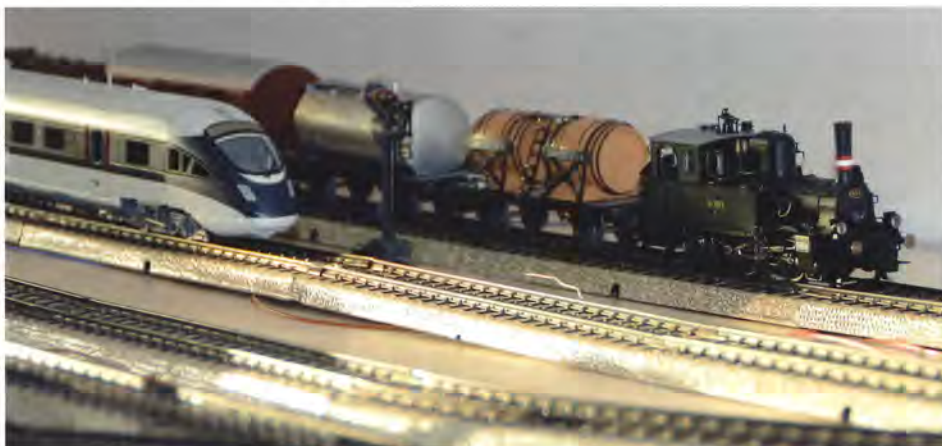


Modeller fra alle producenter fylder sporene - her f.eks. en Mz fra Electrotren i forgrunden.

også en varmeovn, hvis det bliver for koldt. Jeg har i øvrigt også en Krokodille nu, men det er den nyere type.

- Du har også en del damplokomotiver, ser jeg.

- Jo, jeg har anskaffet meget forskelligt materiel – og ved et tilfælde fik jeg en toleder-maskine foræret. Jeg kan dog ikke køre med den her, så den står bare til pynt. Ingen af os kan umid-



Stor spændvidde i materiellet - fra F-maskine til BR 605.



Den henstillede, italienske toleder-maskine bag remisen.



Det fine, lille klassiske E 63 i grøn udgave - for mange et attraktivt lokomotiv.

delbart identificere modellen, men efter at have kigget på litereringspladen i forstørrelse kan John afgøre, at det er en FS-maskine, altså et italiensk damplokomotiv. Det står henstillet bag remisen.

- Jeg har også fået fat i Märklins drejerskive – den var jo også uopnåelig for os børn dengang. desværre er der ikke plads til så mange spor ud fra den.

- Hvad siger din kone til din toginteresse?

- Hun støtter den – faktisk har hun foræret mig et af lokomotiverne, og hun kender forskel på dem. Det var meningen, at hun skulle sidde og læse i et hjørne heroppe, når jeg kørte med togene, men det havde hun alligevel ikke lyst til. Vore to drenge har heller ingen interesse i togene – de har kigget høfligt på dem, men det siger dem ikke noget. Til gengæld møder jeg ofte kolleger eller gamle bekendte, der også har modeljernbane hjemme, men som har gået meget stille med det gennem årene.

Nærmest født ind i det

- Hvor har du interessen fra?

- Jeg kommer fra Odense, og som lille dreng var jeg meget henne på banegården for at se F-maskinerne rangere. Jeg var meget fascineret af at se dem samle et godstog, og jeg har tilbragt mange timer på banegården, og jeg fik også lov til at køre med på maskinerne. Der kørte også sporvogne i byen dengang, og jeg kendte dem alle – ligesom jeg kunne alle registreringsnumrene på bybusserne og vidste, hvilke vognnumre de havde. Jeg kendte også reklamerne på busserne – de var dengang malet på karosseriet og sad der flere år ad gangen.

Min farfar var stationsforstander ved Sydfynske Jernbaner, først på Vester Skerninge station, senere på Gudme, men jeg kan først huske det efter 1949, hvor DSB havde overtaget



Niels Egelund fulgte rangeringen med F-maskiner på Odense Banegård. Her er det F 424 med et par portører, der hænger sig fast i et par kæder på førerhuset - et farligt arbejde. Foto HGC.

SFJ. Jeg mindes, at jeg har kørt med på damplokomotiver fra Gudme til Svendborg omkring 1950. Interessen for jernbaner har jeg holdt ved lige. I dag tager jeg altid toget, når jeg skal rundt i landet for at holde foredrag eller lignende - det er skønt at kunne slappe af bagefter på 1. klasse og læse eller arbejde - eller blot nyde togturen.

Den anden karriere

Mens vi har talt og kørt med togene, har John fotograferet på livet løs, og vi bliver enige om, at det er tid til en pause, selvom det er fascinerende at kigge på signalernes farvede lanterner og deres genspil i de blanke skinner her, hvor det begynder at blive mørkt. Vi kravler ned ad hønsestigen igen, og passerer en flot restaureret veteranmotorcykel (Sachs 98 cm³ fra 1937) på 1. sal, og i det rummelige og hyggelige køkken får vi kaffe og kringler - og talt om lidt af det, som også fylder Niels Egelunds liv.

Han er professor i specialpædagogik og direktør for Center for Strategisk Uddannelsesforskning ved Danmarks Pædagogiske Universitetsskole, men ud over dette betydningsfulde arbejde har han tillige været flyvechef, pilot og luftkaptajn i Muk Air, SAS, Sterling Airways og Atlantic Airways - og så har han som en af de yderst få danskere ejet sit eget jetfly.

- Hvad var det for et fly?

- Det var en Fouga Magister, et fransk trænings- og øvelsesfly, som jeg købte i 2001. Det var et fantastisk fly, der var let at flyve, og jeg har lavet mange opvisninger med det og haft gæster med om bord. I sommer satte jeg det på museum, da det efterhånden var blevet for besværligt at få tilladelse til at



Odense Sporvejs vogn 1 i løb 3 er her fanget lige ved Odense Domkirke, Skt. Knuds Kirke, den 9. august 1951. Foto Leif Bang.



Vester Skerninge station med tog fra Svendborg mod Faaborg, 1950. Foto Vester Skerninge Lokalkrav.



Gudme station med vandtårn og ellers fred og ro den 21. juli 1963. Foto HBDS.



Den røde skinnebus med bivogne var fast inventar på næsten alle Märklin-baner gennem 50 år.

flyve med det – og jeg ville nødigt se det blive splittet ad for at blive brugt til reservedele. Jeg er dog medejer af nogle andre fly, bl.a. en KZ III (Kramme & Zeuthen, danskbygget, klassisk propelfly) – og så har jeg en del fjernstyrede modelfly og helikoptere. Den ældste model-helikopter var så tung, at den fløj med kabel forbundet til et bilbatteri, så aktionsradien var begrænset! I dag vejer de jo nærmest ingenting og flyver fantastisk.

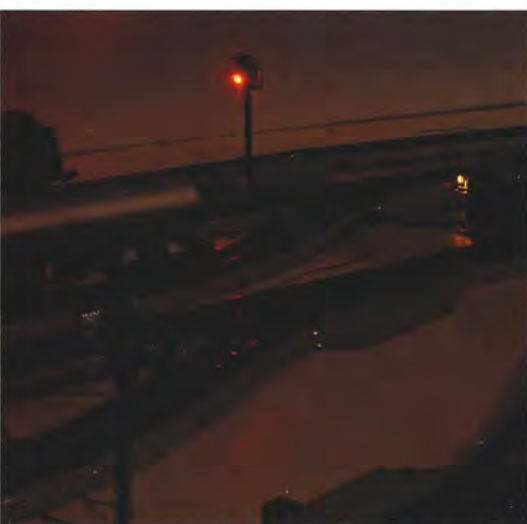
Det har været nogle fornøjelige timer i Niels's selskab. Det er tid til at bryde op, så han kører os tilbage til stationen – og få minutter senere bringer S-toget os ind til byen igen. ■



På anlægget er der også franske, amerikanske og svenske maskiner.



De schweiziske modeller har fascineret utallige generationer af modeljernbanevenner.



Aftenstemning over anlægget - tid til afsked.



Den sorte mus, Märklins nr. 3000, er en klassiker blandt modeljernbanemateriel - produceret i over 5 mio. eksemplarer.

*... Støt de hjemlige producenter,
ellers forsvinder de..!*

Tur til HP 1963

Tekst og fotos Hans Gerner Christiansen

Som nævnt i første del af historien om turen til Hjørring Privatbaner den 28. juni 1963 ville jeg en tur til Vittrup på Løkkenbanen, da jeg fra min første tur på banen var klar over, at der skulle finde en krydsning sted mellem godstoget og en skinnebus. Jeg købte en returbillet fra Hjørring til Vittrup, og den kostede kr. 5,00. Den anden jernbaneinteresserede, som jeg havde truffet i DSB-toget, ville videre til Åbybro, idet han ikke havde kørt Løkkenbanen igennem.

Toget bestod af en orange skinnebus, som jeg desværre ikke har nummeret på, og tilkoblet den var den specielle lille godsvogn med skinnebuskobling, IF 194, som nu var malet brun. Når man normalt kørte i skinnebus, kunne man se gennem hele toget, men det blev her brat stoppet af en gavl, der ikke var gennemsigtig.

Efter lidt ventetid kom godstoget sydfra. Som sædvanligt var det trukket af et af de lange, "firkantede" diesellokomotiver, og som sædvanligt skrev jeg ikke nummeret op. Toget bestod forfra af tre privatbanegodsvogne i tre forskellige farver, så det drejede sig formentlig om stykgodsvogne. Derefter kom en pakvogn, HP E 81, og til sidst en tankvogn. Toget stoppede med pakvognen ud for pakhuset, og da man var færdige med af- og pålæsningen, rangerede godstoget ind på sidesporet, idet der skulle være krydsning med et tog fra Hjørring.



Godstog sydfra holder, så pakvognen er placeret ud for pakhuset i Vittrup. Kort efter at billedet er taget, rangerede godstoget ind i sidesporet, da der skulle være krydsning.

Det var et iltog, der kun holdt ved nogle få stationer, og det kørte kun til Løkken. Det var en slags badetog, der kørte fra Hjørring kl. 12.00 og forlod Løkken igen kl. 16.05. Det bestod af en ensom Kielervogn M 23, som kørte frem og tilbage.

I ventetiden faldt jeg i snak med lokomotivføreren på godstoget, så da iltoget var passeret, satte godstoget så hurtigt i gang, at jeg ikke fik et billede. Jeg havde fået at vide af personalet, at grunden til, at der ikke var nogen personvogn i godstoget, var en ændring i køreplanen, så der var indsat en skinnebus, således at folk kunne komme hurtigere til Hjørring. Det undrede mig, at man gad forbedre køreplanen, når banen alligevel skulle lukke kort efter.

Det varede ikke længe, før skinnebussen kom, og denne gang var den uden tilkoblet godsvogn. Inden Hjørring overhalede vi godstoget, så jeg kunne nå at få endnu et billede, da det kørte ind på Hjørring station.

Jeg har altid godt kunnet lide billeder af tog i landskabet, når det ellers var muligt. Nord for Hjørring gik de to baner i en lang gennemskæring, inden de delte sig og gik til henholdsvis Åbybro og Hirtshals. Der ville jeg ud og tage billeder. Jeg blev ikke skuffet, men da der var et godt stykke vej derud, blev jeg noget øm i fødderne. Det glemte jeg, da der begyndte at komme forskellige spændende tog, som jeg fik billeder af. Da jeg havde fået tilstrækkelig med billeder i gennemskæringen, begyndte jeg at gå langs banerne ind mod Hjørring, men jeg tog stadig billeder, for med korte mellemrum kørte HP's skinnebusser fra henholdsvis Hirtshals og Åbybro ind til Hjørring. Den sidstnævnte havde den pudsige pakvogn med skinnebuskobling på slæb.

Da jeg var humpet tilbage til Hjørring, kiggede jeg på mit ur og blev klar over, at der var lang tid, til nattoget kørte sydpå, så jeg kunne nemt nå at tage en tur til Hirtshals. M 21 holdt klar, så jeg gik ind og købte en returbillet til Hirtshals for kr. 4,50. Jeg har skrevet i mit album, at den lille motorvogn blev kørt meget fint af en lille mand, som dårligt kunne nå ned til gulvet, når han sad på stolen. Heldigvis havde M 21 fået halvautomatisk Wilson gearkasse, for skulle han betjene den gamle koblingspedal, kunne det knibe.

Da motorvognen ankom til Hirtshals, skyndte jeg mig at stå af og gik ned mod havnen, for mit tog havde forbindelse til Norgesfærgen, og for at komme ned til den skulle motorvognen skifte retning, så den kom ned i højde med færgestationen, som så meget ny ud. Jeg tog et billede af den gamle motorvogn ved den nye færgestation, og det må siges, at det var kontraster.



Skinnebustog nordfra på Vittrup station. Efter SM-en kommer pakvogn med skinnebuskobling, IF 194.



M 23 som iltog fra Hjørring til Løkken kom susende.



Jeg gik ud til den store gennemskæring nord for Hjørring, hvor banerne stadig ikke var gået fra hinanden. Første tog var M 21, der kom fra Hirtshals.



Det største tog, jeg fotograferede i gennemskæringen, var dette godstog, som var på vej til Hirtshals. Trækraften blev meget naturligt leveret af HP's største lokomotiv HP 13.



Et beskedent godstog med HP 13 som trækraft forlader Hirtshals. På den ene side er der vildtvoksende marehalm og på den anden sidespor og fabrikker.



Den anden skinnebus solo ankommer til Vittrup station sydfra.



Ukendt "firkantet" diesellokomotiv med persontog til Åbybro kører gennem gennemskæringen nord for Hjørring. Første vogn er CL 30, og derefter følger en pakvogn. Et fint lille privatbanetog.



Jeg begyndte at gå ind mod Hjørring banegård, og som det ses, blev gennemskæringen efterhånden mindre. Det gjorde togene også, for her kommer SM 30 solo på vej fra Hirtshals. Det var ikke mange tog på Hirtshalsbanen, der blev kørt med skinnebusser.



HP 13 ankommer til Hirtshals med et beskedent persontog. Det var det tog, jeg skulle tilbage til Hjørring med, og som normalt var et større godstog.



For kr. 4,50 fik jeg lov at køre med HP 21 til Hirtshals og tilbage til Hjørring. På dette billede er jeg lige ankommet til Hirtshals, hvor motorvognen vækker betydelig interesse blandt ungdom og baneansatte.

På vej fra havnen og op til stationen stødte jeg på det store MaK-lokomotiv HP 13, som rangerede med et par vogne. Det så voldsomt ud på havnesporene, og bilerne så ikke ud af meget i forhold til. Jeg gik ud ad strækningen mod Hjørring og nåede ud til forbindelsessporet mellem havnen og stationen, inden M 13 kom op fra havnen. Der var nu koblet tre lukkede godsvogne bag på en personvogn og en rejsegodsvogn.

Jeg blev ude ved indkørslen, og det varede heller ikke længe, før den lille motorvogn kørte af sted mod Hjørring. Kort efter kom M 13 med det beskedne godstog.

Jeg gik en tur op i byen og besøgte en pølsevogn, og da jeg kom tilbage til stationen, ankom den lille motorvogn med en postvogn på slæb. Tilsyneladende kørte den frem og tilbage som en anden sporvogn, og det varede da heller ikke længe, inden den kørte tilbage til Hjørring.



Jeg kom først ned til havnestationen, og på dette billede er HP 21 også kommet. Der var adskillige nordmænd med toget, og de skulle selvfølgelig hjem med færgen.

Ifølge køreplanen varede det lidt, inden der igen kom liv på stationen, så jeg gik ud for at finde den gamle station. Det lykkedes forholdsvis let, for den havde selvfølgelig de sædvanlige store hvide sten i hjørnerne. Den var nu beboelse. Jeg gik derefter ned til fiskerihavnen og nød den friske luft. Solen var kommet frem, og det hele så dejligt ud. Desværre nærmede afskedens time sig, og jeg gik op på stationen endnu en gang. Det varede ikke

længe, før M 13 vendte tilbage med det beskedne tog bestående af en personvogn og en pakvogn. MaK-lokomotivet løb omkring de to vogne og var tilsyneladende klar til at afgå mod Hjørring. Det stod der ikke noget om i køreplanen. Det viste sig, at toget normalt medførte en masse godsvogne, og så ville man ikke kunne holde en persontogskøreplan. Det var imidlertid ingen hemmelighed, at toget kørte, for der steg adskillige rejsende ind i

personvognen. Jeg blev inviteret op på M 13, og på turen til Hjørring fik jeg en masse at vide om banen. Det var særdeles flinke lokomotivførere, man havde på HP.

De sidste ord i min billedmappe er følgende: "Jeg havde haft en meget fin tur med fint vejr, så jeg var mæt af indtryk, da jeg satte mig ind i nattoget til Odense." Forhåbentlig fremgår det også af denne beretning. ■

... Støt de hjemlige producenter, ellers forsvinder vi..!

Odin

Af Flemming Søeborg

Det er en gammel ønskedrøm, i hvert fald for mig, som omsider er gået i opfyldelse: *Odin* kan nu fås som model – i H0! Det er Fagerli Models på Langeland ved Mikkel Fagerli, der står for projektet, der tilmed er udført med den nyeste teknologi, 3-D print.

Modellen produceres så langt væk som i USA, hvor det foregår på en avanceret 3-D-printer hos firmaet *Shapeways*. Bestilling foregår via internettet, og man får undervejs i processen løbende besked om, hvor langt bestillingen er nået – og cirka hvornår modellen (byggesættet) kan forventes at blive leveret. I mit tilfælde gik der små to uger fra bestillingen, til fragtmanden afleverede pakken endda før tiden.

I den ret store kasse lå en masse folie og luftpuder, og i midten et antal små, forseglede plastposer med delene – cirka ti i alt (vægt 14 gram – emballagen vejede mange gange mere!). Delene til *Odin* lå sorteret i poserne – husk at bestille begge sæt, så maskinen bli-



Et velkendt kontrafej - 'Odin' på vej.



Mængden af dele er overskuelig. Bemærk, at en fjeder allerede er knækket af - det er nærmest uundgåeligt.



Detaljer af tenderen - meget spinkle sager.

ver komplet. Modellen er konstrueret således, at der er meget få smådele, der skal monteres – f.eks. er håndbøjler, ventiler, trækstænger, fjedre m.v. allerede fra begyndelsen *printet* med, så de sidder på deres rette pladser. Byggedelene, der er logisk inddelt i grupper, skal blot sættes sammen og bemales – hvilket er det største projekt ved samlingen. Alle dele er fremstillet i mælkehvidt acrylmateriale, og selvom det ikke fremgår, hvad man skal bruge som lim eller maling, giver det næsten sig selv – Humbrol-farver for mit vedkommende og cyanolim, evt. forstærket med R/C Modellers Craft Glue, der binder på nærmest alting. Hvad farver angik, holdt jeg mig til den 1:10-model, der holder på Danmarks Jernbanemuseum, selvom farverne måske var anderledes (se også museets årsskrift 1993). Hjul medfølger ikke, dem må man selv i byen efter, og der er heller ikke motor eller strømoftag med. OBS! Det viste sig at være en dårlig idé med Humbrol-farver. Malingen kan nemlig ikke tørre helt på acryl-

materialet (de halvtransparente dele). Jeg kontaktede Mikkel, som anbefalede vandbaserede farver fra Citadel (bruges f.eks. til Warhammer-figurer). Delene skal forinden renses i isopropylalkohol. Det var for sent for mit vedkommende, men tippet er hermed givet videre.



Delene bemalet i henhold til den eksisterende model.



Brug en pen med flydende gulfarve til de blanke dele på modellen.



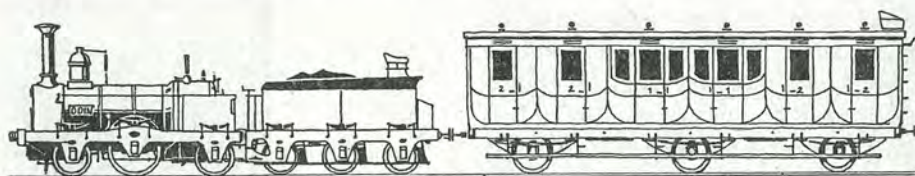
I modlys opdager man først disse 'støbe-baner' på tenderens overflade - men det meste skal dækkes af kul.

Nem at samle

Samlingen volder ingen problemer og er pæret. Pasformen er eminent, detaljeringen superb, og allerede ved den indledende prøvesamling – for at blive fortrolig med delene – får man et godt indtryk af modellen. Desværre er delene ret ømfindtlige – således knækkede flere af fjedrene, ligesom en puffer og et 'rækværk' knækkede under håndteringen af delene. Jeg overvejede at bruge Romford/Markit-hjul, men endte med at bestille fem aksler med RP 25-hjul fra Weinert gennem min lokale hobbybutik (nr. 5654, 11,5 mm Ø, ti eger). Det drejede sig om maskinens for- og efterløber samt om de tre aksler på tenderen. Drivhjulet havde jeg 'på lager' (fra Fleischmann P 8), men det skal udskiftes, når jeg finder et passende fine *scale-hjulsæt* uden vægtblok og hul til kobbelstang. To af akslerne på tenderen kan lige klipses på plads, ellers må man selv trække et hjul af hver aksel og montere delene i hullerne. Normalt bruger jeg *Fohrmann*-hjulafrækker, men værktøjet var blevet væk, så jeg benyttede *den grove metode* i stedet – hammer, tang og søm, og det gik udmærket. Husk at justere hjulene nøje bagefter igen. Hvis man bruger hjul med større flanger, skal løbebanens diameter være



Et par fjedre forsvandt under samlingen og må erstattes af andre, lignende dele. Guld-pennen lavede nogle klatter på domene – de skal fjernes, når mester får tid.



ODIN med trekslet kupévogn. På tenderen er placeret sæde for togsmeden, der skulle holde udgik bagud med toget. Tegning Erling Nederland.

tilsvarende mindre, ellers klemmer flangen mod bremservanger. I øvrigt skal drivhjul være max. 18 mm Ø (fine scale) og have 18 eger.

Odin er for så vidt ikke forberedt til drev, her anbefaler Mikkell, at man bruger Pikos metode fra *Saxonia*, altså en "Geisterwagen" (godsvogn med indbygget motor). Ellers kan man nok finde et passende, toakslet lokomotivmodel med egerhjul og sætte en lukket vognkasse over, da det er lidt vel dyrt at ofre et helt togsæt på det. *Odin* er dog forberedt til montering af dekoder (i tenderen), og man kan nok også montere røgaggregat. Med i

sættet er et par ekstra koblingsstænger samt navneskilte, således at man kan døbe sin model *Odin* eller *Korsør*.

Om 3-D-modeller

Det er slet ikke så tosset at have en model af *Odin* på et moderne model-jernbaneanlæg, for som bekendt er Danmarks Jernbanemuseum i gang med at konstruere en kopi af det originale lokomotiv. Hvad øvrigt materiel angår, er man som modelbygger lige så ilde stedt som museet, for ud over et andet byggesæt af en gammel, sjællandsk godsvogn fra Mikkell er der intet på markedet, der umiddelbart kan bruges. På museet vil man dog bruge



Den første endestation for 'Odin', Roskilde Banegård. Postkort stemplet 19.7.04 København Ø. Arkiv Spor og baner.

Grønholtvognen, og i model kan man vel ommale en Piko-kupévogn og lade som om, at den passer til *Odin*.

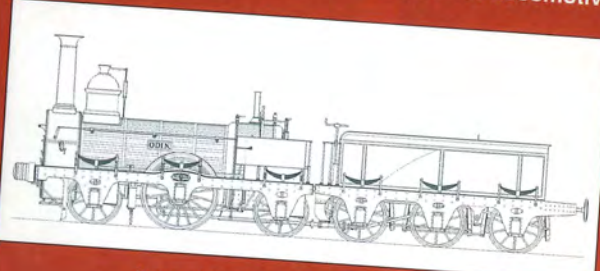
Der er håb om, at denne nye 3-D-teknologi i de kommende år vil medføre mange flere, specielle modeller, som de etablerede producenter næppe giver sig i kast med. Fagerli Models har i hvert fald åbnet Pandoras æske, og ud over *Odin* har firmaet en masse andre relevante småting i programmet, herunder den navnkundige rutebil *Røde Orm* fra Køge-ruterne. Den eneste ulempe, jeg umiddelbart kan komme i tanker om ved 3-D-printerne, er, at man som forbruger ikke har mulighed for at se og vurdere tingene før et eventuelt køb. Her må man stole på reklamen og informationerne på Internetsiderne, og det er jo ikke helt det samme som at stå i butikken og se og afprøve varerne. ■

Fagerli Models Odin (to del-sæt). bestilles via www.Shapeways.com Vejl. pris ca. 800,- kr.

Weinert-hjul nr. 5654 : 135,- kr. pr. aksel.

The Odin Project

Design and Construction of Denmark's First Locomotive



Prepared for The Danish Railway Museum
by
Michael R. Bailey and John P. Gilthero



Michael R. Bailey has a doctorate from the Institute of Railway Studies on the history of the British locomotive industry and is an Associate of Manchester's Museum of Science & Industry.

John P. Gilthero is a Chartered Engineer with many years experience in industry. He has a master's degree in thermodynamics and a doctorate in the history of technology.

Together they have undertaken investigation, restoration and conservation work on several early locomotives in Britain and Canada, and led the team that undertook the building of the working replica of Stephenson's 1835 'Planet' locomotive at the Museum of Science & Industry in Manchester. They have written two books on their archaeological study of Stephenson's 1829 locomotive, 'Rocket'.

Sharp Brothers & Co. of Manchester delivered the first way line in the Kingdom of Denmark: on the Zealand Railway. The name 'Odin' was on a brass plate on the boiler until 1862, but in 1864 the frames were bolted, were used to build a new rebuild locomotive ran until 1876.

No one knows for certain, nor any other locomotive from 'Sharp Brothers & Co.' in this early period anywhere else in the world, even though they were among the leading manufacturers and had an extensive production.

So today we have only a 1:10 model of Odin from the nineteenth century in the Danish Railway Museum as well as the very liberal imitation of the 'Odin Express' in Tivoli in Copenhagen. Our knowledge of how Odin was designed and built has also so far been rather limited.

The research carried out by Michael R. Bailey and John P. Gilthero on behalf of the Danish Railway Museum has given us much more insight into how Odin was built. By publishing their findings we are able to make this knowledge available to the many people interested in railway history.

Based on this research, it will be possible to create a full size reproduction of Odin, true to the original, but also a copy which will be capable of carrying passengers at the Danish Railway Museum.



Bogen om den nykonstruerede Odin - inspirerende at have ved hånden.



Og så er 'Odin' køreklar - en drømmemodell for mange. Drivakslens hjul skal udskiftes til en finere type, men det var, hvad værkstedet havde på lager.

Ny, stor erindringsbog

Af Flemming Søeborg

I nr. 24 omtalte jeg kort den nye bog af Arne Rehder (AR). Nu har jeg haft lejlighed til at læse den, og det var en nydelse. AR begyndte sit liv ved statsbanerne i 1951 som portør og blev uddannet som trafikassistent, selvom han helst ville have været togbetjent. En arbejdsskade på arbejdet forhindrede dog dette, og i stedet kom han til at arbejde ved over 100 forskellige stationer over hele landet og endte som stationsleder i Sorø.

AR beskriver meget grundigt og læseværdigt arbejdsforholdene på såvel store som små stationer, og det giver stor indsigt i et arbejde, der i dag er helt forsvundet. Han har ekspederet jernbanegods og slæbt ting ind og ud af godsvogne, været med som togfører på lokale gods- og roetog, fungeret som afløser på en mængde land- og bystationer og derigennem haft mange pudsige oplevelser – som han heldigvis fortæller frit fra leveren om. Andre DSB-ansatte har haft svært ved at fortælle deres erindringer for ikke at komme til at støde kolleger, for i et langt arbejdsliv har det ikke kunnet undgås, at man tørnede sammen eller ikke kunne omgås hinanden.



For at spare plads på sporene kørte ofte flere lokomotiver samlet ind til Maskindepotet fra Helgoland som her My-Mx-My i 1970. Foto Arne Rehder.

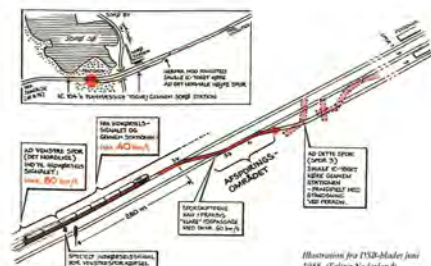


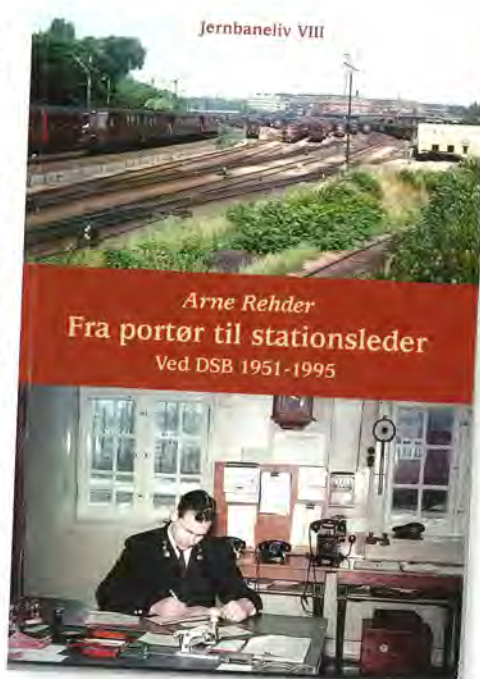
Illustration fra TSB-bladet juni 1988. (Erling Nederland)

Ulykkesstedet i Sorø 1988, nøjere beskrevet i bogen. Tegning Erling Nederland.

Det synes ikke at være tilfældet for AR, der har haft et godt arbejdsliv ved banerne. En af de pudsige oplevelser, han fortæller om, var den første aften-vagt på Dejbjerg station i Vestjylland. Stationens sikringsanlæg var anderledes end på de stationer, han hidtil havde været på, men det fortalte ingen ham. Det var tåget om aftenen, hvor han skulle rulle bommene op og ned, men på et tidspunkt ringede den lokale købmand, der boede lige ved baneoverskæringen, og spurgte ham om, hvorfor bommene var nede hele tiden, undtaget når der kom tog – så blev de hævet! Det viste sig, at trækbukken til bommene skulle betjenes omvendt af, hvad der var normalt, men heldigvis skete der ingen ulykker.

Denne og andre hændelser, hvor det kunne være gået galt, fortæller AR om uden omsvøb, og det er velgørende at læse, at selv erfarne, veluddannede personer kan lave fejl – og stå ved det bagefter. Det har altid heddet ved Statsbanerne, at det var lettere at få tilgivelse end tilladelse, og det har AR nok efterlevet, for han nævner flere tilfælde, hvor han eller kolleger har handlet på egen hånd eller pr. konduite, ofte i strid med de officielle retningslinier. F.eks. havde offentligheden ønsket, at årsdagen for togkatastrofen i Sorø i 1988 skulle markeres ved, at IC 104 passerede ulykkesstedet med nedsat hastighed. Det modsatte DSB sig, men AR tog sagen i egen hånd og lagde otte buketter tulipaner på stedet til minde om de otte dræbte passagerer ved afsporingen. Netop på Sorø station gjorde personalet også det, at de efter lukketid vendte stationskontorets computerskærm ud mod perronen og satte den tæt op ad vinduet – så kunne man som passager følge med i toggangen og se, om der var forsinkelser (det var før de elektroniske info-skærme). Det viser, at man i hvert fald i Sorø tog hensyn til passagerernes ønsker og behov.

Han måtte i sit lange virke også være med til at lukke et antal landstationer på Sydbanen – Herlufmagle, Vrangstrup og Klarskov – og de folk, der skulle foretage den fysiske nedlæggelse, gjorde det helt bogstaveligt. I



Herlufmagle, hvor sikringsanlægget havde været passet og plejet af personalet til det sidste, blev støbejernsfundamentet smadret med en stor hammer, ganske usentimentalt, hvorefter det blev båret ud.

AR nåede ikke selv at se sin erindringsbog færdig, da han døde kort tid, før bogen blev udgivet. Den er et værdigt eftermæle, og det kan ikke nok så meget fremhæves, at denne slags bøger tjener til at holde erindringer om det jernbaneliv, der for længst er væk, i live for kommende generationer. Blot en skam, at der er nogle sjuskefejl i teksten, og at bogen skulle have været igennem en mere påpasselig korrektur. Det ødelægger dog ikke fornøjelsen ved bogen, der tillige har en meget flot og spændende billedrække, hvoraf mange stammer fra AR selv og ikke har været kendt af ret mange før. Det er jernbanen set indefra – og godt fortalt. ■

Arne Rehder: *Fra portør til stationsleder ved DSB 1951-1995*. 130 sider, hæftet. bane bøger 2015. vejl. pris kr. 249,-

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

Goethes modeltog - 185 år efter

Af Flemming Søeborg

Ingen, og heller ikke den tyske digter, forsker og videnskabsmand Johann Wolfgang von Goethe (1749-1832), havde vel kunnet forestille sig, at verdens ældste model af et lokomotiv kunne forsvinde ud af syne gennem mange år – for så pludselig at dukke op igen, tilmed fuldstændigt velbevaret.

Det drejer sig om selvsamme model, som Goethe af engelske venner fik tilsendt i 1831, et par år efter det legendariske lokomotivslag ved Rainhill, hvor lokomotivets praktiske anvendelse ved jernbanen én gang for alle blev slået fast. Lokomotiver, og jernbaner for den sag, var på det tidspunkt noget ganske nyt for næsten alle mennesker, og skønanden Goethe, der levede fulgte med i udviklingen inden for teknik, videnskab og forskning i bredeste forstand (geologi, mineralogi, vej- og broanlæg, almene kemiske og fysiske love, farvelære m.m.), interesserede sig også for jernbaner, som på det tidspunkt udelukkende var et britisk fænomen. Den første jernbane på tysk grund var Nürnberg-Fürth-jernbanen, der først åbnede i 1835, tre år efter hans død.



Stielers maleri af J.W. von Goethe, 1828.

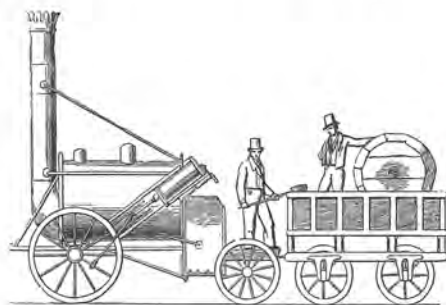
Lokomotivmodellen var en primitiv udgave af datidens lokomotiver, med en vis lighed med f.eks. vinderen fra Rainhill, *Rocket*, men ikke helt. Modellen var 28 cm lang, havde en sporvidde på 5 cm, og den efterlignede

datidens lokomotiver – af hvilke der ikke var mange – på udmærket vis uden at være en nøjagtig model. Den var netop en syntese af forbillederne – der er elementer fra *Rocket*, fra *Sans Pareil* og *Puffing Billy*, mens dommen synes at stamme fra et nu ukendt forbillede; cylindrenes anbringelse svarede til, hvordan de sad på *Rocket*. Personvognen lignede mere de vogne, man brugte til hesteforspand f.eks. på Budweis-Linz-banen.

Om det skyldes modelbyggerens



Illustration af lokomotivet med vogn fra Modeljernbanen 1950. Arkiv Spor og baner



Ældre tegning af *Rocket* med personalet i stiveste puds. *Early Railways*, 1964.

ufuldstændige kendskab til *Rocket*, eller om modellen skal tolkes som et eksempel på 'et lokomotiv', skal vi lade være usagt. I hvert fald var Goethe begejstret for modellen, og han beskrev den således: "En model af en maskine eller et bygværk kan ikke formidle originalen bedre til os; thi vort øjes synsfelt lader os altid kun opfatte et deludsnit af originalen og sætter os aldrig i stand til at betragte værket i hele dets opbygning. Tilmed er modellen det bedst egnede middel til at anskueliggøre formål, form og virkemåde." Han var så pyret om det lille lokomotiv, at hans to børn, Walter og Wolfgang, slet ikke fik lov til at lege med det – modellen var hans ejendom, som han nidkært vogtede over. Han forstod dog ikke helt dampmaskinens virkemåde, men var fuld af beundring over effekten og kunne sagtens se fremtidsmulighederne i denne nye teknologi.

Forsvundet – og genfundet

Historien kunne være endt her. Goethe døde i 1832, dele af hans indbo m.v. blev samlet og udstillet, der blev lavet museum til hans ære, og interessen for hans liv og forskning voksede med tiden. Den tyske forfatter og modelbygger Ernst Ganzer skrev i midten af 1900-tallet en udførlig artikel om Goethes forhold til netop denne lokomotivmodel, baseret på studier af tilgængelig litteratur. Modellen havde han ikke adgang til, men den blev solgt i 1907 for 70 guldmark, og den vides at have eksisteret i 1922 og i 1936. Nogle af hans konklusioner var øjensynligt baseret på gætterier, blandt andet mente han (og andre), at hjulene var af tin. Ganzers artikel var på tysk, men den blev trykt på dansk i *Modeljernbanen* marts 1950 og genoptrykt ti år senere i *Modeljernbane Nyt* 5/1960.



Forfatteren Ernst Ganzer med kartonlokomotiver i 1931. Arkiv epoche Modellbau, Mannheim.

Nu ville tilfældet, at Ernst Plattner, som er forretningsfører for virksomheden *epoche Modellbau GmbH* i Mannheim, der blandt andet laver modelbiler i H0 (Tempo Matador, Scania Vabis, Unimog m.m.), tilfældigt var faldet over den danske artikel, og det viste sig, at den tyske originaltekst ikke var til at spore nogetsteds. Hr. Plattner spurgte mig da, om jeg ville

oversætte den danske tekst tilbage til tysk, hvilket jeg gjorde i efteråret, og nu kunne Goethe-forskningen komme et skridt videre. Som nævnt regnede alle med, at den lille lokomotiv-model forlængst var gået al kødets vej – Tyskland havde trods alt siden 1936 været igennem endnu en verdenskrig, havde været sønderbombet, det havde været delt i to gennem 40 år og haft en tumultarisk efterkrigstidshistorie, men Ernst Plattner var ikke den, der gav op. Han kontaktede Goethe-museet i Weimar, og herfra svarede man ganske overraskende tilbage, at den bemeldte model da befandt sig i kælderen – og øjensynligt havde gjort det hele tiden! Ingen af forskerne havde tænkt på at søge dér!

Hr. Plattner fik lov til at tage modellen i øjesyn (med hvide handsker), den måtte også fotograferes i 'koldt' lys, for den historiske model er lavet i papir/karton og er derfor meget skrøbelig og ømfindelig over for lys. Med Ernst Plattners ord: *"Vi har en kartonmodel med små, tynde kobberblikdele for os. Hjulskiverne er samtidig sporkranse, og de vikledede løbeflader er limet stumpet på. Akslerne er tilspidse- de træspyd (som ostespid), de løber i vikledede, små rør. Kartonnet, her papir, er blevet bølgeformet ved bemalingen. (...) Der er ingen fortrykte linier, så der er ikke tale om et masseprodukt. Fremstillingen ses bedst ved et af forhjulene: Delene er tilskåret med en pennekniv ved brug af skabeloner, og et sted er skabelonen skredet. En malefejl ved koblingen henviser til et hurtigt, billigt produkt. Der er altså ikke tale om et*



Live-steam model af Rocket fra Triang-Hornby 1965. Arkiv Spor og baner.

enkeltværk, lavet for den berømte Goethe, men 'nogen' har derimod foræret Goethe en 'normal', kommerciel model. Desværre er der ingen engelske museer, der besidder en lignende model."

Modeltoget – spøgeri eller virkelighed?

Der hengik en del årtier efter Goethes lille papirmodel, inden jernbaner som legetøj for alvor fremkom i Tyskland – først som flade modeller à la tinsoldater, flere år senere som køreklart legetøj (drevet med damp, urværk eller elektricitet). Den udvikling kender vi nok. I Ernst Ganzers artikel hedder det: *"Modeljernbanehobbyen er imidlertid blevet en alvorlig drevet fritidsbeskæftigelse hos alle 'teknisk højt begavede folkeslag', der griber unge og gamle på samme måde. (...) Prøv, kære læser, at give Dem i fantasiens vold og forestil Dem Goethe stående foran et*



The Rocket, tegnet i 1956 af Erling Nederland.

af vor tids legetøjsbutikkers vinduer. Den grånende digter har lagt armene over kors og støtter med den højre hånd sin kind, dybt hensunken ved synet af det ubegribelige. Fascineret står han lang tid foran ruden og følger med sine store øjne en elektrisk miniaturebane på dens ovale vej. Han kan ikke forstå, hvorledes det er muligt, at det lille tog kan bevæge sig fremad uden ild og vand. Netop da lukker indehaveren for strømmen og toget standser. Var det dog kun et spøgeri?"

Således blev Goethe-forskningen bragt et lille stykke videre, og den tyske jernbane- og kulturhistorie fik en lille justering, alt sammen på grund af en tilfældig opdagelse af et gammelt, dansk modeljernbaneblad. Ja, hvem skulle have troet det i 1831? Mon Goethes samtidige, H.C. Andersen, kunne have fundet på dette eventyr om det lille papirlokomotiv, der blev væk og forsvandt – og blev fundet igen, mange år efter? ■

Hele historien om Goethe-lokomotivet blev præsenteret (på tysk) i *Das Modellbahnheft - Die Festschrift zum Jubiläum 175 Jahre Deutsche Eisenbahn* i 2010.

Tak til Ernst Plattner for medvirken til denne artikel.



Ernst Plattner med det skrøbelige Goethe-lokomotiv i Weimar-museets kælder.

Mit Danmark – set fra Sverige

Af Lars Olov Karlsson

I sommeren 1953 var jeg 11 år gammel. Dengang foretog jeg min første udlandsrejse. Den gik fra Malmø til København og varede blot én dag. Men rejsen gjorde et stort indtryk, et positivt indtryk, som jeg stadigvæk husker. Danmark er et dejligt land at rejse til. Hvor mange gange jeg siden da har været i Danmark, ved jeg ikke, men det er mange.



Porten til Danmark har næsten altid for mig været Helsingør med den elegante banegård. Jeg tager altid turen gennem den pompøse ventesal med den smukke trappe, selvom det tager lidt længere tid.



Det første, man så, når man kom i land i Helsingør, var et F-lokomotiv, som rangerede med vogne til og fra færgerne. Favoritrestauranten var på den tid Sundkroen på banegården, hvor man fra middagsbordene kunne se damplokomotiverne rangere. Billedet er fra 1962.

Rejsen til København foregik med mine forældre, og så meget jernbane blev det ikke til den gang. Vel ankomne til Havnegade med båden* kørte vi en rundtur med bus i byen og besøgte blandt andet Magasin du Nord.

Jeg konstaterede hurtigt, at legetøjsafdelingen blot havde Märklin-tog, så det var uinteressant. Det havde vi jo også i Stockholm. Det blev som sagt ikke til meget jernbane. Jeg ved, at vi passerede Hovedbanegården og så et damplokomotiv. Jeg spurgte min far, om det var et svensk F-lokomotiv, men det kunne han ikke afgøre. Det største indtryk gjorde dog hyrevognene på mig. Her brugte man VW-rugbrød som hyrevogne. Den model var man knapt nok begyndt på at sælge i Sverige, og bestemt ikke som hyrevogne. En anden ting, jeg lagde mærke til, var de typiske taxaer med passagerummet forlænget hen over bagakslen og en bagende uden vinduer. Der fandtes såvel ældre som nyere Mercedes-Benz-biler ombygget på denne måde og formodentlig også andre mærker. Siden da har jeg forgæves ledt efter sådanne hyrevogne ved mine besøg på danske bilmuseer og veteranbilstævner. Er der ikke bevaret nogle af dem? Findes de heller ikke som H0-modeller? Et slutteligt indtryk af det første danmarksbesøg var Toblerone-chokolade indkøbt på bå-

den hjem. Den trekantede chokolade er noget, som jeg siden dengang altid har forbundet med Danmark.

Vel hjemme i Stockholm opdagede jeg, at i min hobbyforretning, Wentzels på Appelbergsgatan, havde de et dansk modeljernbaneblad, *Modeljernbanen*. Ved et udsalg købte jeg en bunke gamle blade, og jeg læste dem fra ende til anden. Sproget var fremmed, men det gik rigtig godt med at læse det, og jeg lærte mig meget om de danske jernbaner. Favoritnum-



En af de ombyggede taxabiler, som Lars Olov noterede sig som et særligt, dansk fænomen, her på Trianglen på Østerbro i slutningen af 1950'erne. Bygningen i baggrunden med de tre tårne hedder i øvrigt Skt. Petersborg efter den russiske zar Peter den Store, der engang overnattede i et ældre hus på stedet. Postkort i John Schiøler Nielsens samling.

meret var nummer syv fra 1950. Det havde en lang reportage om danske modeljernbanebyggere, som var på besøg i Stockholm i 1950. Der var meget, som jeg naturligvis genkendte, så som Jernbanemuseet, Roslagsbanen og modeljernbaneklubben *Järnvägs-selskapet* (hvis anlæg til og med var på omslaget). Det største indtryk gjorde en lille beretning om, at man oplevede Stockholm som mere velstående end København. Man kunne endda købe bananer her. En deltager spiste seksten bananer, sagdes det...

Senere kom der et andet modeljernbaneblad, *Model-Bane Nyt*, som jeg købte og læste med samme store interesse. Disse kundskaber havde jeg gavn af, da jeg senere kom til Danmark igen. Det næste besøg var i begyndelsen af 1960'erne, hvor min skole havde en ugelang rejse til Skåne i bus. I Skåne så vi forskellige seværdigheder, foretog studiebesøg på industrianlæg og virksomheder, badede i havet og dansede om aftenen. Vi var også på en éndagstur til København. Min skole var et handelsgymnasium. Vi var alle 17-18 år, og vore lærere anså os for at være ret voksne, så i programmet indgik også et besøg med prøvesmagning på Tuborg-bryggeriet [det lå dengang i Hellerup]. Det var usædvanligt for en skolerejse! Mit minde fra det besøg er, at da vi kom ud på gaden, kom en rød sporvogn forbi. Jeg havde jo læst om sporvognene i mine tidsskrifter,



En af de to rødmalede ledvogne (nr. 803) ud for Tuborg og Kastrup-Holmegårds Glasværk i Hellerup, den 6. september 1965. Det er klart, at når man forventer at se gule sporvogne i København, vækker en rød vogn dyb forundring. Foto Leif Bang.



Små detaljer, som tiltaler en historiker. Det lille gummihjulstog i ZOO i København har damplokomotivet P 125 som trækkende enhed. Og præcis, som man gjorde, da lokomotivet var nyt, kører man dette lokomotiv baglæns. Foto fra 1985.

men efter hvad jeg forstod, var alle sporvognene i København gule. Det førte til, at da jeg kom hjem, skrev jeg et brev til Københavns Sporveje og spurgte, om jeg havde set rigtigt, eller om jeg havde drukket for meget øl. Der kom et venligt brev tilbage, hvor man skrev, at jeg kunne stole på mine øjne. Man havde faktisk to nye, røde ledspurvogne på prøve. Desværre fik jeg aldrig fotograferet nogle røde sporvogne ved senere besøg, da var alle vogne gule, som de skulle være.

Besøgene blev talrige i Danmark. Jeg kom op til privatbanerne, Gilleleje-banen, Frederiksværksbanen og Nærum-banen lærte jeg hurtigt at kende. På det tidspunkt havde de allesammen Scandia-skinnebusser, og senere kunne jeg følge Lynetternes indtog. Og nu har de tredje generations motorvogne i drift.

Sommeren 1961 tog vi på en dagsrejse fra Simrishamn til Bornholm. Der fandtes på den tid smalsporede loko-



Første generations motorvogne lærte jeg at kende på Lyngby-Nærum Jernbane med de sølvmalede skinnebusser, Sølvpi-len (eller Sølvgrisen). I dag kører tredje generations motorvogne siden dengang, Regio-Sprinteren, som allerede har haft to bemalinger. Der er altid noget nyt at se på i Danmark. Foto fra Jægersborg 1965.

motiver, motorvogne og skinnebusser. Vi nåede at fotograferer i Rønne og køre en tur med skinnebussen, inden skibet sejlede tilbage igen. I en boghandel købte jeg "Jernbanens Hvem Hvad Hvor", en bog, som jeg værdsætter meget, og som jeg stadig læser



DBJ motorvogn M1 ved Rønne N. 1961.

i næsten hver uge. Der har man virkelig haft succes med at få masser af information ind på lidt plads. Meget af det, jeg ved om danske jernbaner, stammer herfra. Jeg synes så meget om den, at jeg arbejder på en svensk pendant. Hvornår den bliver færdig, er der dog ingen, der ved...

I 1962 blev det til en uge med bil i Danmark, og da besøgte min gode ven Sture og jeg de fleste jernbaner på Sjælland, Lolland og Falster. Vi fik arrangeret besøg i lokomotivremisen i København og på flere små stationer og privatbaner. Vi blev meget fint modtaget overalt. Man viste os rundt og lod os fotograferer, hvad vi ville. Desværre havde ingen af mine danske blade nævnt noget om roebanerne på Lolland, så dem opdagede vi slet ikke. Vi burde dog, om ikke andet, have set sporene af dem, men nej. Derimod havde vi et godt besøg på Faxe Jernbane. På den rejse nåede vi også at se på nogle privatbaner, som siden forsvandt, Køge-Ringsted Jernbane og Kalvehavebanen.. Vi oplevede endda en af de første driftsdage på museumsbanen Maribo-Bandholm.

I 1961 var Dansk Jernbane-Klub blevet etableret, og jeg blev medlem. Jeg fik mest kontakt med klubben gennem medlemsbladet, senere gennem tidsskriftet "jernbanen". Jeg var med på en af klubbens ture til Østtyskland, DDR, med smalsporsbanerne på Rügen, hvilket var en stor oplevelse, Men det er en anden historie.

Jeg begyndte at arbejde ved Statens Järnvägar i Stockholm i 1967, og jeg var nu og da på tjenesterejser til



SNNB Sm 11 og 'rumpegeden' Sb 11 i Stubbekøbing sommeren 1962.

Malmø og Hålsingborg. Så plejede jeg at forlænge rejserne med en feriedag og rejste over til Danmark. Det var stadigvæk Sjælland, som var mit mål, så som Odsherreds Jernbane og Høng-Tølløse Jernbane. De havde på det tidspunkt meget brugt, svensk materiel, og det var jo spændende.

Efter nogle år blev det ferierejser med min familie, hovedsageligt med bil, og der kom jeg for første gang for alvor til Jylland og fik oplevet de herlige jernbaner dér. En del af dem havde jo også gamle, svenske skinnebusser, men det var nok i første omgang de gamle, firkantede motorvogne og motorlokomotiver, som interesserede mig. Der var i 1970'erne stadig mange af sådanne tilbage, selvom de fleste var hensatte.

I 1985 begyndte jeg at arbejde ved Sveriges Jernbanemuseum i Gävle, og der indledte jeg et godt samarbejde med museumskollegerne i Norden. En af mine første tjenesterejser udenlands som museumschef gik til Odense og et jubilæum der. Samarbejdet er siden fortsat, og nu føler jeg mig lige så meget hjemme i museet i Odense som i Gävle og i Ängelholm. Min løbebane ved museet i Odense blev kronet for nogle år sid en, hvor jeg ved et arrangement blev udstyret med et skilt "Personale". Kan man få en finere udmærkelse?

Efter min pensionering har samarbejdet med museumskollegerne skiftet kattrakter og er overgået til personligt venskab. Vi er et lille hold nuværende og forhenværende jernbanemuseumschefer, som plejer at foretage en studierejse hvert år, helt for egen regning og med store indslag af god mad og drikke. Og uden stress. Tidligere i år var vi i Moskva og i Irland og Skotland, og i år går turen til Belgien, hvor vi blandt andet skal se et nyåbnet jernbanemuseum i Bruxelles – men også nyde det gode, belgiske øl.

Det er nu blevet til, at jeg har kørt på alle jernbaner i Danmark, som har almen persontrafik, på de fleste museumsjernbaner og på alle metrolinier i København. Jeg var med den sidste uge, da sporvognene kørte i København, og jeg ser frem til den nye sporvej eller letbane, som I kalder den, i Århus. Og, hvem ved, en dag kommer jeg måske til at køre med IC4-tog. Det er endnu ikke lykkedes...

** De Store Både var en skibsforbindelse mellem Skejbsbron, Malmø og Havnegade, København. Ruten blev drevet af Dampskibsselskabet Øresund (DSØ), et datterselskab af DSB og SJ med skibe som Absalon, Gripen, Ørnen og Øresund. Ruten blev nedlagt i 1980.*



ØSJS's lokomotiv nr. 3 trak togene den første sæson på Maribo-Bandholm Jernbane. Foto i Bandholm den 5. august 1962.



Et af de mærkeligste lokomotiver, jeg har set i Danmark. På Ålholm Automobilmuseum så jeg i 1969 en smalsporsbane med et ombygget tog, som skulle minde om de første år med Danmarks jernbaner. Dette fantasifuldt ombyggede roebanelokomotiv har man på en vis måde fået til at ligne et af de tidlige hurtigtogslokomotiver på Sjælland, en Crampton-konstruktion. I 1994, da billedet blev taget, var banen nedlagt. Nu er selv museet i Ålholm borte. Hvad blev der af lokomotivet?



Sikke herlige konstruktioner, man kunne finde i Danmark: Diesellokomotivet M1 DAVID fra ØSJS begyndte livet som en Triangel-motorvogn på Silkeborg-Kjellerup-Rødkærsbro Jernbane og blev i 1956 ombygget til "lokomotiv med rejsegodsafdeling" efter en brand. Jeg mener, at DAVID er blevet reddet som museums køretøj.

Vi fik aldrig ølvogne i Sverige, hvilket er synd, for så kan vi heller ikke have dem på vore modeljernbaner. Jeg må dog erkende, at jeg i mine skuffer har en række danske ølvogne. Måske skulle jeg engang bygge en bane med et dansk forbillede? Albani-vognen fandt jeg på Jernbanemu-seet i Odense.



VNJ Sm6 i Nørre Nebel 1973.



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



DC V AC L K

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

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!

www.f2010.dk

Mikkels verden i 3-D

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Bygningen af "Odin" bragte mig i kontakt med Mikkel Fagerli-Schmidt, der står bag udviklingen af modellen. Vi mødtes i rette omgivelser på Danmarks Jernbanemuseum for at tale om hans projekter.

- Hvordan kan det være, at du har lavet en model af et så gammelt lokomotiv?

- Jeg har altid været vild med jernbaner. Det stammer fra min far, der selv er glad for tog og har modeljernbane, og vi rejste meget rundt i landet og så på tog.

- Fik du så selv modeltog?

- Ja, det var et Roco BR 232 "Ludmila"-lokomotiv. Jeg var godt klar over, at det ikke var dansk, men der var ikke så meget andet at få, og i fantasiens verden kan man jo køre med alt muligt. Min far og jeg byggede anlæg sammen. Lige nu bor jeg dog i lejlighed, hvor jeg ikke har så meget plads, så jeg bygger moduler. Herigennem kan jeg afprøve forskellige teknikker, uden at det tager for meget plads.

- Men hvordan kom du i gang med at tegne og få printet modeller?

- Jeg tog HTX-eksamen i 2014 og har lært meget om naturvidenskab, teknologi og er fortrolig med computertegning. På skolen var der en 3-D printer, og der fik jeg øjnene op for denne teknik, selvom printerens var ret simpel.

- Hvad var så det første, du lavede?

- Det var ældre stationsskilte. De første var ret grove, men de er siden blevet forbedrede.

- På hjemmesiden www.shapeways.com kan man finde en bunke andre ting, du har lavet – øjensynligt fra alle epoker. Hvordan kan det være?



Postkasse på støbejernsstativ – et flot islæt i gadebilledet. Tegning Mikkel Fagerli

- Jeg vil gerne blande epokerne sammen – jeg kunne tænke mig at lave et anlæg, hvor man begynder i epoke I i en ene ende og ender i epoke VI i den anden. Jeg tegner så de ting, jeg mangler – og der er tale om alt muligt, lige fra stationsbænke med plakatholdere over diverse automater, info-standere, skilteholdere, ældre vognmateriel, ja alt muligt. For eksempel manglede jeg en holder til postkasser, og da jeg havde lavet den, var det indlysende at lave postkassen også.



SJS Lc-kreaturvogn med halvåbne sider



Skilderhus og led fra SJS

- Du laver også større modeller så som "Odin"?

- Ja, jeg er specielt interesseret i SJS, det Sjællandske Jernbane-Selskab. Jeg har også lavet en godsvogn, og jeg planlægger flere modeller fra denne tid. Det tager dog lang tid fra idé til færdigt produkt, og jeg må også overveje, om der er ræson i at lave en bestemt ting.

En lang proces

- Hvor lang tid tager det typisk at lave 3-D print?

- Det er meget forskelligt. Først skal tingene tegnes. Det gør jeg i 1:1, og helt enkle ting kan tage en halv time, mens "Odin" for eksempel tog et halvt år at tegne. Der er meget, der skal beregnes, og jeg måtte også studere forbilledet grundigt for at få en fornemmelse for, hvor mange dele samlesættet skulle bestå af – altså hvad der skulle printes i én omgang. Da de første dele kom til mig, skulle de prøvesamles, så jeg kunne se, om modellen kunne samles uden besvær, og om det hele passede sammen.



Mikkel Fagerli-Schmidt her foran en af sine ønskemodeller, todækkervognen fra 1900.

Jeg skal også tage hensyn til materialetykkelser – jeg kan nemt op- eller nedskalere tegningerne til f.eks. spor N eller større skalaer. Selvom printerens sagtens kan lave helt korrekte detaljer i spor N, er jeg nødt til at se på materialetykkelsen, for det nytter jo ikke, at delene knækker, blot man rører ved dem. Der er også andre forhold, jeg skal tage hensyn til så som akseltykkelse, flangehøjde og andet. Derfor kan jeg ikke altid bare op- og nedskalere tegninger – og da jeg selv er H0-entusiast, har jeg intet kendskab til spor N og de specielle krav, der er i denne målestok, så jeg laver ikke rullende materiel hertil.

- Hvordan fungerer teknologien egentlig?

- Printerens bygger lag efter lag op af plastmaterialet – men man kan også bruge metal eller andre materialer. Ved de billige printere er det typisk 'pølser' på 1 mm tykkelse, der bruges, og det giver nogle grove modeller. Shapeways bruger nogle meget dyre og professionelle printere, der anvender meget tynne materialer – f.eks. er overdelene til "Odin" lavet af halvgennemsigtig acryl med så korrekte mål på delene som muligt, mens undervognsdelene er lavet af det billigere nylon.

- Går du kun efter egne idéer?

- Nej, jeg tager gerne imod forslag og inspiration, men jeg vurderer i hvert enkelt tilfælde, om det er noget, jeg vil bruge tid og energi på. Det kan som nævnt tage meget lang tid at udvikle en ny model, og hvis det kun er for en enkelt kunde, vil jeg overveje det nøje. Jeg tager ikke imod bestillinger som sådan, for det skal også være sjovt at lave tingene – og det er kun på hobbybasis. Det koster også ret meget bare at starte produktionen af en enkelt ting, så jeg kan ikke bare lave en reservedel som en vognfjeder – det skal samles i større 'bundter', så jeg får lavet flere dele på én gang.

Tips og tricks

- Jeg oplevede selv nogle problemer mht. samlingen af "Odin". Det var svært



'Hobbit'-hytte, her indrettet som sauna



Et lille udvalg af Mikkels produkter, SJS-godsvogn, hytte, trinbrætskur, kada-verdæksel, perronskilte i H0 og G.

at få Humbrol-malingen til at størkne.

- Ja, du skulle bruge farver fra Citadel – dem bruger jeg selv uden problemer. I øvrigt har både du og jeg bemalet modellerne forkert.

- Hvordan det?

- Jo, det ser ud som om, at vangerne skulle være røde, og vi har begge malet dem brune.

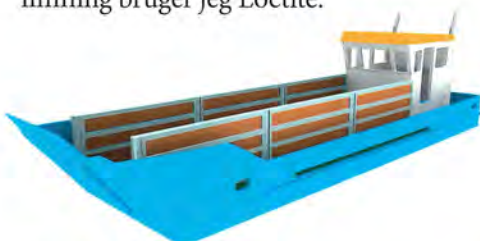
- Jeg malede efter modellen på museet.

- Ja, men nyere forskning, bl.a. fra Steffen Dresler, tyder på, at de var røde. Det passer mig ikke rigtigt, jeg har altid kendt "Odin" med brune vanger, så de forbliver sådan, fastslår Mikkkel.

- Inden samling skal delene renses.

Hvad skal man bruge til rengøringen?

- Isopropylalkohol. Til sammenlimning bruger jeg Loctite.



Kvægtransporter Yrsa



Røde Orm i 3-D-tegning

Mulige nyheder

- Vil du løfte sløret for kommende projekter?

- Ja, her er nogle af de ting, jeg arbejder med – jeg vil gerne lave nogle flere vogne til "Odin", der er f.eks. en lille kreaturvogn, jeg kunne tænke mig at lave. Jeg kunne også godt tænke mig at lave de senere ombygninger af de første lokomotiver – og så arbejder jeg på at lave en model af "Yrsa".

- Den kender jeg ikke – det er da ikke et lokomotiv, vel?

- Nej, det er en lille kvægtransporter fra Rudkøbing – en lille båd, nærmest som et landgangsfartøj, der benyttes til at landsætte kvæg på små øer som Strynø, hvor der ikke er egnede havneforhold.

- Hvordan foregår det?

- Båden sejler helt ind mod stranden og sænker landgangsklappen ned, hvorefter kvæget sopper gennem vandet og ind på land.

- Eksisterer båden stadig?

- Ja, det gør den, og den bruges hvert år.

- Har du andre ting i støbeskeen?

- Jeg er ved at lave nye skorter til Bns-styrevognen fra Tog & Tekno, som netop er udsendt. Den har sneplov, men mange vil have den uden. Jeg har også planer om dele med elektronik, men det er endnu kun på undersøgelsesstadiet – jeg vil gerne have lys i perronskiltene, og det kan godt laves, men det er jo meget små dele, der skal bruges. Noget, jeg lige har lavet, er destinationsskiltekasser til andengenerations S-togene fra Scheuer.

- Og du har lavet "Røde Orm"?

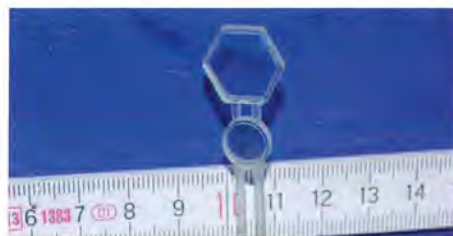
- Ja, jeg har altid syntes, at det var en fascinerende rutebil, så jeg har også lavet den.

- Det lader til, at der ikke er nogen grænser for, hvad der kan komme af modeller?

- Næ, det er der ikke, og der vil nok komme meget mere – men det vil tiden vise.

- Jamen, så vil jeg sige tak for samtalen og ønske dig lykke til med projekterne.

- Selvtak, lyder det fra Mikkkel. ■



S-togsskilt med ur



Vingehjul til S-togsskiltet



Destinationsskilt til Scheuer-S-tog



Moderne destinationsskilt med stander

Som det fremgår af artiklen om "Odin", skal man bestille modellerne via internettet. Mikkkel erkender, at illustrationerne på shapeways.com ikke er de bedste – tingene er fotograferet på lys baggrund – men det arbejder han på at få ændret. Under alle omstændigheder lønner det sig at kigge på denne hjemmeside, hvor der er utallige andre, interessante produkter til modeljernbanen fra entusiaster over hele verden – foruden tusindvis af andre produkter (smykker, figurer, miniaturemodeller, ja, kun fantasien sætter grænser).

* "Røde Orm" var en rutebil af sættevognstypen med Leyland-motor, bygget af DAB i Silkeborg, som DSB indsatte på Valby-Greve ruten (Linie 121) i 1947. En lignende type, dog med Büssing-forvogn, kørte på Skagensbanen fra 1949 og senere Kertemindebanen, men den var upopulær hos de rejsende, da mange blev køresyge i vognene. Ingen af de to unika er bevaret.

Årbog 2015

Af Flemming Søeborg

Så er årbogen for 2015 udkommet, og den fastholder linjen fra sidste år, dvs. nyt format og en lang, lang række af billeder og tekster fra alle sider af det danske jernbanenet. Årets store begivenheder så som Togfondens fremtid, Femern-projektet, de nye godsterminaler i Esbjerg og Hirtshals og sagen om den manglende sporfornyelse på HTJ bliver gennemgået, og det er glimrende at få et samlet overblik over årets tilskikkelser på godt og ondt inden for jernbaneområdet – et overblik, det ellers kan være svært at danne sig i det evigt skiftende medie-billede.

Der er et interview med Banedanmarks administrerende direktør Jesper Hansen, der er fuld af fortrosthed til fremtidens jernbane nu, hvor sporfornyelsen er godt i gang, elektrificeringen så småt påbegyndt, og mængden af transiterende gods kan stige i de kommende år. På spørgsmålet om indenrigsk godstrafik på skinner kommer der ikke noget konkret svar fra ham, og det svarer jo fuldstændigt til den officielle 'strudsepolitik' fra ansvarlige politikere, nemlig at man stort set kigger den anden vej og giver lastvognene mere og mere råderum på landevejene (med modulvogn og monstrose kolosser på gummihjul til følge).



Ved Karleby nær Lolland Midt blev der opført en ny bro i forbindelse med Femern-projektet. Her passerer et BR 605-togsæt byggepladsen den 20. maj. Foto Klaus Jørgensen.

Det overraskende ved årbogen er, at man som læser får blikket op for, hvor alsidig og varieret, moderne jernbaner faktisk stadigvæk er – for som almindelig jernbanerejsende ser man sjældent andet og mere end smudsiggrå IC3, IR4, Desiro- og MR-togsæt. Bogen viser, at der sker betydeligt mere end det, man ved første øjekast ser, og det giver trods alt en tro på, at jernbanen som sådan har det godt herhjemme. Der er dog nogle punkter i bogen, jeg må kommentere.

For det første mangler der stedangivelser ved et par billeder side 14 og 23. Det er Svendborg og Langå, der vises på billederne. Dernæst mangler jeg en forklaring på begrebet "12-tog", der nævnes et par steder. Jeg måtte slå efter i DSB's store køreplan for at forstå meningen med dette udtryk, jeg ikke har hørt før (det dækker vistnok over hurtige pendlertog København-Næstved-Nykøbing F.). Endvidere introduceres et nyt begreb i forordet, "illyn" – et ord, som hverken DSB's køreplan, Dansk Sprognævn eller andre instanser synes at kende. Hvis der menes "il-lyntog", forekommer det at være dobbeltkonfekt i stil med "hurtigt eksprestog", men jeg kan jo tage fejl. I hvert fald undrer det mig lidt, at redaktionskollektivet på knapt en snes personer har ladet disse 'smuttere' slippe igennem korrekturen.

Årbogen er et vægtigt supplement til informationsmængden om danske jernbaner, og den har interesse ud over nyhedens, for ind imellem har man brug for at slå nogle oplysninger fra det forgangne år op, og der er god chance for, at man kan finde dem her. Derudover kan man nyde billederne, hvor jeg især er begejstret for de mange flotte luftfotos. ■

Havresøe, Niklas m.fl.: *På sporet af 2015. Dansk Jernbane-Klub 2015, 92 sider, stift bind. Pris kr. 239,-*

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

udkommer næste gang
14. april 2016

I nummer 26 kan du
bl.a. læse om:

AF/CP-modellerne fra Heljan
Langeskov - et eventyr?

Ølvogne af karton og jern
Sporvejsmuseet i Lissabon
En hestebane i Østrig

Der Adler
- Tysklands første lokomotiv

Ovaalramers fra Artitec
Jernbanemuseet i Bruxelles

En sporvognsvariant
En sjælden fugl fra ESU

- og selvfølgelig meget,
meget mere

Med forbehold for ændringer

Gamle ølvogne

Af Vagn Holstein

Som et slags opfølgning på præsentationen af et nyt sæt ølvogne i sidste nummer kan jeg vise nogle "fund" fra et marked for nylig:

Først faldt jeg over et par Long-vogne, en Albanivogn, som jeg kendte eksistensen af, men aldrig havde set og en Carlsbergvogn - begge i rimelig god stand.

Et øjeblik senere fangede en sjældenhed min opmærksomhed, nemlig en Pocher Carlsbergvogn, oven i købet i sin velbevarede æske, som bl.a. viste at prisen, dengang i 1960, da den var ny, var ganske voldsom: 42 kroner! Det lyder ikke af meget i dag, men på det tidspunkt kostede den tilsvarende vogn fra Long 13 kroner.

Pocher var dengang kendt for modeller af høj kvalitet, og som man kan se

på billedet, er detaljerigdommen høj, især påskriften er meget skarp og detaljeret. Akselafstanden er også korrekt i modsætning til Longs modeller.



Pocher og to gange Long - ølvogne har altid været populære i model



Carlsberg-ølvognen fra Pocher - en attraktiv model



Albanivognen fra Long - en blandt mange ølvogne

Dekas Exclusive

Privatbane personvogne !

DK-H0-P0001



OHJ Bg 294 - oplag 100 stk.

DK-H0-P0002



LJ 75 - oplag 50 stk.

DK-H0-P0003



LJ 77 - oplag 50 stk.

Baseret på McK's model af DSB Bg

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

Dekas Exclusive modellerne kan **kun købes hos Dekas** direkte

Bestil dit eksemplar på order@dekas.dk

På lager

én vogn: **649,-**
to vogne: **1.198,-**
tre vogne: **1.747,-**

Dekas
www.dekas.dk
info@dekas.dk

Der tages forbehold for fejl, ændringer og udsolgte varer.

Barndomsminder fra Lygten station

Af Lars Skjærnis

Hvorfor nu fortælle om et barns tid i årene 1961-63 på den gamle station Lygten ved Nørrebro? Måske fordi dette er en lidt usædvanlig historie.

Lige inden jeg som syvårig skulle begynde i første klasse på Havremarkens Skole, flyttede vi ind i en lejlighed i Farumgade på Nørrebro. Efter skoletid, som den gang sluttede omkring frokosttid, måtte jeg gå hjem til en tom lejlighed. Jeg var altså et såkaldt nøglebarn. Der var ikke råd til fritidshjem efter skoletid.

For ikke at være alene hele eftermiddagen tog jeg til Alexandravej for at lege sammen med min "kusine" Lisbeth og hendes kammerater. Når jeg gik dertil, passerede jeg jernbanen til Farum, som også kaldtes Slangstrup-banen, da toget i sin tid havde endestation dér. Den udgik fra Lygten Station, som ikke skulle forveksles med S-togsstationen Nørrebro.

Allerede som barn havde jeg en stor interesse i tog og sporvogne. Så jeg kiggede ofte ind til togene på Lygten. Det skal siges, at togene til Farum kørte ofte kun en gang i timen og ellers hver halve time. Om søndagen var der særtog, som kun kørte til Hareskoven. Det var skovturstoget med passagerer, som havde madkurve og godt humør med sig.

Togene bestod af Mo-motorvogne og CLL samt CLS styrevogne. Nu og da kunne en gammel CRS-styrevogn forville sig ind på stationen, men de så godt nok trætte ud. Togene var ofte sammensat som MO+CLL+CLS eller MO+CLL+CLL+Mo eller MO+MO+CLL+CLL+CLS i myldretiden.



Perronen på Lygten set fra sideudgangen langs Højbanen. Til venstre skimtes et af vognskiltene, som Lars baksede med. Foto John Schøler Nielsen.



Lygten station en stille og fredelig sommerdag, den 26. juli 1964. Bemærk færdselsbetjenten midt i rundkørslen. Foto Holger B.D. Sørensen.

Togene var ikke meget længere, da strækningen havde nogle fæle stigninger omkring Furesøen og lidt ved Buddinge, som gjorde, at der måtte være god trækraft tilstede.

Fra bybud til stationsbetjent

For at komme til sagen om en syvårigs drengs dag på NØL, som stationen blev kaldt i jernbanesprog, så skal vi tilbage til Alexandravej. Her havde "Skomager Knudsen" sin butik. Vi børn var tit nede i hans kælderbutik og skulle lytte til hans historier. Han manglede det ene ben, så han havde behov for en bydreng til at gå ud med de færdige sko, hente materialer og køre med sporvognen til Jagtvejen for at få de nyforsålede sko randsyede. Derfor kom jeg efter skoletid til skomager Knudsens butik og arbejdede

indtil midt på eftermiddagen for fem kroner om ugen. Det var mange penge den gang, men jeg brugte ingen, fordi skomagerens hustru hver dag kom med kaffe og kage. Eller også blev jeg sendt til Slikmutter efter lakridskonfekt til skomagerens søde tand, af hvilke han næsten ingen havde. Derfor skulle det være frisk og blød konfekt. Jeg var glad for at hjælpe den rare skomager, men en dag gik det galt!

Jeg gik ind på NØL og begyndte at tale med en jernbanemand om, hvad der skete på stationen. Og pludselig havde jeg fået adgang til det allerhelligste! Nu var jeg indenfor i stuen, hvor lokomotivførerne, togførerne samt togbetjentene fik kaffe, og assistenterne modtog banegods. Jeg glemte fuldstændigt skomageren, som ventede på, at bydrengen skulle dukke op. Jeg blev fyret!

Men nu havde jeg så pludselig fået nye venner på Lygten Station. Det var især overrangerformand Grøndal, som jeg knyttede mig til. Han tog mig med på trinbrættet, når vi rangerede ud for at fylde olie og vand på Mo-lokomotiverne, eller hvis der skulle ændres på togstammen. Det var sejt at stå der på brættet og mærke vinden. Hvis toget skulle have tømt askebægre eller fejes, mens det stod på perronen, så gjorde jeg gerne det.



Begge perronspor besat på Lygten den 21. april 1976. I baggrunden til venstre ses S-togenes perronhal. Foto Holger B.D. Sørensen.

Jeg ville gerne koble mellem vognene, men jeg var simpelthen for lille. Jeg kunne godt sætte bremseslangerne sammen, men koblingen og de elektriske styrekabler var for tunge. Det klarede Grøndal. De gamle batteri-slutlygter vejede også alt for meget til, at jeg kunne sætte dem op i holderne. Harmonikaerne var ofte træge, hvilket igen betød, at Grøndal måtte tage fat.



Rangering med Mo 1951. Kbh. L. 1975. Vognen endte som skrot i Sdr. Bjerge, endskønt den burde have været bevaret
Foto John Schøler Nielsen.



Her er et par af de CL-vogne på Lygten, som Lars kunne have koblet sammen. Billedet er dog en del år yngre, fra 21. april 1976. Foto Holger B.D. Sørensen.

Ud og se med DSB

Der var også en lokomotivfører, som hed V. O. Krog, der villigt bragte mig ind i Mo'ens mysterier. Jeg blev introduceret i, hvordan maskinerne skulle startes, men også hvordan man førte toget. Altså blev jeg sat på stolen, skulle isætte de løse styre- og bremsehåndtag ind i hullerne samt huske at træde på dødemandspedalen. Så kunne vi sætte i gang. Først drejede man styrehjulet til ½ position samtidigt med, at man betragtede viserne på amperemeteret. De gik først helt op, og når toget satte i gang, faldt de ned til normal. Så drejedes hjulet til hel position, og amperemeteret gentog sin dans op og ned. Det gentog sig, til alle trinene på styrehjulet var passeret samtidig med, at toget nu var oppe i fart. Vor hastighed lå ca. omkring 80 – 90 km/t, men omkring Fiskebæk fik vi nu og da en tophastighed på 120 km/t - men så fik

vi også at vide af togføreren, at "det var s'gu' ikke behageligt!" Det nummer kunne også kun gennemføres, hvis toget ikke skulle stoppe i Fiskebæk. Det var togføreren ansvar at vide, om der var passagerer at sætte af. Man tog aldrig passagerer på på vej til Farum. Derimod var det en kamp for lokomotivet at sætte i gang fra Fiskebæk på vej tilbage mod Lygten, da stigningen var mærkbar.

Jeg var selvfølgelig stolt som en pave over min mulighed for at køre toget, men det dér med at bremse, det var svært. Herr Krog lagde sin hånd på min, mens bremsehåndtaget skulle anvendes. Alligevel gik der lang tid, før jeg fik nogen føling med bremsningen. Og en dag fik jeg så lov! Jeg skal love for at passagererne fik sig en opbremsning.

Der går lidt tid under nedbremsning, inden alle dele bevæger sig efter den hensigt, som håndtaget sættes i. Så når nedbremsningen er for kraftig, skal trykket udlignes, og bremserne åbner sig igen.

Her havde jeg bare ikke reageret hurtigt nok med udligningen, og toget stoppede med et ryk. Atter engang kom en utilfreds togfører med spidse kommentarer.

Under turen lærte jeg signalernes og skiltene information, mens jeg også fik lov til at trykke på fløjten ved de ubevogtede overgange. Det anvender jeg gerne i dag på modelbanen.

Mo'en har en varm ende og en kold ende. Jeg foretrak den kolde ende, for jeg hadede at gå forbi de larmende motorer og deres synlige svinghjul, ligesom larmen i styrehuset var generende, når jeg skulle snakke. Og det gjorde jeg vist temmelig meget! Lokomotivføreren syntes bedst om den varme ende, for han var en frossenpind.

Vel tilbage på NØL skulle der drikkes kaffe. Det havde man 5-10 minutter til, så det gik tjept! For at hjælpe med at kaffen stod klar, så fik jeg jobbet med at skaffe kage og lave kaffe. Det gav ofte lidt drikkepenge og goodwill til at opleve mere.

Fast 'ansættelse'

Jeg blev faktisk fast inventar efter skoletid. Derfor blev jeg også sat på turlisten. Jeg figurerede med tur 9. Alle andre arbejdede efter tur 1 til 8. Tur 9 betød, at jeg ikke havde fast arbejdstid!



Ukendt Mo med emaljeskilte på perronen afventer afgang en dag i 1976. Foto John Schøler Nielsen.

Efter nogen tid åbnedes beføjelserne til flere opgaver. Toggangen ud og ind til NØL styredes gennem en ældre tavle med vippeknapper. Det var relativt enkelt, men en gang imellem skulle toget køre ind til perronen, hvor der allerede var en blokering af en stamme. Så var proceduren lidt anderledes, hvilket også betød, at det indkommende tog skulle køre til et rødt stoplys ved perronen foran stammen og så rangere videre. Ofte skulle toget kobles til i forbindelse med myldretids-trafikken. Disse funktioner samt også afgang og fritstilling til rangering lærte jeg som en 7-8 årig dreng. Det var spændende. Ligeledes ringede jeg på jernbanetelefonen til Vangede Station, at nu var toget afgået mod Dyssegården, som var den første station efter afgang, men den styredes af Vangede. Derfor var det en fryd for mig, da der en fredag eftermiddag med fuldt pres på køreplanen og med ekstra vogne på togstammerne dukkede en ny trafikassistent op. Det var klart, at når der skulle rangeres samtidig med, at posten og banepakkerne skulle med toget, så var alle udenfor. Den stakkels trafikassistent måtte samtidig med billetsalg også huske at sætte indkørselssignal til det kommende tog fra Dyssegården. Da det var en enkeltsporet jernbane, var det vigtigt, at køreplanen overholdtes stramt, da passering ved Buddinge og Hareskoven, skulle være præcise. Ellers gik der flere timer, inden køreplanen var korrekt overholdt igen.

Og nu holdt toget så ude ved Tagensvej og ventede på indkørselssignal. Der skete ingenting, så nu trykkede lokomotivføreren på sin fløjte! Det kunne faktisk høres ind til stationen. Der skete stadig intet. Trafikassistenten stod



Indkørselssignalet til Lygten stod lige foran Tagensvej-viadukten - det skimtes helt til venstre Foto 26. juli 1964, Holger B.D. Sørensen.

foran styretavlen og anede ikke sit gode råd for at sætte signal, da der netop nu stod en stamme i indkørselssporet. Jeg stod ved siden af og prøvede så at fortælle ham, hvordan indkørslen skulle sættes. Han kiggede på mig og har sikkert tænkt, at det ved sådan en lille gut intet om. Nu ringede lokomotivføreren ind for at spørge om årsagen til det manglende indkørselssignal? Assistenten kørte rundt om sig selv, men ville stadig ikke tage imod mine anvisninger og fór ud af huset for at finde en, der kunne hjælpe ham. Så kom den flinke Herr Grøndal ind og gjorde præcis, som jeg havde anvist. Og så skal jeg love for at assistenten blev sur, og vi talte vidst aldrig sammen siden. Han fik også en skideballe af togpersonalet, som ikke fik meget tid til deres kaffe!

Også med godstog

Stationsforstanderen var en omgængelig person, men var dog lidt betænkelig ved, at jeg sådan rendte rundt

på stationen. Det var vel egentlig også korrekt. Alligevel ville han godt snakke og fortælle lidt, så jeg fik lov til at sælge billetter via vinduerne med rondellen. Alle billetterne var placeret i en type skab med holdere til hver enkelt station og voksen eller barn. Inden billetten skulle gives videre, skulle den stemples med dato. Samtidig måtte jeg huske byttepenge ind i rondellen sammen med billetten. Det var også svært at huske. Al begyndelse er svær. Han stod for udlevering af batterier til lygterne. De var dyre den gang, og jeg bad på mange måder om gratis batterier til min private lygte. Lige meget hjalp det. Han passede på Etatens ejendele!

Min løn var 2 x 50 øre, som Grøndal og en anden ansat gav mig. Ellers fik jeg drikkepenge for at hente brød hos bageren eller frokostpakke i cafeteriaet under Højbanen. Så lønnen ved det offentlige var som altid lav!

Højbanen kørte som sagt parallelt med Slingerupbanen eller rettere Hareskovbanen. Det gav mulighed for at se godstog på S-banen trukket både af My eller dampstog. Men også S-maskinen med personvogne kom forbi. Hvorfor de kørte dér, ved jeg ikke.

Enkelte godstog kørte på Hareskovbanen, og jeg fik en tur med en togfører i togførervognen ud forbi Buddinge. Det gik langsomt, og der var megen ventetid, da de ordinære tog kom igennem først. Alligevel var det spændende.

Man kunne også køre fra Lygten igen S-togsnettet via sporene i Lersøarealet videre til Helgoland på Østerbro. Det gjorde jeg senere, da jeg som niårig var flyttet til Bellmansgade og boede i højhuset lige dér, hvor sporet gik fra Ryparken til Svanemøllen. Så kunne jeg komme gratis hjem via Helgoland, som var et stort baneområde! I dag er der S-banestrækning.

De små tricks

Andre spændende ting kunne være at fylde kul i centralvarmekedlen. Det var store stykker kul, som muligvis kom fra kulbunkerne til damplokomotiverne. Når posten skulle af sted, så var der rigtigt mange sække, og derfor var det godt med så mange hænder som muligt, da der kun var ca. 10 minutter til at udføre arbejdet. Disse sække blev læsset ind i godsafdelingen i Mo'en. Den blev fyldt, skal jeg lige fortælle. Det var sjovt og utroligt lærerigt at arbejde sammen med voksne.



Sporet fra Lersøen lå til højre og førte ind til Østerport, hvorfra man rebrouserede til Helgoland. Perronen på Svanemøllen gamle station den 6. juli 1964. Foto Holger B.D. Sørensen.



Udsigt over Helgoland med CAE, AC, CRM-stamme. Bagest bl.a. Ms-lyntog, Mo, CLS-styrevogn den 19. august 1963. Foto Holger B.D. Sørensen.

Der var også regler for mig. Normalt måtte jeg ikke uden accept gå ind i styrerummet i CLS -vognene eller Mo'en. Derfor har jeg aldrig fortalt om min løsning til et tilfælde, hvor en af de gamle lokomotivførere ikke kunne sætte toget i gang. Motorerne kørte fint, men bremsen ville ikke udligne, så toget kunne starte. Han kæmpede ude i Mo'en, og man kunne se, at togstammen ligesom hoppede lidt for at komme i gang, men bremsen var bare på! Jeg havde min DSB-firkantnøgle, så jeg altid kunne gå ind i toget. Denne gang gjorde jeg det, selvom jeg vidste, jeg ikke måtte. Jeg gik ind i CLS-ens styrepult, og der så jeg, at håndtaget til bremsen sad inde. Det håndtag tog man ud sammen med styrenøglen hver gang, man forlod styrepulten. Det havde man glemt her, og der kunne ikke være styring i begge ender af toget. Jeg tog derfor håndtaget ud, listede ud igen og lod som ingenting. Så kunne toget køre. Senere kom lokomotivføreren



Den 23. september 1960 blev den nye, røde ledvogn nr. 804 leveret pr. banevogn til Lygten station. Ledvognen blev hævet på løftebukke, hvorefter banevognen blev trukket væk. Foto Leif Bang.



Linie 19 x havde direkte omstigning til Hareskovbanens tog, men linien blev aldrig nogen succes. Arkiv Spor og baner.

tilbage og berettede om, hvordan han havde kæmpet, og så lige pludselig kunne toget køre? Det forstod han intet af. Jeg skulle have noget af at fortælle, hvad jeg havde gjort, for jeg var på gale veje!

Mens jeg løb rundt og skiftede destinationsskilte, som var så tunge at løfte, så jeg måtte lægge hele min vægt i, så kunne jeg også være heldig at se de nye Düsseldorf'ere komme på sporet. Sporvognene kom på jernbanevogne og blev rangeret til et spor parallelt med peronen ud til Lygten. Det spor gik videre ud i sporvognsnettet. Dermed kunne man løfte sporvognen af vognen med dunkrafter og sætte sporvognen ned på skinnerne. Det var spændende at følge. Linie 19x, som var en hurtigsporvogn fra Lygten til Rådhuspladsen, var allerede i 1958 holdt op med at køre.

Lige ved og næsten

Når der skulle købes kaffe, skulle det være fra Irma. Den nærmeste lå ved Kildebakke Station. Derfor tog jeg toget til Kildebakke, løb ned til Irma og købte kaffen, mens det så passede med, at togene havde passeret hinanden på Buddinge Station, og nu kunne jeg så tage toget tilbage til NØL. Det var selvfølgelig gratis! De kendte mig jo. Ofte foregik det hos lokomotivføreren.

Selve bygningen på NØL var utrolig flot med en stor hall til køb af billetter og en kiosk med chokolade og lekturer. Jeg er glad for, at den står der endnu. I bygningen kunne den ansvarlige for åbning af stationen om morgenen også overnatte. Der var et værelse med

en seng. Jeg kan ikke mindes, at bygningen egentlig havde omklædningsfaciliteter. Jeg mener at huske, at disse var placeret i en bygning ude på rangerarealet.

Som tidligere nævnt var jeg med Grøndal på rangering. Ude på rangerarealet kunne sporene skiftes elektrisk lokalt, hvis signalerne stod med skråt lys – altså var linjen fritstillet. Nu og da blev en personvogn skubbet ud og løb så frit ud på terrænet. Den dag, jeg tænker på, havde lokomotivføreren i samarbejde med Grøndal skubbet en vogn af sted igennem et parallelsforskitte, og når den så var igennem, skulle jeg skifte sporet elektrisk tilbage til ligeud. Her kiggede jeg kun på den forreste del af vognen, og da den var igennem, så skiftede jeg til lige ud! Det var ikke smart, for den bageste bogie var ikke kommet igennem endnu. Så hvis jeg havde ladet sporet stå i ligeud, så havde vognen kørt på to spor! Heldigvis råbte Grøndal til mig, og jeg fik skiftet tilbage til krydsning, og vognen kørte nu den rigtige vej. Pyha, det var tæt på!

En anden løbebane

Det har jeg aldrig glemt siden – heller ikke på modelbanen hjemme. Å propos den, så kunne jeg ikke få den Märklin-bane, som jeg så inderligt ønskede mig, da Nørrebro stadig kun havde jævnstrøm, og det lige til 1963. Så mit ønske blev opfyldt julen 1963 på Østerbro i den flotte boligblok. Der var vekselstrøm og fælles TV-antenne. Nye tider!

En ting som var vigtigt, når man gik og skiftede skilte, hoppede på togene og låste sig ind i lokomotivet, var kasketten. Uden den fik jeg mange forargede kommentarer fra de rejsende, som var usikre på, om jeg mon bare skiftede skiltene for sjov! Og hvad laver sådan en lille knægt i togene.

Derfor fik jeg en kasket af togfører Gylling. Han var utrolig venlig og positiv omkring min person. Den havde krone, vingehjul, kokarde, men ingen palmer. Palmerne havde Grøndal, og så var jeg overrangerformand! Kasketten var ganske vist flere numre for stor. Men så gik jeg over til skomager Knudsen, som klippede kasketten af bagtil og syede den sammen, så den passede. Han var ikke længere sur på mig, og vi forblev rigtigt gode venner, til han døde. Han nåede at komme til at bo i Bellmangsgade i samme boligkarré som mig, dog i invalideafde-



Som det ses, lå IRMA-supermarkedet praktisk lige ved siden af Kildebakke station, så det var nemt for Lars at gå på indkøb dér. Kildebakke station, 1957. Fotograf ukendt, arkiv Tommy Jørgensen.



Et sted på terrænet var det lige ved at gå galt, da Lars skiftede sporet under en vogn i bevægelse. Her er der dog mere stille den 21. april 1976. Foto Holger B.D. Sørensen.



Lars nød at komme ind til København H. og se de mange forskellige tog, der dengang fandtes - her er det Mo 1952 og My 1150 ved perron i 1969. Arkiv Tommy Jørgensen.



Nikita Krustjov, Sovjetunionens ministerpræsident, som besøgte Østerbro (og Danmark) i 1964. Bundesarchiv.

lingen, som var nybygget med stor elevator og elkomfur! Vi andre havde bygget. Han kørte frem og tilbage til Alexandravej på sin invalidecykel med tre hjul og håndtræk. Kommunen mente ikke, han behøvede en Velo Solex motor. Der var kun tre-en-halv kilometer at køre!

Vor boligkarré var så fantastisk, at den russiske præsident Khrutchev var på besøg i 1964 med en stor delegation. Området var helt afspærret, så vi sad på altanen og overværede "Krusse" inspektion af invalideboligerne, børnehaven og legepladsen. Det var en stor dag med masser af politi.

Da jeg var flyttet til Østerbro, tabte jeg måske lidt interessen for samværet med folkene fra Lygten, men jeg mindes også, at jeg blev ked af noget, nogen havde sagt om min person, og så valgte jeg ikke længere at komme til NØL.

Senere besøgte jeg så Københavns Hovedbanegård, hvor jeg så på det store udvalg af kørende materiel. Det var skønt. En dag mødte jeg også V.O. Krog, som tog mig med i Mo'en til Rungsted Kyst og tilbage.

Det blev aldrig mit lod at komme ind til Etaten, da jeg brugte briller. I stedet kom jeg til søs og fik en uddannelse som maskinmester, så jeg endte alligevel ved siden af de larmende maskiner med synlige svinghjul. Det er fortid, da jeg i dag ernærer mig som teknisk sælger.

Desværre blev der aldrig taget et billede med mig på i den tid, da det var dyrt at fotografere, men jeg har da minderne. ■



Interiør fra ventesalen med fotoautomat, billetalslugluge, bænke og en stiltferdig balance. Foto Asger Bergh, arkiv JSN.

Farvel til Heljan?

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Rygterne har svirret et stykke tid, men det er rigtigt nok: Heljan trækker sig ud af det danske marked. Årsagen er, at afsætningen af danske modeller er vigende, om ikke på retur, og da virksomheden ikke kan overleve uden at sælge produkterne, betyder det et snarligt ophør for de danske modeller. Det er, for at bruge et fortærsket udtryk, et spørgsmål om rettidig omhu – det er selvfølgelig kedeligt for os som modeljernbanefolk, men det er en forståelig disposition fra Heljan. Det drejer sig om godt købmandsskab.

lig kom på markedet for få år siden, var der slet ikke den efterspørgsel efter dem, som man ellers havde hørt om fra alle sider.

– Vi får heller ikke længere de store forudbestillinger på danske modeller, som vi gjorde førhen, tilføjer Kim, mange forhandlere tøver med at bestille mere end en lille håndfuld modeller – og det kan vi jo ikke leve af. Det er meget dyrt at udvikle modeller, så det giver sig selv – når de ikke bliver solgt, laver vi heller ikke flere.

– Er det så helt slut med danske Heljan-modeller?

– Stort set, ja. Vi er i færd med at sende



Så futter AF 96 af sted – måske symbolsk for Heljans fremtid i Danmark. Danmarks Jernbanemuseum, vinteren 2001. Foto Flemming Søeborg.

Derfor besøgte jeg sammen med Morten Flindt Larsen Heljans leder Kim Nannestad, der fortalte åbenhjertigt om virksomhedens nuværende situation. Heljan er på ingen måde i krise, tværtimod, på det engelske marked høster Heljan den ene udmærkelse efter den anden, fortæller Kim med et stort smil, og listen over engelske modeller er alenlang – og det gælder såvel i 00 som i 0. Det engelske marked er ganske enkelt langt, langt større, og de engelske købere hungre efter ordentlige modeller – som netop Heljan kan levere. Katalogerne fra Heljan med engelske modeller er faktisk på størrelse med dem, firmaet lavede til Danmark, da det gik bedst med husbyggesæt og jernbanemodeller for en del år siden.

Markante forskelle

Det danske marked frembyder en stor kontrast til det engelske: I årevis havde der været mange ønsker om Triangel-motorvogne og Mo'er; da de ende-

lig kom på markedet for få år siden, var der slet ikke den efterspørgsel efter dem, som man ellers havde hørt om fra alle sider.

– Hvad skyldes denne succes?

– Der er en helt anden tradition for modeljernbaner i England. Alle store varehuse og butikskæder har modeltog i sortimentet – måske blot nogle enkelte modeller og startsæt, men det giver basis for et veludbygget forhandlernet med tilbehør, løsdeler og andet udstyr.

– Hvordan er forholdene ellers på modeljernbaneområdet dér?

– Det er fantastisk! Der er hele tiden store modeljernbaneudstillinger, og der er konstant nye anlæg i meget høj standard at se på. Der sker hele tiden en fornyelse på området. Modellerne bliver også modtaget på en helt anden måde. Hvis vi har lavet en lille fejl eller smutter, kommer folk hen til os og klapper os anerkendende på skulde-



Kim Nannestad med en af de seneste Heljan-produktioner, Bf-vognen.



AF-vognen med smuk teaktræsfarve.



Skygget skrift og kulørt puld på kronen – påtrykkene skalder dog lidt på denne prøvemodell, men det bliver korrekt på den endelige model.



CML-vognen har lidt afvigende farve ved litreringen – den er for nyligt blevet omlitreret.

ren og siger O.K. eller lignende, altid med et smil på læben. Det luner, og giver os naturligvis lyst til at lave mere til markedet. Vi bestræber os hele tiden på at blive bedre, og at det ikke er forgæves, kan du se på væggene her – de er fyldt med udmærkelser fra engelske blade.



Nærbillede af endegavl på AF 95 - flot arbejde.

Den danske finale

Vi forlader emnet og vender os mod de kommende – og sidste – nyheder fra Heljan til os herhjemme. På bordet står nogle æsker med AF/CML-vogne, og vi kigger nærmere på dem. Vi bliver hurtigt enige om, at det er eget attraktive modeller med en meget flot bemaling – for eksempel er der ikke to teaktræs-farvede vogne, der er ens, forsikrer Kim os om. De har alle en individuel bemaling og patinerings. CMLW-vognen er pletmalet med literingsfeltet i let afvigende farve, og detaljeringen er smuk, som det ses af billederne. Man kan ikke undgå at blive betaget af disse ret korte tagrytternovne, selvom de færreste i dag har oplevet dem i drift. Det er modeller, vi vender tilbage til, når de kommer på



Et fint, lille tog til modelbanen. AF 96 bliver trukket af Klædeskabet nr. 52, vinteren 2001. Foto Flemming Søeborg.

markedet i forårets løb.

- Hvad så med jeres oprindelige produkter, husene? Fortsætter I med at lave dem?

- Ja, det gør vi, så længe der er efterspørgsel. Vi har stadig en del byggesæt, men efterspørgslen er faktisk størst fra udlandet. Og så kan vi i øvrigt prale med, at vi aldrig er gået konkurs, ler Kim, det er jo efterhånden kutyme i branchen..

- Hvad med H-maskinen, som har spøgt nogle gange i de senere år?

- Den kommer ikke fra os, siger Kim med bestemthed i stemmen.

Den sidste model i denne omgang bliver så Lynettetogene, som ventes af mange – så må vi håbe, at de også bliver solgt, når alle varianterne kommer på markedet. Også Lynetterne eller Y-togene, som de hedder, har været efterspurgt i mange, mange år – så nu er det op til os på hjemmemarkedet at vise, at vi gerne vil have Heljans modeller. ■



En af vognene omlitret til CP 2959, set i Nyborg. Foto Svend Jørgensen, arkiv UTJ.



Lynette-togsættet ser attraktivt ud, selv her som 'forserie-model' uden dekoration.



CML 2267 tager sig også godt ud i den vinrøde bemaling.



Nærbillede af Lynette-prototype.

EpokeModeller™



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

Brostensvalsen

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Indrømmet, overskriften lyder lidt gademusikantagtig, og man kan da også godt indflette lidt muntre toner til arbejdet, men her drejer det sig om et genialt, nyt produkt – et par brostensvalser. Hidtil har det været forbundet med eder, forbandelser og meget petitessefyldt arbejde at lave brostensbelagte gader med spor, altså rigtige sporvognsstrækninger (eller havnespor). Det kan gå an på lige strækninger, men lige så snart der er tale om kurver, begynder vanskelighederne. Det gælder, hvad enten man bruger trykte kartonplader, prægede plastplader, selvkøbende brosten i ruller eller baner – det er meget svært at få pæne resultater ud af bestræbelserne. Og grave dem selv i f.eks. gibs? Jo, det kan man godt, men mange vil nok mene, at livet er for kort til det. Man kan så anskaffe *Luna Tramgleis*, hvor man kan få prægede strimler til at

lægge mellem og ved siden af sporene, men de er blot trykte på plasticplader uden reliefpræg og ser forkerte ud på klos hold. Her kommer produktet fra *railnscale* lige tilpas.

Det er valser med brostenspræg (der er flere typer, også til asfaltbelægning, til smalspor og spor N). Jeg valgte sættet H9538, der består af en valse med to rande til at skabe rilleskinner og brosten med samt en 'neutral' brostensvalse til det videre gadeplanum. Valserne skal præge en modellérmasse, som efterfølgende skal males. Produktet kan, så vidt jeg forstår, kun bestilles og købes gennem www.shapeways.com, og det består af to 3-D printede valser – desværre til en ret høj pris.

Små ting med stor betydning

De to valser ser ikke ud af meget, når man får pakken hjem – to mathvide cylindre af acryl med en diameter på

ca 13 mm og en længde på 24 og 30 mm. Vægten er 7 gram. Der er ingen vejledning eller brugsanvisning med – den må man finde på www.railnscale.com, hvor der også ligger korte instruktionsvideoer. Ud over valserne behøver man modellérmasse (*railnscale* anbefaler *DAS*, men jeg benyttede *Hobby Clay* fra Panduro Hobby), en lille spatel, kniv/skruetrækker, PVA-lim, skinner uden ballast, træplade – og bagefter maling/farve.

Sporene lægges og fastgøres med lim til underlaget, så de ligger ubrydeligt fast. Når toget eller sporvognen kører fejlfrit på sporet, og man har anbragt en kant, en liste eller lignende der, hvor fortovet skal være, går arbejdet med belægningen i gang. Om man begynder indefra midten af sporet eller udefra, er nok underordnet, men i videoen begynder man udefra. Først smøres PVA-lim på sveller og på fladen op til sporet. En passende mængde



Gaden er brolagt med grove brosten, og hr. Mortensen er ligeglad med sporvognen - han skal bare over gaden til slagteren efter sine krebinetter. I øvrigt standser linie 18 ikke ved stoppestedet - det er kun linie 1 og 14.

de modellérmasse æltes godt igennem og breddes ud langs sporet. Det skal presses helt op til skinnerne og skjule svellerne, og laget skal være jævnt fordelt over det, der senere bliver kørebane. Med fugtede fingre sikres, at massen slutter helt tæt til skinnens yderside, men samtidig holder sig under skinnehovedets top.

Ligeledes skal der lægges modellérmasse mellem sporene og på den anden side, hvorefter man lader valsen med rilleskinnerne følge sporet i én glidende bevægelse. Herved fremkommer de flotteste, uregelmæssige brosten samt en rille langs hver skinne. På samme måde laver man med den anden valse selve kørebanen, men sørger for at følge de allerede prægede rækker nøje. På en virkelig, brostensbelagt gade vil planum normalt være højest på midten, hvorefter det 'flader ud' ind mod kantsten/fortov, så vandet kan løbe fra.

Husk, hvis der skal anbringes heller, hellefyr, kloakriste eller lignende, er det nu, de skal placeres i den fugtige masse, således at de senere slutter tæt til brostenene. Venter man, til massen er størknet, risikerer man grimme spalter mellem brostenene og hellen eller ristene.



Først limes sporene fast - her er brugt kasserede Tillig Elite-spor.

Pas på med limen

Der skal ikke store mængder lim til, for så risikerer man, at limen vælder ud og op over skinnerne, så man må prøve sig frem. Ligeledes vil modellérmassen ved for stort tryk tårne sig op uden for det område, man er i gang med at præge, og måske er man nødt til at begynde forfra med prægningen. Pres massen på plads eller fjern det overskydende, og før en fugtet finger over den prægede flade og kør med rullen igen, så mønstret ændres. Øvelse gør mester, hævdes det!

Efter prægningen kan man forsigtigt fjerne eventuelle rester af modellér-

massen fra skinnerne og rillen med en skruetrækker eller spids kniv, og er man tilfreds med udseendet, skal fladerne hvile mindst et døgn for hærdning. Når massen er tør og stivnet, kan den bemales i de ønskede nuancer: Først en tynd, mørk grunder, der trænger ned i alle fuger og mellemrum, hvorefter selve brostenene bemales med realistiske farvetoner fra diverse grå nuancer over brun, rødlig til blålig - kig selv efter på et brolagt torv for at få fornemmelsen af farvespillet. Brosten er ikke blot grå, de har en masse flotte nuancer. Jeg har benyttet almindelig vandfarve til bemaling - fordelene er, at farvelaget ikke er tykt, let kan ændres og giver en mat, støvet



Allerede nu ser det lovende ud, men det skal ikke soppe i lim som på billedet her - der må man prøve sig frem.



Indrømmet, dette kunne have været bedre, men det viser omvendt en af faldgruberne, når valsen ikke føres helt korrekt langs banen før. Her er indfarvningen med grå nuancer påbegyndt.



De to valser med hvert deres præg - den lille til venstre med randene til udformning af rillesporet.

overflade, mens rillerne bevarer den mørke, sorte tone. Husk også at rense skinnerne for lim/modellérmasse og farve - brug f.eks. den ru side af et stykke masonit.

Godt produkt, men -

Hverken videoerne fra *railnscale* eller jeg har nogen let løsning på, hvordan man brolægger mellemrummet mellem tungeskinnerne i et sporskifte - og stadig kan få tungen til at skifte. Jeg kan ikke se andre muligheder end, at man tilskærer et stykke plast med brosten og lægger mellem tungeskinnerne, for lægger man modellérmassen direkte mellem tungen, vil de uvægerligt blive blokeret, så snart massen tørrer. Husk i øvrigt at rense valserne grundigt, inden modellérmassen størkner - brug en hård neglebørste og vand. Når massen er størknet, er den hård som cement eller keramik.

railnscales produkt er glimrende til fremstilling af brostensbelagte flader, og man kan undre sig over, at det først er nu - med 3-D print - at nogle har fundet på denne simple, men effektive løsning. De to tromler, eller hvad vi nu skal kalde dem, er ret dyre, men jeg finder, at de har været pengene værd, for udseendet og strukturen af brostenene ligner nu den ægte vare - og så har det tilmed været en fornøjelse at lægge og præge brostenene, selvom det kunne gøres bedre. Det bliver det næste gang! ■

railnscale H9538 To brostensvalser.
Bestilles via www.shapeways.com.
Pris ca. 215,- + fragt.



Her ses tydeligt resultatet af, at valsen har rullet flere gange over det samme stykke - nogle brosten er blevet så små som mursten.

U Hansa fra A.C.M.E

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Det største øjeblik for undertegnede på messen var at holde de to nye U-Hansa-sovevogne fra A.C.M.E. i hænderne. Der kommer hele to CIWL-sovevogne på én gang – dels nr. 4581 i udseende som ny vogn (1957, sølvtag), dels nr. 4591 i mere slidt udseende (1966), begge med 'SOVEVOGN'-påskrift, men ellers med de ændringer, der skete undervejs. En fin detalje er våbenskjoldet, der på den nye vogn skinner i guldfarve, mens det på den slidte vogn er mørkere og mere mat. På mødet greb Alessandro Buonopane fra A.C.M.E. telefonen og ringede til firmaet i Milano og bad dem øjeblikkeligt sende et par vogne til fotografering hos Spor og baner, da han hørte, at bladet skulle trykkes få dage efter messen. Det må kaldes konduite og et tegn på, at det danske marked – og bladet – har stor betydning! Modellerne blev sendt ekspres til Danmark.

U Hansa-sovevognene blev indsat i f.eks. Italia-Express (Stockholm-Rom) og Nord-Express (København-Paris). Vognene var ved fremkomsten meget moderne og markante med det 'gotiske' tag og de mange, små vinduer – noget, som modellerne gengiver fuldt ud. Længde, højde og bredde er korrekt på modellerne, og det samme gælder for diverse detaljer – Minden-Deutz-bogier, gavlene med har-

monikaer, advarslerne på dørene osv. Det særlige clou for os i Danmark er vognumrene og påskrifterne – her står der 'SOVEVOGN' på venstre gangside af hver vogn. Den lange, franske påskrift er uændret på begge vogne, mens den tyske påskrift over vinduerne blev ændret i årenes løb. På vangerne står der 'DB', og det har været noget af et puslespil at samle information om de tekniske påskrifter, fortalte Alessandro og viste en masse grumsede billeder af U Hansa-vognene, man skulle være detektiv for at tyde. Selv de bittesmå påskrifter under toiletruderne, der angiver, om der er ledige senge, er nøje gengivet – på fire sprog.

Vognene fik med tiden gummivulster, men disse epoke IIIB/c-vogne har stadigvæk harmonikaer. Indretningen er fin med opredte senge, stiger, bagagehylder (ætsat metal), skillevægge, delvist nedtrukne gardiner og 'office' (til personalet). Der er vedlagt ekstra indslåede harmonikaer m.m., og undervognene har komplet udstyr inkl. bremseudligningstræk. Bogierne er forberedt til strømoftag. Trinene er gennembrudte ætsede. Vognene fik i 1969 nye UIC-numre, og begge indgik i 1971 i DSB's TEN-pool, atter med nye numre. Den tidligere vogn nr. 4581 overgik i 1981 til FS, mens nr. 4591 samme år kom til DB, så der er mulighed for epoke IV-varianter af disse to vogne.



CIWL-våbenskjoldet er nok kendt af alle, men det er så flot på modellerne, at det kan tåle en gentagelse.

Mere nyt fra A.C.M.E.

Alessandro fortalte endvidere, at der er andre, danske nyheder på vej (Ckm, WRm), men at disse var blevet forsinkede pga. Modern Galas konkurs i Kina. Det betød, at formene i første omgang blev konfiskeret af myndighederne, og da A.C.M.E. omsider fik dem udleveret (efter et halvt års bryderier og fire rejser til Kina), fik de kun 80 % af formene – og nogle af dem var tilmed saboteret. Det har betydet nye overdele til vognene – en ikke helt billig fornøjelse. Ikke underligt, at firmaerne nu flygter fra Kina. A.C.M.E. finder det danske marked interessant, og hvis ikke McK var kommet først med 'gummivognene', havde A.C.M.E. lavet dem, da de passede glimrende ind i firmaets øvrige program. Alessandro Buonopane regner dog så absolut med flere, danske modeller, og der vil blive lejlighed for alle til at tale med ham om det på udstillingen i Bramdrupdam til april. ■



De to vogne er ret lange - knapt 290 mm. Begge er vist fra gangsiden med den lange, franske tekst.



Et kig ind i en kupé med stige, bagagehylde og skab over den lille håndvask bagest.



Gangsisden er mere nøgtern og enkel med glatte døre og vægge



Det ældste RIC-raster fra 1957



- og det nye fra 1966



Når enden er god... Flotte gavle med mange detaljer - og flere, der skal monteres.



Billedet er ikke spejlvendt - det er advarsler for passagererne, så de ikke åbner dørene, mens toget kører.



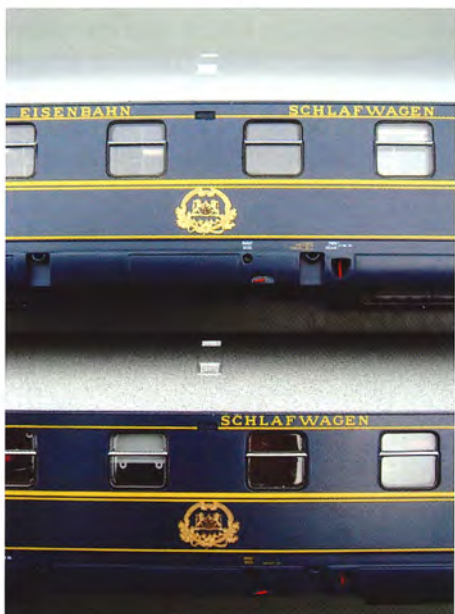
Tysk hhv. dansk påskrift ved vognenderne



Nr. 4591 - en af de første U Hansa-vogne i Danmark



Nr. 4581 er et velkendt nummer - det var nemlig også Märklins første blikmodel fra 1960-84 (art. nr. 4029) - men her hører al sammenligning også op.



Her ses forskellen på de tyske påskrifter over vinduerne tydeligt.

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

Nyt fra Nürnberg

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Hvor jeg normalt ville begynde en nyhedsreportage fra Nürnberg med nyt fra de store producenter, er det et par af vore egne producenter, der løber med æren: *hobby trade* på grund af veteranlokomotivet litra MT og personvognen litra FE, *Nordic Scalemodels* på grund af en lige så klassiske københavnersporvogn nr. 327, som i rekord fart er blevet til som model.

Læsere af *Spor og baner* vil huske nr. 23, hvor vi præsenterede resinmodellen for første gang, netop frisk 'fra ovnen'. I løbet af kort tid – planlagt til marts/april i år – skulle den være klar til at rulle ud på sporene. Et par halvfærdige modeller var udstillet i Nürnberg, og konstant kom journalister og fotografer forbi for at låne et eksemplar til nærmere undersøgelse. Sporvognen er også interessant for udlandet. For mig var det som at se en 30 år gammel drøm endelig blive til virkelighed.

Sporvognen vil, i følge Per og Bo fra NSM, blive leveret i færdigsamlet, dekoreret og køreklar tilstand, d.v.s. med al elektronik indbygget og med de autentiske lyseffekter – frontlys, interiørlys, lys i de kulørte taglanterner, lys i forreste førerrum (skifter med kørselsretningen). Drevet er fra pmt (*Profi Modell Thyrow*), og selv skiltekassen på taget regner de to herrer med bliver drejelig. Kun kontaktstangen forbliver en dummy, blandt andet fordi det ligger printplade og ledninger lige under taget. Som de første er linie 14, 8 og 5 forudset at rulle ud, men det kan sagtens ændres i henhold til efterspørgslerne – og linie 1 må da være selvsagt til at slå følge med linie 14, de var som siamesiske tvillinger. Der hører naturligvis en bivogn til, det bliver en tværsædet type, og koblingerne skal være kraftige minimagneter – jo, københavnersporvognen bliver tilsyneladende en high-tech sporvogn.

Men ikke nok med det – hvad er en sporvogn uden stoppesteder, venteskure og andet tilbehør? Derfor leverer NSM også støbejernsstoppestedet fra DKS, stoppestedet med plakatsøjle fra FSEA og den runde venteskærm



Pionérlokomotivet litra MT kommer snart fra *hobby trade* i luksusudgave med ægte træ og talrige metaldele – en ønskemodel i mange år. Katalogfoto *hobby trade*.

fra KS – samt relaskabet fra K.T.A.S. Så mangler vel kun fødekassen til sporvognene, men der skal vel også være nyheder til fremtiden? I øvrigt er det *Spor og baner*, der har leveret en stor del af dokumentationen til sporvognsprojektet. Se også artiklen længere fremme i bladet om sporvognstingene. Mens vi er ved gadetrafikken, kan vi lige nævne *Setra Viking*

Turistbussen fra VK Modell – det er en ægte 1960'ers bus, der udsendes til december – noget forsinket.

Ud over MT-lokomotivet har *hobby trade* en række oldtimer-godsvogne under forberedelse. Det er de korte ølvogne fra Tuborg og Carlsberg, D.D.S.F.-gærvogne baseret på IM-basismodellen. Vognkasserne til disse



FE -vognen, som den blev vist frem på messen – ikke helt færdig, men flottere end FC-vognen. Foto SoB.



Per Møller Nielsen og Bo Gilvad fra NSM har god grund til at smile - københavnersportvognen ser ud til at blive en succes. Foto SoB.

er i tyndt finér, klæbet på træfiberplader, og undervognene er af metal med diverse ætsede dele. Det kan altså godt lade sig gøre at produktudvikle selv simple godsvogne til det lille danske marked. Til det internationale marked har hobby trade bl.a. en farvestrålende MZ "Tyr" (Baneservice) samt flere dobbeltdækkere til Schwarzwaldbahn – og så kommer Guldager stationsbygning snart.

Fra udlandet

Hvad de store producenter angår, er det nemmest at henvise til deres hjemmesider, da der egentlig ikke var danske nyheder udstillet på messen. Märklin har adviseret en supplerung til sidste års ølvognssæt, nu med to Tuborgvogne i epoke II/IIIa-udseende, hvor 'Bernadotte'-designet nok havde appelleret til flere. I kataloget betegnes de som 'epoke IV'-modeller – men som så ofte nævnt, skal man ikke altid regne med teksten i kataloger! Hvad forstår bønder sig på agurkesalat? Dertil kommer en af de lange skydevægsvogne litra Habbillns. Mere spændende er spunsvæg-vognen litra Gbs 256 fra DB. Nyt er et slankt kurvesporskifte R 3 samt en Central Station 3 med farveskærm, to kortlæsere, indbygget højttaler, booster m.m. Endvidere kommer diesellokomotivet G 2000 fra Vossloh i flere varianter. Naturligvis skal vi nok vende tilbage til andre Märklin-nyheder, f.eks. BR 95, men bortset fra årets tema '500 Jahre Reinheitsgebot' var der ikke rigtigt noget at komme efter. Måske er alt set før? Märklin satser dog

stort på de helt unge og vil investere mere i dette segment, selvom omsætningen for 2015 ikke helt modsvarede forventningerne for moderselskabet. For Trix og LGB gik det dog fremad, og overordnet set vil Märklin føre en klar handelspolitik uden særrabatter og slagtilbud. Langsom vækst er målet.

Også Roco/Fleischmann er dæmpet noget ned, selvom Roco har adviseret adskillige danske modeller – først og fremmest nyere godsvogne og specielt de forsænkede godsvogne T 2000 med veksellad/trailere. Her kommer mange danske og nordiske - COOP-,

Lauritzen-, DSV-, Freja-, Blue Water- og Nor-Cargo sættevogne. Tillige kommer en del DSB-godsvogne, f.eks. DS-syretankvogn, Lurpak-smør-containertransport, åben godsvogn med DSB-varevogne og en lang skydevægsvogn – samt den uundgåelige Bcm-liggevogn med måne og stjerner til indenlandsk kørsel. Roco vil i år kun udsende 650 nye modeller fra diverse lande, men hovedparten er blot ommalinger (sidste år var det over 1.000). En ny form laves til damplokomotivet BR 85, som dog først kommer i 2017. Fleischmann kommer med en D.F.D.S.-containervogn i N og det tyske elllokomotiv E 69, ligeledes i N. Ikke meget fra Fleischmann, men som følge af nye ejerforhold i firmagruppen får Fleischmann fremover mere suverænitet og bestemmelse over egne produkter, og det vil firmaet udnytte.

For første gang viser salgshallene en (behersket) stigning, og det er altså nok til, at 'lillebroder' nu får lov til atter at vise, hvad han kan: Der skal komme flere nye modeller, og ældre modeller skal revideres og forbedres. Således vil det kunne blive aktuelt med en ny version af litra T – dog ikke med alle de ændringer i rørføringer m.v., som de tre danske T-maskiner fik. Der vil så være tale om T 297 eller 299 – et lokomotiv med to domer. Vi skal nok vende tilbage til disse maskiner, hvis de bliver til noget. Fleischmanns BR 50 vil til gengæld ikke blive genudsendt som N-maskine, da man har erkendt, at den er konstrueret i skala



Og her er den så, KS-motorvogn 327, dog stadigvæk kun halvfærdig. Foto SoB.



'Rå' overdel og primitiv undervogn til DO-postvognen fra hobby trade. Foto SoB.



Viking Nordturistbus, baseret på en Setra-model. Tegning VK Modelle

1:85 – og det går jo ikke længere. Der vil dog fremover komme en hel del materiel fra Fleischmann, og meningen er, at modeller i H0 skal udsendes samtidig med identiske modeller i N. Rart at se, at det gamle, hæderkronede 'GFN' (Gebrüder Fleischmann, Nürnberg) ikke opgiver så let.

Andre overraskelser

Brawa har blandt andet to danske tankvogne i programmet – en N-model af D.D.S.F.-tankvognen, samt en 'derangeret' Shell-tankvogn (HO), som nu som intern DSB-tankvogn (epoke IV-V) – ud over en bunke flotte, internationale vogne.

Tillig har haft god succes med Borregaard-tankvognen, som blev reddet ved Spor og baners hjælp, og vi kan nok belave os på mere i den retning i de kommende år. Derudover var der flere steder de sædvanlige Mærsk-containervogne, men det var så også det. Jeg studsede over at se en TT-model af Stjernen-ølvognen fra BuBiModel. Modellen er såmænd nydelig og lavet i metal, men jeg nænnede ikke at fortælle producenten, at vognen som sådan er 50 % forkert (mindst), idet den ægte ølvogn fra Bryggeriet Stjer-

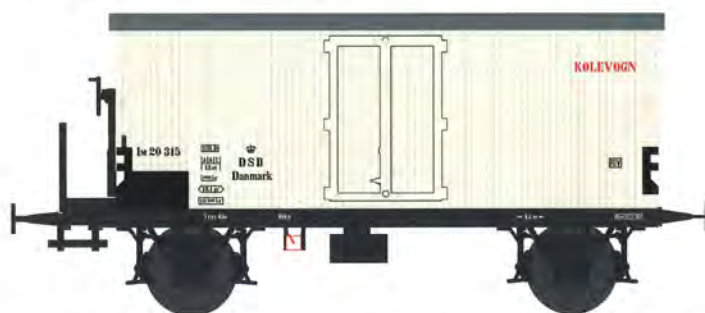
nen havde grønt banner og VIKING på den ene side, rødt banner og STAR på den anden – og i øvrigt ikke havde bremseshus, mens den havde disse dekorationer. Det er lidt ærgerligt for de få TT-kørere, at de ikke kan få en korrekt TT-model, når vognen så endda er lavet i messing.

Finn Moe fra NMJ var som altid i særdeles godt humør, hvilket ikke kan undre, når man ser, hvad hans firma har udsendt gennem årene – og stadig bliver ved med. Spor og baner fik som de første lov til at se årets nye damplokomotiv, NSB litra F, som kan sammenlignes med en dansk D-maskine. NMJ's model er dog i ren messing, en ægte lækkerbidsken. Blandt de andre nyheder er en lille tankstation i resin (konstrueret af Finns søn Knut Moe), i første omgang til norsk BP og svensk Nynäs. Finn Moe var ikke utilbøjelig til at lave den med 'danske' oliefirmaer, f.eks. Esso, Gulf, Shell, Caltex eller BP. Vi må se tiden an.

På tilbehørssiden kan NOCHs store program af nyheder fremhæves, idet firmaet udsender et dansk fodboldhold samt danske roligans. Specielt

roligansene virker mere disciplinerede og rolige end ellers, da de nøjes med at stå med nogle faner og heppe – men desværre har NOCH 'glemt' de vigtigste kendetegn for roligans, nemlig klaphatte, ansigtsmaling, røde pølser ("stadionplatte") og tyndt fadøl. Roligansene er blot ommalede figurer fra en fælleseuropæisk pulje af fodboldfigurer og derfor reelt ligegyldig. Dertil kommer et utal af andre nyheder, figurer, dioramadele etc.

Artitec har netop udsendt den lange rejsegodsvogn med knækkede sider fra NS i grøn bemaling. Vogntypen kørte også her i landet fra 1947 og godt 25 år frem. Firmaet fik overrakt en CD-R med forslag til danske huse og jernbanevogne – så må vi se, om det giver noget på sigt. Så – relativt store nyheder fra *de små*, færre danske nyheder fra *de store*, men alt i alt vel en acceptabel messe – set med danske øjne. Hvad der er nok så vigtigt, er den personlige kontakt til producenterne – den kan ikke undervurderes, og dér er Spor og baner et vigtigt bindeled. I øvrigt hjembragte jeg i år blot kataloger med en vægt på 10,1 kg – normalt ligger det på 11-12 kg, så der er dog sparet lidt på skovene i år! Det samlede besøgstal på messen lød på 71.000 personer – nogenlunde det samme som sidste år. ■



Tegning af Im-kølevognen fra hobby trade.



På samme basis som Im-vognen kommer denne D.D.S.F.-gærvogn fra hobby trade



Märklins kommende model af BR 95 - et glimrende og velkendt forbillede. Foto Märklin.



Tuborgvogne til supplement af Märklin-sættet fra 2015. Foto Märklin.



Godsvogn med spunsvægge - mere sjælden end køn. Foto Märklin.



Nogle stilfærdige, lidt bovulme fodbold-fans fra NOCH



Danish Lurpak - nok ikke 100 % autentisk last på en godsvogn, men attraktiv. Foto Roco.



Gudrun Geiblinger har designet Øl-lokomotivet BR 111 - en helt aktuel model. Foto Roco.

Gudrun Geiblinger ©



De toetages vogne kommer denne gang i bemaling fra Schwarzwaldbahn i Tyskland. Foto hobby trade.



Finn Moe har netop åbnet æsken med det nye litra F-lokomotiv fra NSB og nyder synet af messingmodellen. Foto SoB



Og så forsvinder toget ud i horisonten. Märklin udsender et sæt med flere nye G 10-godsvogne i Insider-programmet. Foto Märklin.



Det fine, lille lokomotiv E 69 05 i N fra Fleischmann. Foto Fleischmann



Den grønne DS-syretankvogn - ikke korrekt, men alligevel attraktiv og usædvanlig. Foto Roco.



Der kommer også en intern DSB-tankvogn fra Brawa. Katalogbillede fra Brawa.



En lidt kikset Stjernen-ølvogn fra BuBiModel. Foto SoB.



Jernbanen ved Vordingborg og Storstrømmen

Af Flemming Søeborg

Jens Bruun-Petersen (JBP) har igen flere årtier tilbagevendende skrevet artikler om Vordingborg og jernbanen – af naturlige grunde, for det er hans barndomsby. Nu har JBP omsider skrevet bogen om Vordingborg og jernbanen – og samtidig om de nærmeste landstationer samt – ikke mindst – overfarten Masnedø-Orehoved og den senere Storstrømsbro. Lad mig bare afsløre med det samme, at det er der kommet en rigtig god jernbanebog ud af, godt fortalt, fyldt med spændende information og et hav (undskyld udtrykket!) af aldrig før sete billeder.



Lollandsbanens Y-tog ankommer til Vordingborg den 25. december 1985. Foto JBP.

JBP omtaler prisværdigt kort planerne for en jernbane fra København ned over Sjælland for ret hurtigt at nå frem til den egentlige fortælling om jernbanen og Vordingborg. Her blev i 1884 etableret jernbanebro over det smalle sund til Masnedø, og det er interessant, at bilister først i 1925 fik mulighed for at passere broen ved, at der blev lagt plankedæk med siden af og mellem skinnerne.

Forholdene på Storstrømmen kunne undertiden være barske, og vinteren 1923-24 var særligt slem. Således må-

te personalet på Masnedsund station improvisere, da en masse passagerer skulle videre sydpå – men overfarten var indstillet pga. isforholdene. Løsningen var at sende de mange passagerer med Kalvehavebanen til Kalvehave, videre med færge til Møn, hvor der var organiseret bil- og rutebiltransport til overfarten til Stubbekøbing. Her skulle et særtog bringe de rejsende sydpå. Denne 'Tysklandsforbindelse' varede et par dage, men det er vist også eneste gang, at Stubbekøbingbanen oplevede at være et vigtigt led i den internationale jernbanetrafik.

Åbningen af Storstrømsbroen i 1937 betød, at rejsen mellem København/Lolland-Falster og det sydlige udland blev 45 minutter kortere, men achilleshælen i denne rute var og blev Masnedsundbroen, der talrige gange – også for få år siden – blev påsejlet af vildfarne skibe. Man skulle næsten tro, at der bestod en magnetisk tiltrækning mellem skibene og jernbroen! Også sporforholdene i Vordingborg medførte adskillige uheld, og den udførlige liste med uheld bagest i bogen fylder flere sider. Det meste af bogen omhandler heldigvis hverda-



Forsiden af bogen. Foto bane bøger.

gens drift og forhold på Vordingborg og Masnedsund/Masnedsø stationer, således at historien nu er skrevet. JBP bringer også et 'togdøgn', nemlig en nøje gennemgang af et enkelt døgnstoggang i 1958 – meget værdifuldt, at han som ung mand gjorde disse optegnelser dengang og har bevaret dem til i dag.

Bogen slutter i dag, hvor forholdene vedrørende den kommende Femern-forbindelse endnu ikke er fuldt afklarede – men hvor trafikken er blevet meget ensartet, og godstrafikken er totalt forsvundet. Det vil den kommende forbindelse ikke ændre på bortset fra, at der så vil komme transtogstog ad denne vej. Under alle omstændigheder, dette er en velfortalt og fængende bog, skrevet af én, der kan sin metiér. Det er uhyre velgørende at læse en bog om en statsbane, og den vil forhåbentlig medføre flere bøger om dette emne – fokus har i for mange år været på privatbaner. ■

Jens Bruun-Petersen: *Jernbanen ved Vordingborg og Storstrømmen*. bane bøger 2015, 168 sider, stift bind. Pris kr. 299,-



Rangering med håndspage på Orehoved station ca. 1916. Arkiv Danmarks Jernbanemuseum.

Ånglok vid Sveriges industrier

Af Flemming Søeborg

Lars Olov Karlsson (LOK) er en utroligt produktiv og vidende forfatter, og han har i vinters udsendt endnu en bog i serien om svenske damplokomotiver – denne gang handler det om industriens lokomotiver. Dem har der været mange af i Sverige, såvel af industribaner som af lokomotiver. Ud over skov- og grubebaner har der været mange roebaner, cement- og kalkbaner for at nævne nogle få. Der er omtalt mindst 680 lokomotiver i bogen.

Det er alle typer af damplokomotiver, LOK beskriver – hovedparten blot i leksikalsk form, men ind imellem er der tid og plads til mere fornøjelige kommentarer, f.eks. med et forslag til læserne om, hvad han skal skrive om næste gang. Sådanne bemærkninger gør det ellers noget tunge stof værd at læse, omend jeg ikke tror, at nogen – andre end anmeldere og særdeles kyndige specialister – vil læse bogen i ét drag.

Der er mange finurlige oplysninger i bogen – for sjovs skyld prøvede jeg at notere de mange forskellige sporvidder,

der har været i brug ved banerne. Det er mange, virkelig mange – og en del med underlige mål. Se bare: 600, 643, 693, 700, 730, 742, 750, 760, 762, 800, 802, 850, 870, 875, 891, 900, 1.050, 1.067, 1.093, 1.099, 1.101, 1.180, 1.250, 1.332, 1.435, 1.524 mm – bredsporet var ved NoHABs fabriksanlæg, beregnet til russiske lokomotiver. LOK giver forklaring på flere af sporvidderne: Ved en bane havde man ønsket sig 891 mm sporvidde, men sporvidden blev 850 mm, fordi man tog fejl af målestederne (indvendige vs. udvendige mål på sporet)! Ved en anden svingede sporvidden mellem 1.099 og 1.101 mm, hvilket skyldes forskellige omregningsmetoder for det gamle, svenske mål "værkstomme". Det havde dog ingen betydning i praksis.

Mange af lokomotiverne blev ved handlen omsporet en eller flere gange – og en hel del stammede fra danske entreprenørvirksomheder eller havnede i Danmark. LOK har overskud nok til også at finde de mere kuriøse sider så som et lokomotivskilt med et spejlvendt 'N' støbt i messing – en bét for støberen – eller det længste lokomotivnavn ("Magnus Gabriel de la Gardie" fra Ödegårdens



Fryckstad fra 1855, her udstillet på TÅG 62 i Göteborg. Foto LOK

Kalkbruk). Der er godt med billeder på de 256 sider, og forskellige typer omtales nærmere i faktabokse (brigadelokomotiver, sadel- eller rammevandtanke, trykluftlokomotiver m.v.). Endvidere er der et par sider med kort over banernes beliggenhed, så det er en udmærket grund- og håndbog, som LOK har skrevet. ■



Lars Olov Karlsson: Ånglok vid Sveriges industrier. Stenvalle 2015. 256 sider, stift bind. Pris ca. kr. 240,-

Modellbau Schleswig-Holstein

5.-6. marts
2016



Neumünster ved Kiel
Holstenhallen 1-4

12 modeljernbaner, mere end 50 forhandlere,

Modelskibe, fjernstyrede trucks & entreprenørkøretøjer,
RC-Cars, militærmodeller og meget mere!



Info: www.bv-messen.de
Fax: 0049-2553-98775
E-Mail: info@bv-messen.de



"Munkestuen" - eller henne om hjørnet...

... nede i kælderen, lød det i den gamle vise med Osvald Helmuth. Jeg kom uvægerligt i tanker om den, da jeg så Artitecs nye husmodel, "De Statie" ("Stationen") – en hjørneknejspe i "nederlandsk renæssancestil". Hvad mere er, jeg mindedes også, at der på Ydre Østerbro i København står et lignende hus, dog amputeret i højden, men til gengæld med kælder – her var der dog i min barndom klejnsmedje og et flot smedjernsgitter rundt om. Jeg formoder, at huset står der endnu, lige på hjørnet af Landskronagade og Ths. Laubs Gade – spejlvendt i forhold til Artitec-forbilledet.



Den østerbroske klejnsmedje på hjørnet af Landskronagade og Thomas Laubs Gade, maj 1996. Her er der kælder og kun én etage, og facaderne er nærmest spejlvendte. Foto Flemming Søeborg.

Nå, der var ingen vej udenom, jeg måtte have fat i modellen. Det er som altid hos Artitec et resinbyggesæt, og det er der ikke de store udfordringer i at samle – fire-fem vægge, tag, vinduer og døre, men – det svære ved resin-huse er bemalingen og patineringen. Resindelene hos Artitec er normalt meget fine med et minimum af grater og flash, specielt på kanterne, der skal skæres af/slibes væk, og det var også sådan her. Efter afpudsning og vask af delene i lunkent vand var de klare til samling – eller bemaling. Jeg valgte at samle siderne to og to for nemmere at kunne bemale dem.

Vær meget omhyggelig med at få samlet facaderne, så hjørnestenene flugter med hinanden – og sørg for, at vinklerne er korrekte (45 hhv. 90°). Det kan være lidt svært, da der ikke er styreriller på delene, så brug derfor en stålvinkel og en vinkelmåler. Jeg bruger stort set altid R/C Modellers Craft Glue til byggesæt, også resinhuse, da



Et smukt og helstøbt ensemble med spændende detaljer.



Detaljedsnit af facader - flotte og præcise.



Ætseark og diverse resindele til detaljering.



Selv en ældre damecykel med dele til motor på forhjulet medfølger på arket.



Delene til bygningen - ikke meget at holde rede på.

limen binder hurtigt, men giver tid til at justere delene. Når limen begynder at hærde, drypper jeg efter med cyanolim, så delene fastholdes optimalt.

Bemaling – alfa og omega

Om man skal begynde med de lyse sandstenspartier ved hjørner og vinduer eller med det mørke murværk, må være op til den enkeltes modelbyggeres gemyt, men jeg begyndte med murstenene. Da de var tørre, blev de lyse partier malet, og naturligvis kom der lidt farve ved siden af. Det blev

pletmalet med murfarve igen, hvorefter der kom lidt brun farve på de lyse partier, og så fremdeles. På et tidspunkt lykkedes det at holde de respektive farver hver for sig! Murene fik dernæst et lag sort maling indvendigt.

Her er det på sin plads at henvise til "Artitec-metoden" vedrørende maling. Der benyttes altid Humbrol-farver. Brug kun dåser med frisk maling – iog lad dåserne stå et stykke tid (et døgn?), således at pigmenterne falder til bunds i dåsen. Med en stump støberest fra et byggesæt fisker man nu en passende mængde pigment op og afsætter det på en godt brugt palet eller stykke træ. Dyp kort penslen i lidt terpentin, som aftørres, men som får blødgjort penselhårene. Herefter roder man lidt rundt i pigmenterne på paletten og maler herefter resindele- ne. Fordelen ved denne malemetode er, at man stort set kun overfører pigmentet til delene, mens terpentinen i malingen siver ned i træet – og resultatet ved bemalingen bliver ofte utroligt vellignende, matte flader. Det er vigtigt at male færdigt med samme farve i én arbejdsgang for at undgå for store farve- eller glansforskelle.

Øvrige arbejder

Når murene er tørre, er det tid til montering af vinduer og døre. Disse dele sidder på et ætseark, der forin-



Sekunder før fastlimning af vinduer - der er måske lidt rigeligt med lim i åbningen.

den skal males med grunder og blank, hvid farve og andre relevante kulører. Arket limede jeg fast med R/C-limen på det klare vinduesark, og da det var godt tørt (efter en dags tid), klippede jeg de enkelte dele løs og limede vinduer og døre fast med lim på en tandstikker. Husk at afprøve pasformen, om der skal slibes lidt her og der. Husk at montere gardiner nu (medfølger ikke i sættet).

Der er heller ingen bundplade med, så hvis man vil lave indretning i huset, skal det være nu. Jeg skar et tyndt stykke finér til og indrettede en knejpe med grove møbler, fulde mennesker på bænke og ølplakater på væggene, men meget kan man ikke se gennem vinduerne, der har fået halvgardiner på metalstænger for ruderne (gardiner lavet af papirservietter). På et tidspunkt skal der monteres lidt søvning bodegabelysning i værtshuset, og derfor er bagsiden aftagelig.



Et meget realistisk tegltag med skæve, knækkede sten - meget flot.



Den meget specielle bagside - ikke særligt indbydende.



Optræk til ballade i 'Munkestuen' - gæsterne har ikke fået øl på bordet, og servitricen skælder dem huden fuld

Herefter resterede tagkonstruktionen, som jeg forinden havde malet matsort. Også her mangler der styreriller, og det gør det ret kompliceret at samle de fire dele, der er fuldstændigt irregulære. Det er her særdeles vigtigt at slibe alle grater af og tilpasse limfladerne, så tagdelene slutter 100% til hinanden uden spalter eller gab. Brug bagsiden af bygningen til at navigere efter og lim først de to bageste tagstykker på plads – og lad dem tørre fuldstændigt. Derefter kan de to skæve trekantede limes fast, men det kræver noget fingerfærdighed, da der som nævnt ikke er styreriller. Til sidst monteres kvisten på taget – her anbragte jeg en halv Preiser-figur bag vinduet, inden det hele blev lukket hermetisk og limet på plads. Figuren kan så nyde udsigten eller føle sig indespærret, men der er da i det mindste gratis underholdning fra værtshuset. Til sidst blev sidebygningen, murene rundt om den lille gård, isolatorerne på udhænget og skiltene monteret – jeg har trykt dem på en printer, men man kan givetvis finde egnede skilte i tryksager, reklamer og lignende. Mellem sidebygningen og muren er der et halvtag, mens muren bagved er blank. Her kan man enten montere murværk (fra restekassen), planker, en pudset struktur eller blot male væggen brunsort og anbringe en cykel, nogle kasser eller andet.



Den unge mand sidder som en fange på kvisten - men der er gratis musik og sang om aftenen fra beverdingen



Ølkasser og damecykel med hjælpemotor - Velo Solex lader hilse. Delene er med i sættet



Udefra ser 'Munkestuen' indbydende ud - og der er fornemt, svunget dørgreb på døren

Hvad skal barnet hedde?

Huset kan jo gerne være en anonym bolig, men da originalen er et værts-
hus, fandt jeg det betimeligt også at
indrette det som bedested for tørstige
sjæle. Men hvad skulle stedet hedde?
På mit anlæg kommer huset til at stå
i det lidt mere skumle fabrikskvar-
ter (Udkantsområdet), så mon ikke
"Café Støvlen", "Børge's Bodega" (med
fejlanbragt apostrof!), "Hos Olga" el-
ler "Munkestuen" er passende - med
tilhørende emaljeskilte for Tuborg,
HOF, Stjernen eller Thor Øl - og na-
turligvis cigaretreklamer, for denne
bygning er ægte nostalgi! Jeg valgte
"Munkestuen", fordi det lyder tilpas
fromt og hyggeligt, men værts huset
er en rigtig beverding med sand på
gulvet, øretæver i luften, råb, skrig og
skrål og ingen duge på bordene - hvis
der da er borde? - et sted, der ikke
findes mere. I dag ville der være café
med glasdisk, dæmpet musik, mind-

fulness, sandwiches og smooties, et
selfie-akvarium - men det vidste dati-
dens klientel heldigvis ikke noget om!

Artitec art. nr. 10327 "De Statie". Vejl.
pris kr. 300,-



Hjørnebygning med små pladskrav

Efterlysning

Har du været på Interrail eller rejst med de blå Wagons-Lits-vogne?

Materiel og jernbanerelaterede gen-
stande kan vække minder fra tidligere
tider. Det gælder f.eks. når man træder
ind i en flot Wagons-Lits sovevogn el-
ler når man ser en gammel rejseplan.
Danmarks Jernbanemuseum ønsker
at indsamle rejserelaterede genstande
samt de tilhørende minder til en ny
udstilling. Konkret søger vi genstande
og rejseminder fra danskere, der har
rejst med Interrail eller med de blå Wa-
gons-Lits-vogne. Udstillingen vil om-
handle danskere, der har rejst med de
luksuøse blå Wagons-Lits-vogne eller



Tre franske rygsækrejsende er ankommet til Danmark med Interrail. Foto Danmarks Jernbanemuseum.

der har været på Interrail. Vi efterlyser
også efterkommere af danskere, der
har rejst med Wagons-Lits. Man siger,
at rejser forandrer mennesker, og at
man ikke er den samme, når man kom-
mer tilbage. I udstillingen vil vi gerne
belyse hvilke forventninger de rejsende
havde til rejsen, hvad de rejsende ople-
vede på selve rejsen og hvilke minder
de rejsende har fra rejsen. Samtidig
ønsker vi at vise nogle af de genstande,
som danskerne havde med på turen.

Genstande og interviews

Danmarks Jernbanemuseum eftersø-
ger alle typer af genstande samt fotos
og film, der har relationer til rejser
med Wagons-Lits eller interrailrejser.

Måske du har gemt din rygsæk og din
billet fra interrailturen, eller måske du
har skrevet dine oplevelser fra Wa-
gons-Lits-turen ned i en dagbog. Fo-
tografer er vi også meget interesseret
i - og vi gør gerne de gamle papirfo-
tografer digitale. Genstande, film og
fotografier vil indgå i udstillingen eller
i museets samling. Vi er også interes-
seret i at høre din historie og nedfæl-
de den. Erindringerne hjemhentes ved
interviews. Udstillingen åbner i marts
2017.

Vi hører gerne fra dig

Tag kontakt til museumsinspektør
Anna Back Larsen senest den 4. april
2016. Enten på mail: anbala@dsb.dk
eller telefon 2468 2326.

Flot værk om remiser i model

Af Flemming Søeborg

I serien "Modell och förebild" er andet bind nu udsendt. Det er Jocke Sannagård, kendt fra Allt om Hobby, der i fællig med en gruppe modelbyggere og eksperter har lavet denne bog, som repræsenterer noget af det ypperste inden for genren modeller og forbilleder. Emnet er remiser og værksteder i Sverige, men temaet er samtidig universelt, da der er mange lighedspunkter landene imellem.

Bogen er opbygget med kapitler om forbillederne, historien om bygningerne, godt illustreret med billeder og tegninger og med en læseværdig tekst. Dertil kommer en meget fyldig præsentation af modellerne, hvoraf mange af dem er bygget helt fra bunden; andre er modificerede industrimodeller, og uanset hvilke modeller, der er tale om, er de alle skabt på et højt niveau. F.eks. er gennemgangen af det velkendte kibri-byggesæt "Ottbergen", der er den mest benyttede industrimodel af en remise i Sverige, forbilledlig

og viser de mange kombinationsmuligheder med dette byggesæt.

Det er næsten umuligt at fremhæve et kapitel frem for et andet, men jeg blev specielt fascineret af billedreportagen af en remises ud- eller afvikling gennem årene (side 82-85): Fra at være en tosporet dampremise med drejeskive til perioden med diesel, dernæst uden drejeskive bliver den reduceret til at have blot et enkelt spor og til sidst til nedrivning. Billedsiden følger denne proces i model og i virkelighed, og på det sidste billede ser man drejeskivegruben fyldt op med en rødlig masse – murstenene er knust og bliver brugt til opfyldning af gruben. Noget lignende gjorde man i øvrigt også her i landet, f.eks. blev jernbanepakhuset i Svendborg i 2002 pulveriseret, og murstenene blev brugt til at fylde kælderen op, hvorefter der blev anlagt P-pladser ovenpå!

Tilbage til bogen, som er illustreret med pragtfulde billeder, der ledsager den letlæste, inspirerende og under-



holdende tekst. Svenskerne kan altså noget med sproget! Når jeg læser en bog som denne, kan jeg ikke lade være med at tænke på, hvor stort savnet er for lignende værker i Danmark. Hvor er de henne, der kan bygge så flotte modeller og samtidig skrive så engageret og underholdende om dem og forbillederne? Denne svenske bog er i hvert fald et fund til prisen. ■

Jocke Sannagård et al.: *Modell & förebild. Lokstall & verkstäder*. Bokförlaget Modellrallaren 2015. 130 sider, stift bind. Pris ca. kr. 200,-

DANMARKS JERNBANEMUSEUM



MINI-UDSTILLING FRA 4. MARTS
DEN ORANGE
TRAKTOR
& OLSEN-
BANDEN



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



Et af de mange remisemiljøer i model, bygget og fotograferet af Göran Tholin.

BR 103 i stereo



Af Flemming Søeborg

De to nye konkurrenter, Piko og Fleischmann

Efter at stort set alle modeljernbane-producenter har lavet deres udgaver af det tyske BR 103, var det i 2015 også Pikos tur. Fleischmann (gen)udsendte også BR 103 - og det skete netop i 50-års jubilæet for pionérlokomotivet E 03, der vakte furor ved præsentationen i München i 1965. Tænk, her var et lokomotiv, der kunne køre 200 km/t, og som havde en futuristisk formgivning. De første E 03-maskiner fik efter få år følgeskab af de endnu kraftigere BR 103, som kunne kendes på den dobbelte række ventilationsriste hen langs siderne. Måske mistede maskinerne noget af elegancen ved denne ændring, til gengæld kom de til at fremtræde mere kraftfulde og aggressive. Det var i hvert fald lokomotiver med en særdeles selvbevidst og kompliceret vognkasseopbygning. BR 103 var det typiske eksprestogslokomotiv op gennem 1970'erne, og det

var selvskrevet til at trække luksus-togene TEE med de tilhørende, rød/creme vogne. I 1990'erne skiftede DB AG farver på materiellet, og BR 103 undgik heller ikke omlakeringen, som ikke pyntede på dem. De blev nu hel-røde med hvide 'forklæder', et design, som slet ikke passede til lokomotivets flotte, buede former. Enkelte BR 103 fik lov til at beholde de klassiske farver, nu med det nye, forsimplede DB-logo i rødt. Trods omlakeringen var lokomotiverne stadig afholdte, og jeg mindes en lille snak med en tysk lokomotivfører på banegården i Hamborg. Toget skulle til Flensborg, og med et stort smil klappede han siden af lokomotivet, mens han sagde "Echt deutsche Qualität" (ægte, tysk kvalitet)! Turen med "Nordpilen" nordpå forløb da også uden problemer.



Det nye lokomotiv var imponerende på alle måder - også på sort-hvide billeder. Arkiv Spor og baner.

Piko vs. Fleischmann

Begge modeller tilhører epoke IV med revisionsdatoer hhv. 16.4.71 for Piko (nr. 103 134-4) og 6.5.71 for Fleischmann-modellen (nr. 103 122-8). De er altså jævnaldrende. Farvemæssigt adskiller de to maskiner sig en del



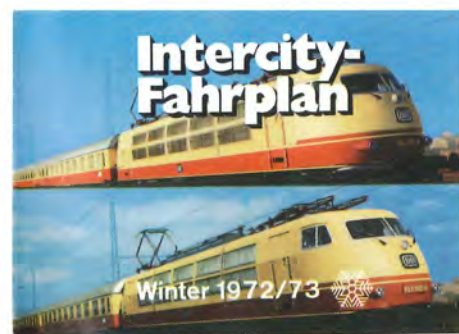
BR 103 128-5 med TEE-tog i Hamm i 1970'erne. Foto Tom Lauritsen, arkiv Danmarks Jernbanemuseum

fra hinanden, idet Fleischmanns har den mere beige farvetone, mens Pikos er lysere; de første BR 03-maskiner havde den mørkere farve, men præcist hvornår den skiftede, er ikke helt klart.

Vær forsigtig ved udpakningen af Piko-modellen – mit eksemplar havde nemlig en transportskade, hvorved bogierne var rystet løse fra resten af maskinen. Det var nu let at montere hjul og bogierammer igen, og lokomotivet kunne bagefter køre uden problemer.

Piko-modellen virker overbevisende med fine detaljer og flot finish. Farverne er halvmatte med præcise afgrænsninger, og påtrykkene er tydelige. Graveringen af overdelen er særdeles vellykket med selv de mindste detaljer gengivet på lameller og jalousier. Vinduerne sidder perfekt i rammerne, og de spinkle vinduesviskere er monteret på forhånd. Begge førerrum er forsynet med indretning, men der er ingen lokomotivfører. DB-frontskiltene er tredimensionelle og separat monterede. Fabriksskiltene viser, at det er en Krupp/AEG-maskine.

Tagudrustningen er ligeledes superb. Pantograferne er meget spinkle, men



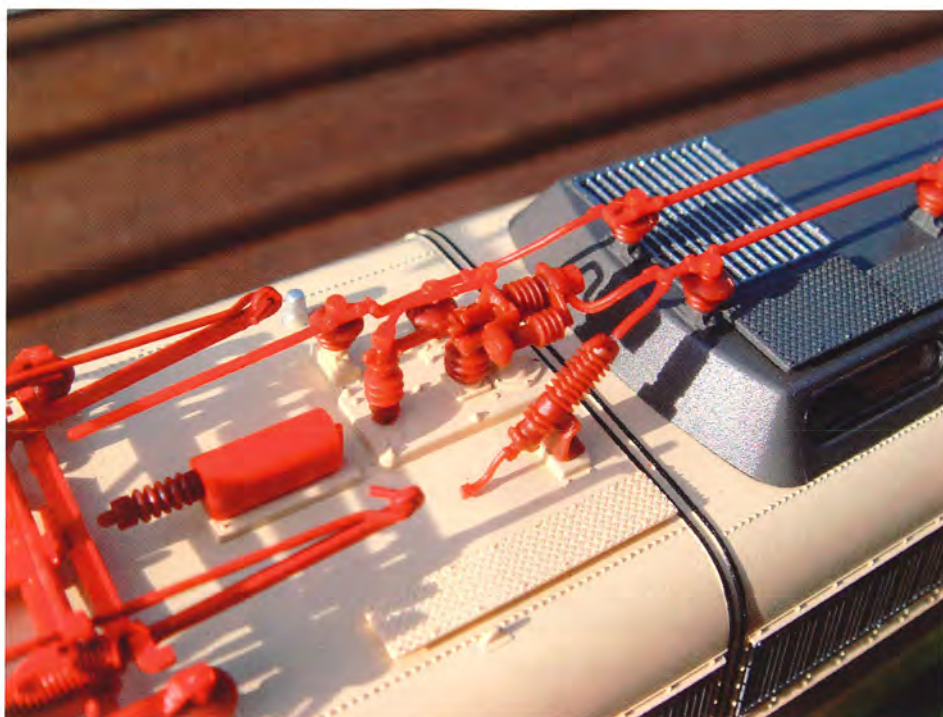
BR 103 var tilmed på for- og bagsiden af DB's IC-køreplan 1972-73. Arkiv Spor og baner

stabile og rødmaledede, og der er en mængde andre detaljer i form af ledninger, isolatorer, antenner og andet. Bogierne er også meget detaljerede med bremseklodser i niveau med hjulenes køreflader. Hjulskiverne er korrekt røde. På fronterne kan skørterne svinge med ud med koblingerne i kurver. Der er vedlagt ekstra løsdele til montering ved vitrinebrug.

Køreegenskaberne er, som de kan forventes, uden udfald i hjertestykker, det er stabil og sikker kørsel. Det er en analog DC-udgave med automatisk lysskift for/bag. Der er (digitalt) tænd/slukbar førerrumsbelysning. Modellen har to hæfteringe og strømoftag fra fire aksler. Den er forberedt til Plux22-dekoder og højttaler. Kort sagt, ønsker man sig en up-to-date model af dette legendariske lokomotiv, er Piko-modellen et oplagt valg.

*Pikos model yder forbilledet
fuld retfærdighed*





Flotte tagdetaljer og masser af udstyr hos Piko.



Lamellerne på siden af Piko-modellen er perfekt gengivet med alle skruer markeret.

Ny model – og dog

Fleischmanns model er lige så flot og veldetaljeret, og der er stort set det samme at sige om detaljerne, deres placering, udseende og den generelle finish af modellen. Påtrykkene er flotte, farverne er som på førstegenerations-lokomotiverne, og som et ekstra plus er der monteret bremselædninger på skørtet – Fleischmanns modeller 'snyder' ellers ind imellem traditionelt lidt på dette punkt. Pufferne er af metal – men de sidder for langt fra

hinanden og passer bedre til spansk bredspor! DB-frontemblemet er blot påtrykt, men bogierne er flot grave-ret. Fleischmanns model er en Henschel-Rheinstahl/AEG-udgave. Når man skruer overdelen af, bliver man overrasket, for hvor næsten alle lokomotiver med bogier i dag er skåret over den samme læst (centermotor, kardandrev, massivt chassis), skinner Fleischmanns ældgamle konstruktionsprincip igennem her: På en spinkel ramme sidder de to bogier – motor-



Knivskarpe påtryk kendetegner Piko-modellerne.

drev på den ene, strømoftag på den anden. Der imellem er der lidt elektronik, bl.a. 6-pins dekoderstik, og i hver ende troner en stor glødelampe model 1960. Der er retningslysskift, men det er også alt – og som følge af konstruktionen er der kun træk på to aksler på motorbogie.

Facit

Når man stiller de to modeller op ved siden af hinanden, springer højdeforskellen i øjnene, for Fleischmanns model er flere millimeter højere end Pikos. Det skyldes mest de ret kraftige pantografer, men hjulene er også temmeligt store. Målestoksforholdet er nok snarere 1:85 eller mere. Vedligeholdelsesmæssigt er Fleischmanns simple model sikkert nemmere at reparere, men imod den tæller, at modellen på grund af utilgængelige skruehuller er meget svær at samle efter adskillelse. Pikos er blot klipset sammen og dermed legende let at adskille og samle. Ved en styrkeprøve, hvor hver af de to maskiner på skift skulle trække/skubbe den anden, sejrede Pikos 103'er hver gang, mens Fleischmanns model end ikke kunne trække Pikos – hvilket dog heller ikke undrede, konstruktionen taget i betragtning. Vægten er 430 gram (Piko) hhv. 455 gram (Fleischmann). Det er altså ikke vægten, der er afgørende for trækraften, men selve drevets art.

GAVEIDÉ
til manden der har alt...

... et årsabonnement på

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed



De to sværvægtene side om side - Piko til venstre, Fleischmann til højre



Set oppefra er den mest iøjnefaldende forskel pantografernes størrelse, men der er også mindre forskelle på tagdetaljerne



De to maskiner efter en skylle i haven. bemærk pufferafstanden på Fleischmann-modellen til højre...



Piko-front....



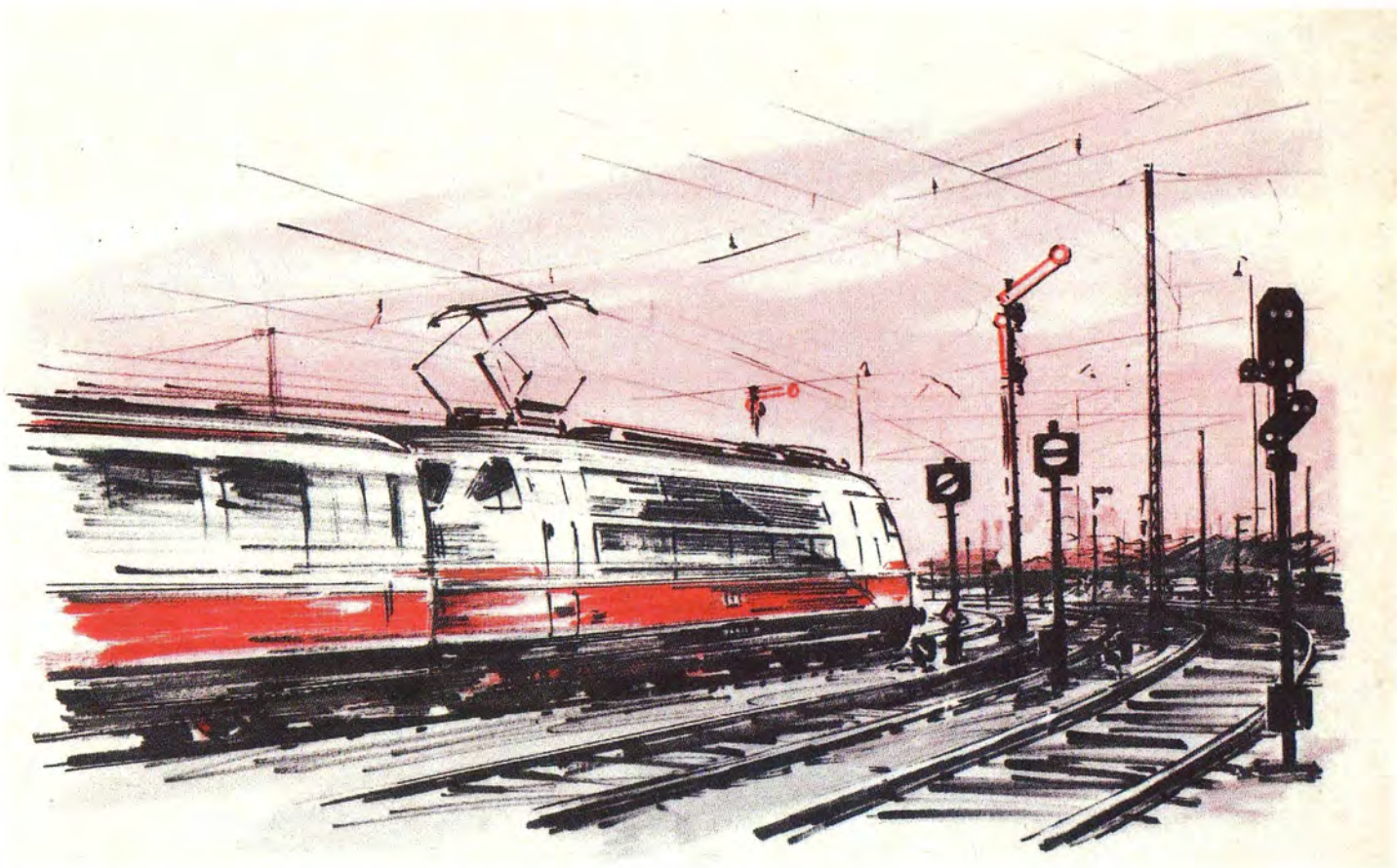
...contra Fleischmann-front

Resultatet af denne lille prøve giver et stort forspring til Pikos model af BR 103, omend Fleischmanns model til en vis grad kan stå distancen, hvad detaljer angår, men på den anden side ikke kan løbe fra alderen og skavankerne. Ser man på prisen, er den måske lidt i overkanten for begge modelers vedkommende, men Fleischmann er dog så venlig at holde prisen for den ældre model under 1.000,- kr. Et

tip: Har man tålmodighed til at vente, udsender Roco senere i år en ny BR 103, ligesom Piko udsender talrige varianter af BR 103, blandt andet også til trelederdrift.

*Piko art. nr. 51670 BR 103 Epoke IV.
Vejl. pris kr. 1.250,-*

*Fleischmann art. nr. 437602 BR 103
Epoke IV. Vejl. pris kr. 975,-*



Til slut en tegning med dynamik - BR 103 vakte opsigt, hvor det kom frem. Arkiv Spor og baner

DAF daffer derudaf!

Det er ikke nyt, at Artitec laver bilmodeller – firmaet har f.eks. lavet mange militærkøretøjer, men det har næsten udelukkende været som byggesæt med masser af løsdeler. Nu laver Artitec også færdigsamlede bilmodeller – og hvad var mere nærliggende for det nederlandske firma end at begynde med et lokalt forbillede, DAF-lastbilerne type 1100/1300/1500? DAF står i øvrigt for "Van Doorne's Automobielen Fabriek N.V.", grundlagt i 1928 af Hub van Doorne.

Det er ældre typer med afrundet, glat førerhus, lidt i stil med de samtidige Mercedes Pullman-førerhuse. Lastbilerne har også kørt herhjemme. Modellerne findes i flere udgaver, med lad, med fast vognkasse, med sættevogn og i flere farver og firmanavne (Piedbeuf, Spa, Dommelsch Bier m.v.).

Lakeringen er halvmat, og detaljeringen på modellerne er fremragende – rigtig Artitec-stil! Pyntelister er trykt med sølvfarve, træsider i træfarve, og detaljerne på chassis'et er omfattende. Der er fuld indretning og helt klare ruder, og presenningen kan aftages, således at man kan anbringe en af firmaets flotte godslaster der. Endvidere er der vedlagt ætseark med sidespejle, trin, vinduesviskere og nummerplader – desværre kun for Nederlandene og Belgien. Danske nummerplader kan Skilteskoven til gengæld levere (gule plader med to bogstaver).

Lastvognen er her læsset med ny last fra Artitec, kulsække. Firmaet laver talrige andre, færdige lasttyper, såvel til lastvognen som til sættevognstyperne. ■

Artitec 487.042.02 DAF
m. presenning. Vejl. pris kr. 190,-

Artitec 487.801.40 Kulsække. Vejl.
pris. kr. 40,-

DAF-lastvogn nr. 50.000 i 1964. Bemærk
også DAF-personvognskarosserierne i
loftet. Foto DAF-Museum



DAF-lastvognen læsset med kulsække, begge dele fra Artitec



DAF-lastvognen med monteret presenning.



50.000ste truck

En "tyksak" på skinnerne

Af Flemming Søeborg

Mange har gennem årene forsøgt sig med udgaver af denne ener blandt danske tankvogne, som har sit udspring i en tysk standardtype. Den blev bygget til DR i 1941, og i 1955 blev den købt af DSB. Den blev malet gul og fik Shell-påskrifter "med ICA". ICA var et benzin-additiv (Ignition Control Additive, egentlig tricresylorthophosphat TCP), udviklet for at modvirke motorbanken og højne oktallet. Et andet selskab puttede en tiger i benzintanken.

Brawa har nu udsendt denne vogn, DSB ZE 502 833, i H0. Det er en meget vellykket model, der svarer helt og fuldt til forbilledet. Den gule farve er ramt godt (og ikke citrongul, som på andre modeller!), påskrifterne står skarpt og klart, og detaljer så som ledere, platforme m.v. er spinkle og filigrane – og mestendels monteret på forhånd. Mål og dimensioner er korrekte, og den eneste afvigelse fra forbilledet er vel de 'overkorrekte' slutsignalholdere, som ikke sad på tanken i den danske udgave. At kritisere det vil være at lade fluerne gå i for små sko, hvis man vil tillade mig denne sammenblanding af billeder. Facit: Brawa har taget endnu et skridt hen mod superkorrekte, danske modeller. Allerede kort tid efter udsendelsen af modellen var den udsolgt fra Brawa. Weiter so! ■



Shell-tankvognen er flot og vellykket



Klare og tydelige påskrifter med den rette typografi

Brawa art. nr. 48905 Shell ZE 502 833.
Pris ca. kr. 225,-



Mange detaljer er monteret på forhånd, men vanen tro medfølger diverse andre dele, bl.a. attrapkoblinger

Hilsen fra Tjernobyl

Det er nok en hilsen, de fleste vil være foruden: Tjernobyl fik for snart 30 år siden den ulyksalige skæbne at blive skueplads for verdens værste atomkraftulykke, da det stedlige atomkraftværk som følge af utilsigtede hændelser eksploderede – og sendte en kæmpe-mæssig, radioaktiv sky ud over store dele af Europa. Det var utrygge tider, hvor mange i Ukraine omkom, hele regionen blev gjort ubeboelig i man-

ge generationer fremover, og kolossale mængder af afgrøder måtte kasseres, ikke kun lokalt, men også i Nord- og Vesteuropa.

Nu kan man – hvis man har lyst – genoplive disse 'muntre minder' på modeljernbanen med herpas fine model af en typisk, sovjetrussisk Kamaz 4320-brandbil i H0. Modellen er flot og rød som en rigtig brandbil med



Kamaz 4320 - Tjernobyl-brandbilen fra herpa.

påskrift i kyrillisk skrift, blåt blink og kraftige dæk. Af passende tilbehør findes vist endnu kun Heljans diminutive model af et a-kraftværk, som man nok skal være heldig for at opdrive. ■

herpa art. nr. 745413 Kamaz 4320 brandbil. Pris ca. kr. 185,-

Spændende nyt fra Danscale

Danscale er langt fremme med udviklingen af et par byhuse fra Ramsherred i Odense. Det er typiske købstadshuse fra 1800-tallet, og de to sammenbyggede huse har en spændende arkitektur, præget af talrige om- og tilbygninger gennem tiderne. Endnu er der blot nogle CAD-tegninger af husene, men vi vender naturligvis tilbage til disse supermodeller, når de udkommer. Det forlyder endvidere, at Glyngøre station også kan forventes i løbet af året. ■



Ramsherred 1-3, forside. Tegning Danscale.



Bagside af bygningskomplekset set oppefra. Tegning Danscale.

Godnat med minitrix

Tekst og foto Rolf Brems

Minitrix har udsendt et sæt med to liggevogne litra Bcm i de spraglede blå farver og med henholdsvis måne, stjerner og konfetti.

DSB købte en del vogne i 1982-87, heriblandt 19 liggevogne fra det tyske rejsebureau Apfelfeul, der gik konkurs i 1979.

Vognene, der var bygget i 1955 og i 1958, fik efter overtagelsen af DSB en større ombygning og var klar til at blive sat i drift i 1983. De kørte først i den røde DSB bemaling, i 1987-88 fik de den utraditionelle natblå farve og

blev senere udsmykket med forskellige dekorationer. Nogle vogne havde blåt tag, andre gråt. Vognene med konfetti, fyrværkeri og snefnug kørte bl.a. i "Skiløberen" og i chartertog til udlandet (regimenummer 51), mens vognene med måne og stjerner udelukkende kørte i indenrigske nattog (regimenummer 50). Som sådan kørte de normalt ikke sammen. Begge vogne blev udrangeret i 1997.

Vognene er ikke helt korrekte mht. antal af vinduer, men det ødelægger ikke helhedsindtrykket. Farverne er ramt godt, og de har nogle fine og skarpe påtryk.

Køreegenskaberne er rigtig gode, de er udstyret med KK-kinematik og mulighed for LED-lys.

Hvis man vil vide mere om Bcm-liggevognene, kan man søge i litteraturen, og der er en særdeles udførlig beretning i Jernbanehistorisk Årbog '06 fra bane bøger. Her er der også komplette vognlister, også for de tyske pakvogne, der blev købt ved samme lejlighed. ■

minitrix art. nr. 15480 Bcm-liggevognssæt. Vejl. pris ca. kr. 575,-



Sættet med de to blandede vogne.

Eaos i H0 fra Roco



Tekst og fotos Flemming Søeborg

Roco har udsendt Eaos-godsvognen fra DSB i ny og flot udgave. Det er faktisk den korrekte, tjekkiske grundtype, der er benyttet til DSB-modellen, og den står sig godt, omend de 50 indlejede Eaos-vogne i DSB-perioden ca. 1990-2000 slet ikke kom i nærheden af det rene og pæne udseende, som modellen har.

Vægtrasteret er pletmalet med afvigende farve, men hele vognkassen burde også have været patineret, bulet og skrammet for at give et realistisk udseende af disse vogne, der mest blev brugt til skrot. Ofte kørte de flere styk ad gangen i godstogene, mest med skrot, men også med rør eller anden voluminøs last, der kunne tåle vejrliget.

Mål og detaljering svarer godt til forbilledet, f.eks. er der gule færgeskroge, men pufferhoverne skulle nok være sorte, og på siden mangler håndhjulet til bremsen. Det kan man vel leve

med, ellers må man i restekassen efter et bilrat eller lignende. Prisen er i hvert fald rimelig (= acceptabel). ■

Roco art. nr. 76798 Eaos nr. 11 86 533 0 026-9. Vejl. pris kr. 150,-

Den nye Eaos fra Roco - næsten for pæn til at virke realistisk.

Nærbillede af Roco-modellens påskrifter - flot og nymalet



Nærbillede af litrering og påskrifter med pletmalet undergrund, Odense Godsbanegård, september 1998. Foto Flemming Søeborg.



Eaos-stamme med skrot og andet gods på en af Nürnbergs rangerbanegårde.



Ude på sporene kan man stadig se Eaos i drift - her buldrer et godstog med to Eaos gennem Odense den 19. januar 2016. Foto Spor og baner.

Hørfrøolie-tankvogn fra GBJ

Af Lars Olov Karlsson

Fleischmanns nyudsendte tankvogn nr. 542905 er en udmærket model af en tankvogn, som er bevaret som museumsvogn af Bergslagens Järnvägs-sällskap. Museumsvognen er mærket GBJ (Göteborg-Borås Järnväg, overtaget af SJ i 1940) Q 502 003, en privat vogn ejet af Svenska Oljeslageri AB (SOAB) i Mölndal ved Göteborg. Modellen svarer til museumsvognen, bortset fra domen, som har en lidt anden udformning og placering på modellen. Endvidere har modellen nitter langs tanksvøbene, hvor museumsvognen ser helsvejst ud.

Forbilledvognen er bygget af Wismar, 1938, og den har tidligere haft nr. 21

207, og da den var registreret hos SJ, havde den litra Q 12 og nr. 502 146. Vognen blev i henhold til påskriften benyttet til transport af hørfrøolie, og den var hjemmehørende i Mölndals Övre. Modellen er nydelig og kan anvendes enten som privatbanevogn (GBJ) i 1930'erne eller som nutidig museumsvogn.

Fleischmann 542905 GBJ-tankvogn, epoke II + VI. Vejl. pris kr. 190,-



Fleischmanns nye model af olie-vognen - nittet tank, hvor forbilledet har svejst tank, men ellers fint gengivet.

SOAB-olievognen i virkeligheden. Foto Fleischmanns arkiv.

Liniepæl fra KS

Tekst og fotos Flemming Søeborg

'Kanonerne' er ved at blive kørt i stilning, forstået som, at Per Møller Nielsen fra EpokeModeller er i gang med at forberede tilbehør til det kommende sporvognsprojekt. Således lavede han de første prøver i 3-D print af den klassiske liniepæl fra KS, nok mere kendt som støbejernsstoppestedet (med de flotte, kulørte emaljeskilte) i løbet af efteråret.

De første 'skud' så lovende ud - og var uhyggeligt tynde. Der var dog lidt fejl ved de første, så tegningerne måtte justeres. Spor og baner fik dog lov til at låne et enkelt stoppested, og naturligvis måtte det dekoreres med 'emaljeskilte', inden det blev monteret på en sporvognshelle. Som kendere vil notere, har stoppestedet fået monteret to skilte - et hvidt med rød skrift (linie 1) og et rød/blåt (med hvid skrift) for linie 14. De to linier fulgtes ad i begge ender af ruten. Per har endvidere lavet Frederiksberg-stoppestedet (med grønt kobbortag), det runde KS-venteskur (her kun en prototype), et K.T.A.S.-telefonrelæskab, så sporvognene kan få

det rette gademiljø. Nu venter vi bare på selve sporvognen - vi skal nok følge dette spændende projekt til endestationen.



Liniepæl eller også kaldt støbejernsstoppestedesstander fra KS - her som 3-D print fra EpokeModeller.



Kommende gadeinventar.



Gad vidst, hvad de sociale myndigheder siger til moderen, der lader sin dreng gå i korte bukser - i snevej.



Ups - det var vist ikke så godt. Stoppestedet synes at være blevet påkørt, men vel ikke af en sporvogn...

Hs-T, His og Hims fra McK

Tekst og fotos Vagn Holstein

Vi er tilbage i første halvår 1960: De første ti eksemplarer af en ny europæisk godsvogntype ankom til DSB fra det vesttyske firma Rheinstahl Siegener Eisenbahnbedarf (SEAG). Om-talen kom bl.a. i Modelbane Nyt nr 3, 1960, hvor en artikel med to små billeder udmærket illustrerede, hvad der var så specielt ved disse vogne kaldet Hs: Skydevægge, så losning og lastning med gaffeltruks blev meget nemmere og hurtigere. Som så mange gange før så blev Scandia i 1963 sat til at bygge de næste 300 stk., som adskilte sig fra de første ti ved at have højtstående bremseplatforme - de kaldtes Hs-T. De ti oprindelige Hs kom allerede i 1961 til at hedde Hs-T, så man kun ud fra nummeret kunne afgøre, om vognen havde bremseplatform eller ej.

Modelmæssigt har vi ikke været forvante med denne vogn. Den første model skylder vi Bjørn Schultz, som en gang i midten af 1980'erne lancerede et byggesæt til denne vogn samt enkelte færdigsamlede vogne, baseret på en længere vogn, som blev kortet ned og monteret på en anden under-vogn. I begyndelsen af 1990'erne kom det østrigske firma Klein med nogle på den tid udmærkede modeller af både Hs, Hs-T og Hims.

Supermodeller fra McK

Idag kan McK levere Hs-T (både med og uden bremseplatform) i deres sædvanlige meget høje kvalitet. Der er meget lidt at udsætte på deres modeller, jeg er dog ikke tilfreds med farven: Den virker for lys, den skulle være varmere, mere som mørk chokolade. Hjulene er desværre for blanke, selv om de er flot profilerede. Ellers har jeg svært ved at finde noget mere at udsætte, jeg vil lade billederne tale for sig selv, detaljer er der rigtig mange af: Gennembrudte trin, alt bremsetøj inklusive korrekte omstillere, fjedrende buffer, helt perfekt påskrift, mange påsatte metalbøjler. Vognene er som sædvanlig meget letløbende.

Som det er sædvane for McK, er samtlige (næsten) varianter til rådighed på én gang: Der er 12 forskellige udgaver,

hver produceret i 200 eksemplarer. Det vil sige, at de senere litereringsvarianter også foreligger; I 1967 bliver Hs-T omlittreret til His, og i 1966-67 blev der bygget endnu 300 stk. His, denne gang med flade sider med forstærkningsprofiler. I 1980 blev alle 610 vogne omlittreret til Hims, begge litra leveres med knækkede eller flade sider. Så vidt jeg kan konstatere, mangler der en variant med både flade og knækkede sider på samme vogn. Sådant en vogn har Roco annonceret som nyhed.

Ud over Hs-typerne har McK også udsendt flere varianter af Hbis'erne, bl.a. saksevognen. Albanivognen og vognen med posthorn.

McK Hs-t, His, Hims. Vejl. pris kr. 325,- stk.



Hs-T-vogn fra McK - bedre kan det vist ikke gøres.



His-typen med flade sider som McK-model.



Fra venstre mod højre Klein, McK, På Sporet. Her ses farveforskellen mellem udgaverne tydeligt.



Gavle på vogne fra På Sporet, McK, Klein.



McK-vogn set nedefra. Læg mærke til de små tandhjul bag bremseomstilleren.



Saksevognen, en af flere HBIS-varianter fra McK.



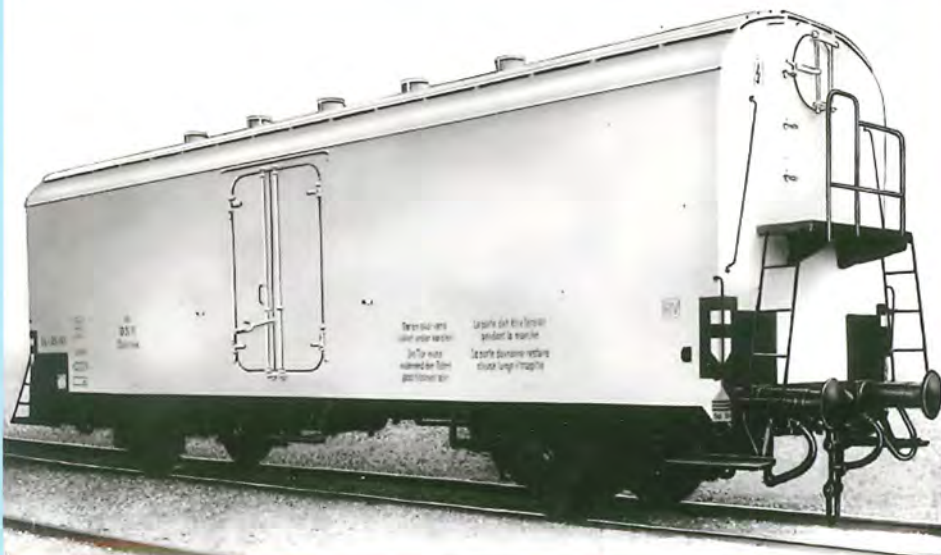
Også Postvæsenet anvendte disse praktiske godsvogne en overgang.

Rettelser

Vagn Holstein gør opmærksom på, at Gunnar Nielsen Transfers blev forbyttet med Næstved Transfers i sidste nummer. De to producenter havde absolut intet med hinanden at gøre, og Spor og Baner beklager misforståelsen.

Ligeledes bragte vi en oplysning om, at IKA-vognene havde soltag fra begyndelsen. Det kan have givet anledning til misforståelser. Baggrunden er, at der findes en håndskrevet notits. Det skyldes en håndskrevet notits på tegning HG62g fra DSB's Maskinafdeling, hvorefter følgende fremgår: "Solskinstag og gangbro fjernet". Desværre er notitsen udateret, men tegningen er fra den 6/10-54 og signeret "GE" – altså lige fra det tidspunkt, hvor IKA-vognene kom i drift. Tegningen viser noget, der umiskendeligt ligner en gangbro på taget, ligesom billedet af IKA 25101 fra 1953 har en række brædder på taget – men den kan være anbragt der som et forsøg, der allige-

© Jbm. DSB IKA 25101, 1953.

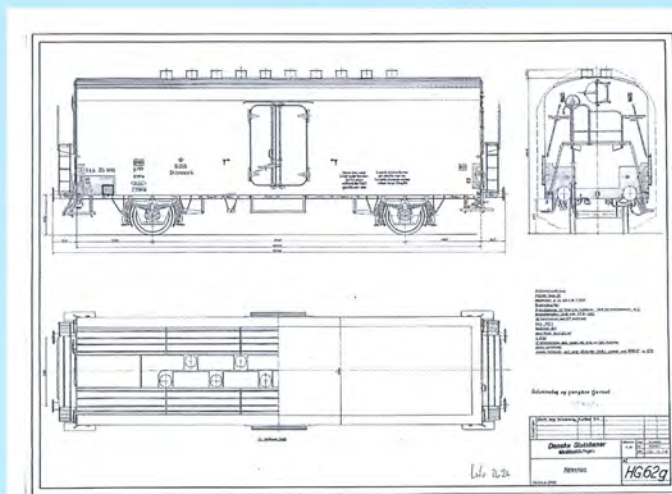


DSB IKA 25101 med en art soltag, 1953. Billede gengivet med tilladelse fra www.jernbanen.dk

Solskinstag og gangbro fjernet.

11.10.54.

Den lille notits nederst til højre på IKA-tegningen.
Arkiv Spor og baner.



Berigtigelse

Claus Riber fra F2010 har bedt os bringe følgende berigtigelse til artiklen om IKA/ICS-kølevognene i nr. 24. "I ovennævnte anmeldelse anføres, at hjulene ikke er i overensstemmelse med NEM-normen, og det anføres, at normen foreskriver 14,3 mm mellem hjulene. Dette er ikke rigtigt, idet sidste udgave af NEM 310 (udgave 2009) angiver målet mellem hjulene til min 14,4 og max. 14,6 mm.

Kontrolmåling af 52 hjulsæt viste ét sæt på 14,5 mm, ét sæt på 14,7 mm, og de resterende 50 sæt viste 14,6 mm, altså 2 % af hjulsættene havde 0,1 mm større afstand mellem hjulene, hvilket i praksis må anses for mindre end en nitte! Alle øvrige mål på hjulsættet overholder normens angivelser. Det

skal også bemærkes, at vellykket brug af materiel med NEM 310-hjul forudsætter, at sporanlægget overholder NEM 110 (udgave 2009). I sammenkoblingen af disse to normer – 110 og 310 – er indregnet en tolerance, der betyder, at 0,1 mm for stor afstand mellem hjulene ingen praktisk betydning har. Skulle det, mod forventning, alligevel konstateres, at et hjulsæt med overmål på 0,1 mm er årsagen til afsporing, er det rigtigt, som anmelderen skriver, meget let at adskille hjulsættet og give plastrøret et enkelt stryg med filen (0,1 mm).

Det nævnes også, at man som udskiftningshjul til AC-drift kan anvende de meget smukke hjulsæt fra McK, men i så fald skal man være opmærksom på, at placering, mål og udformning af lejerne i hobby trade-vognene er baseret på mål over hjulsættets pinoler på 24,3 mm, og at McK-hjulsættets

pinolmål er 22,6 mm. Dette bevirker, at pufferhøjden bliver lidt lavere, at vognkassens sideforskydelighed bliver ret voldsom (lang vognstamme i snævre kurver!), og – hvis tolerancerne er uheldigt sammenfaldende – at hjulene bliver stående på skinnerne, når vognen løftes. I de fleste tilfælde vil det dog i praksis nok fungere tilfredsstillende.

Men i øvrigt skal det slutteligt bemærkes, at hobby trade har, og altid har haft, trelederhjul til udskiftning. Har din forhandler ikke disse udskiftningshjul på lager, kan han skaffe dem."

Spor og baner beklager denne diskrepans og takker Claus Riber for berigtigelsen.

CFL-lokomotiver i Herning



Under rangering på læssepladsen i Herning ses fra venstre: Mx 1023, CFL 1807 og My 1146.

Det er ikke mange godstog, vi efterhånden kan se i Danmark. I de fleste tilfælde må vi nøjes med de transittog, der buldrer igennem landet fra Padborg i syd via Lillebælt og Storebælt og videre til Sverige – eller omvendt. Der kører dog enkelte, lokale godstog, men man skal være heldig og helst bo i nærheden for at 'fange' dem. En af dem, der har flair for at finde og fotografere togene, er Asger Christiansen, som har sendt dette dejlige billede af en særlig rangering den 17. januar 2016 i Herning.

CFL kørte denne søndag eftermiddag et godstog fra Herning og sydpå. 650 meter tog lastet med tømmer, togvægten var sat til 1.800 tons. Tømmeret skulle til Kassel i Tyskland - om det skulle videre end det, ved jeg ikke, skriver Asger.



DSB gør klar til vinterberedskabet. Vinteren 2001. Foto Flemming Søeborg.

På gensyn...