

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Nr. 26 · April 2016

DKK 118,-



Industribygninger efter mål



Daneland Banen



Stadt im Modell



NAH.SH-lokomotivet fra Piko



CP-vogne fra Heljan

BK 14.04.2016 - 15.06.2016
DKK 118,- SEK 148,- NOK 150,-

ISSN 2245-4039



9 772245 403007 00026

BK returge 24



www.facebook.com/sporogbaner

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



Rettelser

Intet nummer uden rettelser – heller ikke jubilæumsnummer 25 – men de holder sig inden for det acceptable. Ole Linå Jørgensen gør opmærksom på, at HP's skinnebusser havde litra MS og bivognene litra DS, og det er jo så markant, at vi skulle have bemærket det.

På side 59 faldt et par linier ud i teksten om IKA-vognen – de kommer her: "...der alligevel er blevet fjernet hurtigt igen." Kender nogle til dén historie om soltaget?

Lars Olov Karlsson fortæller, at han aldrig fik set Kalvehavebanen på sin tur i 1962, men SNNB i stedet – det går nok! Mikkel Fagerli gør opmærksom på, at modellen af "Odin" nok skulle have haft grønne vanger (i stedet for de brunrøde), men her har jeg holdt mig til at efterligne 1:10-modellen på Danmarks Jernbanemuseum i mangel af andre forbilleder.

Endelig må jeg bringe et dementi – men det gør jeg med glæde: Det forlyder nemlig fra sædvanligvis velunderrettet kilde, at Rocos kommende nyhed med LURPAK-smørcontainerne på en Rs-vogn nemlig slet ikke er så umulig eller fantasifuld endda. Kilden – hvis anonymitet jeg respekterer og kender navnet på – oplyser, at der eksisterer et billede af en sådan vogn, men at det ikke er tilgængeligt p.t.



New year – new website – new catalogues!

This year we started with new website and new catalogues full of novelties. It's our way to share our passion and knowledge with you.

Find the latest **NMJ Topline & Skyline catalogue** and **NMJ Superline catalogue**. Let yourself get amazed!

Visit us on **www.nmj.no** - we're here for you!

Leder

Det sku' vær' så godt – og så duede det bare ikke. Det drejer sig om den elektroniske abonnementsstyring, jeg havde regnet med skulle være i gang nu. Diverse offentlige institutioner bliver konstant ramt af ubrugelige computersystemer, så hvorfor ikke også Spor og baner? I hvert fald har jeg sat projektet på "stand-by" indtil videre, da firmaet bag systemet gav for mange modstridende oplysninger – og usikkerhed er det sidste, jeg har brug for, sidste års op- og nedture taget in mente. Jeg ser tiden an – måske løser problemerne sig i løbet af året.

Heljans exit fra det danske marked har vakt debat. På den ene side er det trist, men på den anden side fuldt ud forståeligt – modeljernbaner er for producenterne forretning, for brugerne (mest) fornøjelse – og de to interesser følges ikke altid lige ad. Gennem de sidste 15-20 år har vi danske modeljernbaneentusiaster været meget for- kælede og kunnet få opfyldt en meget stor del af vore ønsker med modeller, der for mange af os ellers syntes uopnåelige – med mindre vi byggede dem selv eller accepterede ommalede modeller af oftest tysk herkomst. Går vi længere tilbage, var det en begivenhed, hvis der kom én eller to danske modelnyheder - om året.

Den situation er vi slet ikke i nu, og selv med bortfaldet af en enkelt producent betyder det ikke, at det danske marked bliver ladt i stikken. Inden for de senere år er f.eks. McK og Dekas brudt frem

og har sat nye standarder på området. F2010/ hobby trade markerer sig atter med fremragende modeller. Udenlandske aktører om A.C.M.E., Brawa og Tillig har også fået øjnene op for det danske marked, som åbenbart ikke er så uinteressant endda, og Roco/Fleischmann har tilkendegivet, at de fortsat vil lave modeller med dansk bemaling/litrering, omend det ser sløjt ud mht. nyudviklede modeller derfra – så lukrativt er det danske marked heller ikke for alle! Husk på, at nyudvikling af modeller nemt løber op i adskillige hundredtusinder af kroner, og de tider er forbi, hvor producenterne kunne sælge tusindvis af den samme model herhjemme – nu taler man mere om få hundrede stykker af hver model.

Der er til gengæld en frodig underskov af lokale producenter af ting, der rækker lige fra husbyggesæt i karton over ommalede industriprodukter (reklamevogne) til laserskårne modeller, resinstøbte huse, trævogne af ægte træ til ædle, håndbyggede modeller i meget små serier – ja, sågar danske sporvogne til overkommelige priser er på vej ud på skinnerne, så der er ingen grund til klage – ud over, at skulle man investere i det hele, ville det kræve en særdeles god tegnebog. Nyd udbuddet og vælg det ud, der svarer til dine behov. Noget tyder også på, at producenterne fremover tilpasser udbuddet, således at der kun kommer en begrænset mængde af hver enkelt nyt produkt på markedet, så man skal i visse tilfælde ikke vente med sit køb – for så er det for sent! Det er måske en smart marketingspolitik, men jeg tror også, at den er fremmende for interessen, for hvis en ønsket vare pludselig er væk, kræver det bagefter en stor indsats at opspore den. Små, afgrænsede serier må alt andet lige stimulere interessen blandt køberne.

Nu er det omsider blevet forår, og det betyder nok, at mange kaster sig over andre interesser end modeljernbanen. Det behøver dog ingenlunde at betyde, at interessen for jernbanen som sådan træder i baggrunden, for der er utallige måder at opleve jernbanerne på. Landet over åbner jernbaneklubberne for sæsonens kørsler og udflugter. Der er særudstilling om Olsen Banden på Danmarks Jernbanemuseum samt



Foto Suzanne Henriksen.

Thomas-tog i pinsen. Herning MJK, der har et meget flot og professionelt bygget anlæg, holder Åbent Hus den 28.-29. maj i anledning af klubbens ti-års jubilæum. Næstved MJK har Banebørstedag den 11. juni, hvor der er fri adgang for alle - og traditionen tro vil der også være 'interimistisk marked' med salg fra bilernes bagagerum. Årets tema for klubben er "Figurer og liv". Markeder og udstillinger er i reglen godt besøgt, og selvom modeljernbanen som sådan ikke ses ret meget i "gadebilledet", er interessen for de små tog stadig meget stor. Modeljernbaner er til gengæld i dag blevet så teknisk avancerede, at de tider, hvor enhver cykelsmed, farve- og tapethandler eller legetøjsbutik havde modeltog på hylderne, er forbi. Det er en branche for fagfolk.

Selvom vi har passeret 1. april, mener jeg, at der stadig er plads til lidt humor – gå selv på jagt efter den på de følgende, nogleoghalvtreds sider, der som sædvanlig er fyldt med gode historier og reportager. God fornøjelse!

Med venlig hilsen,

Flemming Søeborg

Adresseændring ...

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



SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Nr 26, 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

Annonsekonsulent:

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.
Løssaglspris 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 abonnements 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: Industribygninger. Foto Finn Frøsig
Små billeder fra v mod h: Danelands Banen. Foto Rasmus Wiuff.
Stadt im Modell. Foto Spor og baner. NAH.SH-lokomotivet. Foto
Spor og baner. CP-vogne fra Heljan. Foto Spor og baner.

Indholdsfortegnelse

Rettelser	2
Leder	3
En PC-styret modeljernbane	5
Tur bag Jerntæppet	10
DB Danelands Banen	14
Sporvejsmuseet i Lissabon	18
En postvogn til korte beskeder	22
Elefantvognen	22
CP-vogne fra Heljan	23
Et effektivt trafiksystem	26
Ovaalramers i H0	29
48 års jubilæum på Århus H-modeljernbane	32
Industribygninger efter mål	34
Stort værk om godsvogne	36
MM 4.2 -Letbyggede motortog	36
Indtryk fra Nürnberg-messen	37
OHJ- og LJ-vogne fra Dekas	40
Bjarnes Byggerier	42
Den kåde Høne - nyt materiel til Sporvejsmuseet	44
"Da vi kørte i rækkerne"	45
Et tidligt pionérfirma	46
Oplevelse i Kolding	48
Nordtysk diesellokomotiv	50
Realistiske modeller	52
Blikfang på Trolldhedebanen	53
CSD-oldtimer	54
Fransk "Østbanevogn"	54
En spansk trævogn	55
Scandinavian Miniatures	56
Staldvogn fra DB	56
Modellernes forbillede	57
En sjælden fugl fra ESU	58
DSB-lastvogne i model	59
Svensk tunnelbanevogn i København	60



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

En PC-styret modeljernbane

Tekst og fotos Rolf Brems

Nogle gange er verden som bekendt lille. Da jeg besøgte hobbymessen i Valby i efteråret, mødte jeg en forhandler, som fortalte om et stort PC-styret modeljernbaneanlæg i Vissenbjerg på Fyn. Han mente, at det kunne være interessant at bringe i Spor og Baner, da der trods alt ikke er så mange, der har opbygget deres anlæg på den måde. Så jeg fik et telefonnummer til vedkommende, og da jeg ringede til ham, viste det sig kort hen i samtalen, at jeg har været kollega med hans nabo, og at vejen, de bor på, Røverbanken, for år tilbage har lagt navn til min hovedbanegård på mit eget N-anlæg. Jeg fik en aftale i stand.

Næsten på toppen af "Vissenbjerget" tager Jørgen imod i døren, og vi går straks i kælderen.

- Det er egentlig en tilbygning til huset, vi fik lavet i 1979, begynder Jørgen med at fortælle. - I den forbindelse fik vi gravet ud til en kælder, da rummet egentlig var tiltænkt en gildesal, hvilket den også har været brugt til, men med årene faldt behovet, og de fester vi skulle holde, kunne afholdes ude i byen.

- Om hver dag så er en fest, er nok så meget sagt, men jeg er hernede hver dag og har i hvert fald større glæde af rummet i denne version, smiler Jørgen.



Jørgen ved sin skærm og Central Station. Forrest ved bordet ses sporet mod opstillingsbanegården og hele hovedbanegården "Bonn".

Jørgen gik på pension i 2012, efter han havde arbejdet som elektriker på Lindøværftet. Da det lukkede i 2011, fik han et halvt år på en olieplatform i Norge.

Interessen for Märklin-modeltog har han haft siden han var dreng. Tre af lokomotiverne fra sin barndom har han endnu, dem har han sågar digitaliseret, fortæller han. - Det var et ret

stort anlæg, det fyldte det meste af værelset, så jeg sov under det. Siden kom der andre interesser, og det blev pakket ned i kasser, men for 25 år siden begyndte jeg igen. Denne gang blev det dog digitalt, og alle metalskinnerne blev bortskaffet.

Jeg bliver vist rundt i hele kælderen. Hele rummet er på ca. 35 m² og er udnyttet til formålet. Jeg kan se, at det giver nogle pæne lange strækninger og bløde kurver, vel nok de flestes modeljernbanefolks ønske for et vellykket anlæg. Senere ser jeg da også nogle lange togstammer, som rigtig kan komme til deres ret.

Vi får bænket os inde i anlægget med ryggen til langsiden. Her har Jørgen samlet sin "kommandocentral", som jo egentlig er meget enkel. Den består af en PC og Märklins Central Station. Herfra kan han styre hele anlægget. Central Station fungerer nu mest som bindeled mellem bane og PC,

- Det hele er som sagt PC-styret, siger Jørgen, systemet er Win-Digipet 2012 Premium og er egentlig det andet PC-styrede program, jeg har. - Det første var et Soft-Lok program. Det fungerede nu ganske udmærket, om end det havde nogle mangler, så jeg besluttede at ville prøve noget andet.

Det blev så Win-Digipet, som fås i en



Et kig under banegården til den skjulte opstillingsbanegård.



Opstillingsbanegården under bjergmassivet.

lille og en stor version. Jørgen valgte den store, som har det fulde program. Det lille har nogle begrænsninger mht. antal blokke, tog og sporskifter.

Men først til selve anlægget: Jørgen fortæller, at det består af ca. 200 m K-skiner i et rundbane- princip. Togene hentes op fra en skjult hovedopstillingsbanegård med ti spor. Oven på den skjulte banegård er den synlige banegård med syv perronspor og fire godsspor. Ude på anlægget passerer hovedstrækningen igennem to skjulte opstillingsbanegårde. Ydermere er der en schweizisk bjergbane, der udgår fra den store opstillingsbanegård, passerer banegården og som ender i en vendesløjfe ovre i den anden ende af lokalet.

Jørgens interesse for tyske, østtyske og schweiziske jernbaner er åbenlys, da materiel fra de pågældende landes jernbaneselskaber er rigt repræsenteret fra epoke II og op til epoke V.

- Nogle af de østtyske lokomotiver er Piko-, Gutzold- og Brawa-modeller, og de kører nu ganske fornuftigt, siger Jørgen, som i øvrigt har en svaghed for BR119, "Ludmilla", samt V120, som findes på banen i de fleste versioner fra de forskellige fabrikater.

Der er ca. 125 sporskifter og ca. 75 signaler, alle med hver deres digitale adresse, en dekoder (6083) styrer fire sporskifter eller en (6084) styrer fire signaler. Anlægget er opdelt i ca. 130 blokke, alle opstillings- og vigespor inklusive. Så det er et meget omfattende

anlæg, og hvad er mere naturligt end at lade en computer styre toggangen.

Allerede i telefonen havde Jørgen fortalt mig, at det såmænd ikke var svært at tilslutte og køre modeltog via en PC, men da jeg spørger mere ind til systemet, som virker noget kompliceret, fortæller han da også, at der trods alt er en del udfordringer, førend det virker.

Jørgen viser mig en moppedreng af en instruktionsbog. - Køber man sådan et program, kan det godt tage lysten eller modet fra én, når man ser instruktionsbogen, men jeg gjorde simpelthen det, at jeg byggede en rundbane med tre signaler og et vigespor. På det kunne jeg så lære programmet og principperne at kende. - Det fås både i en tysk og engelsk version. Jeg har brugt den tyske, da det sprogmæssigt er det nemmeste for mig.

- Det gode er, at det er et Windows-baseret program, så er man fortrolig med det fra sin hjemme-PC, er funktionerne ganske ligetil, og man styrer det med en mus, fortæller han, så instruktionsbogen har jeg stort set aldrig brugt, hvilket vel er typisk for mænd...

- Og jo, det gav da udfordringer. Først kunne jeg ikke få togene til at starte, siden ville de ikke stoppe, men efter en del forsøg fandt jeg ud af det, fortæller Jørgen.

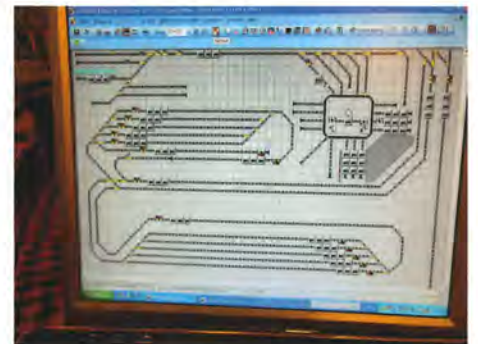
- Men først skal man jo tegne banen op, siger Jørgen. Han viser tegnedelen



Sportavlen på skærmen, som giver et godt overblik. De røde spor er besat, i de røde rammer vises med hvilke lokomotiver. Togvejen stilles med markøren og et klik på musen.



Sporopbygning på skærmen. Faste symboler for tunneler, broer m.m. hentes med et klik.



En færdig sporopbygning.

og laver hurtigt med nogle få klik en lille bane med sporskifter. - Det her er faktisk ret enkelt. Det tog mig en dag at tegne hele anlægget. Det er mere opslidende at forbinde alle ledninger og lave sporisolationer.

- På nogle af sporene under anlægget var der lige plads til en hånd. Der kunne jeg lave enkelte sporisolationer med pandelampe, spejl, minisliver og loddekolbe, men sådan er det jo, når man laver om på et eksisterende anlæg. Soft-lok brugte Reed-kontakter.

Jørgen løfter en sektion ud af anlægget og viser mig nogle af de skjulte opstillingsspor, og hvor nogle af de i alt 140 kontaktskiner sidder. Han viser, hvor skinnestrengen bliver skåret over, og hvor ledningerne bliver loddet på.

- Men nu skal du se her, nu skal vi have noget ud at køre. Vi kunne jo begynde med den østtyske firevogns-lyntog VT 18.16, også kaldet "Stasi-Ekspresen," siger Jørgen. - Det er en model fra KATO, som kører fantastisk godt. Den frekventerede jo København via Gedser i 1960'erne og hed "Nep-tun-Express".

Med nogle få klik på musen begynder DR-lyntoget at sætte i gang. Det sker langsomt og glidende. Det kører frem mod et rødt signal og bremser op i god tid. Fra den anden ende af anlægget dukker andre togstammer frem, og da strækningen foran VT 18.16 er fri, går signalet på grønt, og togstammen sætter i gang. Lige ved siden af, hvor jeg sidder, kommer der pludselig en togstamme frem fra en tunnel. Det er den lokale schweitzer-togstamme, der kommer op fra opstillingsbanegården, venter på signal og kører så ud på strækningen, der fører op i bjergene.

Jørgen kan se det hele på skærmen, når han åbner de pågældende vinduer for de forskellige stationer og opstillingsbanegårde. De spor, som er besat, vises med rødt, og han kan styre det manuelt, hvis han vil.

Hele toggangen er lagt ind i et fast mønster. Alle togstammerne er programmeret ind med nogle faste prioriteter. Det kan være definerede togveje ud fra togarter, altså om det er gods eller passagertog eller toglængder, så et holdende tog ikke blokerer et spor med en katastrofe til følge. Er sporet



Jørgen går meget op i detaljen mht. lys og interiør.

besat for en given togstamme, må denne vente, hvis ikke den må køre ad andre spor. Nogle tog stopper - andre kører forbi banegården.

Nogle kører en del runder på anlægget, mens andre holder længere ved et bestemt spor, og det gælder både under og over anlægget.

- Faktisk kan anlægget ikke håndtere mange flere tog, end det du ser nu, siger Jørgen. - Blokkene er ved at være fyldt op, og så bliver der simpelthen for lange standsningstider - ganske som vi af og til ser det i virkeligheden. En del af togstammerne er meget flotte og ikoniske tog, det være sig et Wagon Lits-tog eller en Orient-Express - dette sidste med nogle flotte vogne med interiør og lys. Jørgen fortæller, at det betyder meget at køre med noget flot

og for ham interessant materiel.

En lille finurlighed, som sikkert kun en elektriker ville lægge mærke til, er, at den samme togstamme med millimeters nøjagtighed stopper det samme sted hver gang. Jørgen siger dog, at om aftenen, når elværket skruer lidt op, stopper hans tog nogle millimeter længere fremme.

Mange af lokomotiverne kører med lyd, der dog er sat så tilpas lavt, at det ikke er generende. Alligevel slår Jørgen, når han kører alene, lyden fra af og til, da det godt kan blive for meget. Alle togene er for nemheds skyld programmeret i Win-digipet til den samme hastighed. Det er i lokomotivernes dekoder, at hastighederne sættes, så de passer til togarten og ikke mindst til en modeltro hastighed.

Desværre ser man alt for ofte, at modeltog farer rundt på anlæggene med alt for høje hastigheder. Her har Jørgen efter min mening formået at skabe en naturtro trafikafvikling, også fordi alle accelerationer og opbremsninger foregår stille og roligt. Der er faktisk en vis ro over anlægget med lidt diskrete klik fra sporskifterne - selvom der egentlig er en livlig aktivitet. Måske er det på grund af banen og rummets størrelse.

Som sagt kan anlægget køres manuelt. Så er det med Central Station, at kørslen foregår, eller med en fartmåler på PC'en, som styres med musen. Sporskifterne eller togvejen skiftes ved at klikke på skærmen. Jørgen skifter vindue så togvejen kommer til syne, men funktionen bliver mest brugt til rangering.

Maskindepotet er selvfølgelig betjent af en drejeskive. Her sukker Jørgen. -



Hovedbanegården har et omfattende sporareal.



Udsigt over borg, by og bane.



De loftshøje bjerge troner i baggrunden.



Der ventes på grønt lys.

Den drejeskive har virkelig voldt mig problemer. Jeg kunne ganske enkelt ikke få den til at virke via PC-programmet. Jeg syntes, at jeg havde prøvet alt, og jeg havde egentlig mentalt og operationelt skubbet den i baggrunden. Jeg søgte endda hjælp hos en ven, som er godt inde i programmet, men forgæves.

- Pludselig en dag hvor jeg kørte på anlægget, begyndte drejeskiven at dreje. Jeg fandt med møje og besvær ud af, at den havde en fast digitaladresse. En af disse adresser havde jeg tilfældigvis givet et signal. Det løste problemet, og der kom dermed kontakt til drejeskiven. Den betjenes nu med et klik på skærmen. - Den gav mig de sidste grå hår, griner Jørgen, samtidig med at han betjener drejeskiven og lader endnu et lokomotiv komme ud og gøre tjeneste. Driftssikkerheden er høj. Det er kun på de spor, som ikke bliver benyttet så meget, at støv når at lægge sig. Der bruger Jørgen en renseklods, når det er nødvendigt.

Jeg har bemærket en del forskellige og for mig ukendte el-lokomotiver, stående uden for anlægget på en lille hylde tæt på "kommandocentralen". - Jeg har en passion for det schweizisk fabrikat HAG, der laver håndbyggede modeller, fortæller Jørgen. - De er utroligt flotte og kunne vægtmæssigt sagtens måle sig med noget fra et fitnessrum. - Nogle af dem har jeg købt i jævnstrømsversion, derved sparer man en permanentmagnet (en sjælden og dyr vare). I den forbindelse har jeg så lært mig selv at ombygge dem til vekselstrøm. Jeg har en kammerat, som kan dreje nogle små bøsninger i messing til udskiftning af de isolerede i plast. Så mangler der kun at blive monteret slæbesko og dekoder i de ældre lokomotiver.

Dekoration af anlægget er næste store skridt. Mange af husene har Jørgen



Alt besat med en blandet skare af lokomotiver.

Faktaboks

En PC styret bane kan selvfølgelig laves til begge strømtyper, forskellen ligger i skinnerne mht. sporisolationerne. På jævnstrømsskinner er det ligetil, der skærer man skinnestrengen over 2 steder og lodder en ledning på, det samme gør man på K-skinnerne, men på C-skinner skal man klippe forbindelsen ved samlingerne under skinnen, vær omhyggelig med at der ikke er eller kan dannes forbindelse. Med C-skinner skal man altså forberede dem inden man samler dem.

Alle disse ledninger ender i et tilbagemelder modul, S88. Disse er så koblet til Central Station med et fladt multikabel, CS er koblet til PC'en med en lan-forbindelse. Dekoderne til sporskifter/signalerne bliver koblet på rød og brun fra Centralstationen eller en booster.

Strøm forsyningen til togene kommer fra de samme røde og brune ledninger fra CS og booster.

Kravet til en PC for at køre win-digipet er Microsoft Windows XP, 2000, Vista, memory er 512-1024 MB og 70MB free, hvilket opfyldes af enhver nyere PC.



Et lokalt stykgodstog, datidens fragtmand på skinner.



Jørgen har en svaghed for materiel, der afspejler en epoke, hvor det at rejse langt kunne foretages luksuriøst.



Et godstog trukket af BLS Ae 8/8 i form af en HAG-model venter på afgang.



"Ludmilla" og BR 119 venter på grønt lys.



Et flot og strømnetet damplokomotiv, DR BR 18 201.



Lange heltog og bløde kurver.



En krokodille med alt for lidt på krogen er netop ankommet til Zell.

købt færdige eller byttet sig til. Der ved sparer han en masse tid, hvilket er nødvendigt ved et anlæg af denne størrelse.

Landskabet består flere steder af bjerge. Nogle når næsten op til loftet, og dem har han lavet af papmaché. Klipperne har han modelleret med polyfilla, hvor noget af det er dog ikke vellykket og skal laves om, fortæller han. - Jeg synes, at det ser bedre ud, når jeg bruger støbninger fra nogle nyindkøbte gummiforme som klippefremspring. Det er næste store opgave, og dernæst er det at beplante skråningerne med græs, som skal laves med en nyindkøbt "Grassmaster".

Så i kælderen, næsten på toppen af Vissenbjerg, har Jørgen stadig store opgaver i vente. Jeg vil begynde nedstigningen og siger tak for besøget. Det var endnu en anden måde at se hobbyen udført på. ■

Overvej du...

at skifte din konventionelle modeljernbane om til en PC styret, af den ene eller anden slags, eller har lyst til at dele gode og mindre gode erfaringer, vil Jørgen gerne høre fra ligesindet, du kan skrive til ham på roeverbanken@mail.tele.dk eller tlf. 26212062

Tur bag jerntæppet

Tekst og fotos Hans Gerner Christiansen

I dag kan det være svært at forstå, at der i 1945 gik et "jerntæppe" ned gennem Europa og delte landene op i den frie del og den russisk "besatte" del. Som det eneste land var Tyskland skåret igennem af jerntæppet og bestod af Vesttyskland og Østtyskland. Sidstnævnte havde taget navneforandring til "Deutsche Demokratische Republik" forkortet DDR. Alle jernbaner i DDR var overtaget af staten og blev betegnet med DR "Deutsche Reichsbahn".

Set fra en jernbaneinteresserts synspunkt var udviklingen trist, for det var virkelig et jerntæppe, der var gået ned, og det blev bevogtet skarpt, så det var umuligt at komme igennem. I DDR var udviklingen til dels gået i stå, så DR kørte stadig mest med damplokomotiver, men kun hvor der kørte gennemgående tog ind i Vesttyskland, var det muligt at fotografere de flotte damptog. Det var ikke umuligt at komme ind i DDR, når man havde papirerne i orden, men at tage billeder af tog var forbudt og kunne give besværligheder, hvis transportpolitiet opdagede det.

Vi var mange, der blev forbavsede, da Dansk Jernbane Klub pludselig inviterede på en udflugt ind i DDR, hvor man skulle besøge smalsporbanen mellem Bad Doberan og Ostseebad Kühlungsborn, også kaldet "Molli", og som var en populær badebane. Det bedste var dog, at der stod på indbydelsen, at klubben havde fået tilladelse til fotografering på banen og på Warnemünde station. Smalsporbanen var åbnet 9. juli 1886 og forlænget til den nuværende endestation 12. maj 1910. Den fik den mærkelige sporvidde på 900 mm og var især beregnet til forbindelse til de store badehoteller langs Østersøens kyst. Da vi besøgte banen, hørte der tre stk. 99.32 damplokomotiver med hjulstillingen 1-D-1 T til strækningen. Det var meget smukke lokomotiver bygget af Orenstein & Koppel i 1932. Det var moderne kraftige lokomotiver, der måtte køre op til 50 km/t.

Først i 1950-erne byggede Lokomotivbau "Karl Marx" i Babelsberg tre stk. 0-D-0 T lokomotiver med 900 mm sporvidde til en fabriksbane til-

hørende Wismut AG. I 1961 blev de tre maskiner overført til Bad Doberan-banen, hvor de normalt blev kaldt Wismut-lokomotiverne. I modsætning til 1-D-1 T lokomotiverne måtte de kun køre 35 km/t, og de manglende for- og efterløbere har ganske givet gjort dem noget urolige.

Den spændende tur foregik 1. september 1963, og tog man med fra København, skulle man møde kl. 7.25 på hovedbanegården. Jeg stødte til turen i Nykøbing F., hvor jeg også fik et billede af en E-maskine. Vejret var lidt tåget og mørkt, men forhåbentlig blev det bedre. I Gedser gik det meget langsomt med at komme gennem paskontrollen, selv om klubben havde adviseret diverse instanser.

Det var den nye færge "Warnemünde", vi skulle sejle med, og den viste sig at være meget flot og forbavsende lydløs. Da klokken nærmede sig middag, bredte der sig en vis sult blandt de jernbaneinteresserede medlemmer, og det kom bag på restaurationens personale. Man måtte ty til alle reserver, og flere af færgens personale blev sat til at servere. På den måde lykkedes det mig at få en udmærket wienerschnitt-



En voldsom rangermaskine trak vogne i land fra færgen "Warnemünde". Lokomotivet hed nu BR 57, men var bygget til de preussiske statsbaner som G 10 i 2.589 eksemplarer mellem 1910 og 1925. Hjulstilling 0-E-0 T 3. Manden i den fine uniform er ikke fra politiet, men fra toldvæsenet.



Warnemünde færgestation. I baggrunden til højre ligger færgen "Warnemünde", og til venstre i midten holder "Nep-tun", som kører til Berlin med få stop.



Første billede af smalspor i Bad Doberan. Lokomotiv BR 99 332 (Wismut) afgår med tog til Ostseebad Kühlungsborn West. I baggrunden kan man se en af "vore" Ikaros-busser.



På normalsporstationen kørte en 50-er baglæns gennem spor 1. Det var samme type, som DSB købte 12 af i Belgien og gav dem litra N. Hjulstillingen var 1-E-0 T 4, og mellem 1939 og 1943 blev der bygget 3.164 stk.

zel. Foruden spisning skulle vi på sejlturen udfylde "Tagespassierschein" med både antal fotoapparater og penge. Da vi var kommet vel gennem den østtyske paskontrol i Warnemünde, den gik for øvrigt hurtigere end i Gedser, kunne vi begynde at fotogra-



Vores lokomotiv BR 99 323 begyndte at rangere vores tog op, da der skulle ekstra vogne med. Det var heldigvis ikke et Wismut-lokomotiv, der skulle trække vores tog.

fere. I begyndelsen lidt frygtsomt, for der stod soldater med maskinpistoler flere steder. En gammel prøjsisk G 10 (nu BR 57) med hjulstilling 0-E-0 T 3 var ved at trække godsvogne i land fra "Warnemünde", og det var et herligt syn, som normalt godt kunne hidse transportpolitiet op. Ingen sagde noget, så alle var informeret.

Ved perronen i Warnemünde holdt et "lyntog" af samme årgang som vores tilsvarende fra før krigen. Det var "Neptun", som var gennemgående til

Berlin, og som et par år senere blev gennemført til København.

På grund af dårlige forbindelser skulle vi køre i busser fra Warnemünde til Bad Doberan. Det var de ungarskbyggede "Ikaros", som gav os en rystende oplevelse på de biltomme veje.

Det første, vi så til jernbanerne i Bad Doberan, var et smalsportog, som dampede afsted mod Kühlungsborn. Det var med et af Wismut-lokomotiverne, BR 99 332, som trækraft og med et langt tog bestående af bogievogne.



Kort før smalsportoget kom til perron, blev der sagt i højtaleren, at der kom et eksprestog til Schwerin, så vi var klar med fotoapparaterne. Trækraften var en fin gammel prøjsisk P 8, nu BR 38. Det var alletiders persontogsmaskine med hjulstilling 2-C-0 T 4, som de prøjsiske baner anskaffede i 3.370 eksemplarer, hvoraf tre kom til DSB som litra T.

Da der blev sat signal til gennemkørsel af normalspor-banegården, gik vi alle hen til den. Første mand blev stoppet og tiltalt, men så blev der sagt i højtaleren, at vi havde lov til at fotografere, og så var der ingen problemer. Det var en BR 50 ligesom vores N-maskiner, der kørte baglæns gennem stationen.

Medens smalsportoget var ved at rangere til perron, blev det sagt i højtaleren, at der kom eksprestog til Schwerin på normalsporet. Straks myldrede fotografierne over til normalsporet, og det varede heller ikke længe, før en god gammel prøjsisk P 8-er, nu BR 38, rullede ind på stationen. Et herligt syn fra fortiden.

Så var det tiden at stige ombord i vores tog. Det viste sig, at personvognene var meget fine såvel indvendigt såvel som udvendigt. Det var en fornøjelse at se. Man sad 1 + 2 i dem, og der var god benplads og fine lædersæder.

I begyndelsen gik banen gennem byens gader, og ved en af holdepladserne, Goethestrasse, stod mange rejsende og ventede på toget. Da toget skulle til at sætte i gang, kunne den store maskine ikke rokke det. Det viste sig, at en dame havde trukket i nødbremsen, for hun kunne ikke finde sin mand. "Mein Mann, mein Mann" råbte hun. Toget holdt og spærrede fem gader, men heldigvis fandt hun sin mand, så vi kunne komme videre og vejtrafikken ligeså.



Da vi kom ud af Bad Doberan og ud på landet, kunne lokomotivet få lov at strække ud og køre de 50 km/t, som var tilladt. Vognene rullede lystigt efter, men sporet lå helt godt, så det var en fornøjelse at køre på de smalle spor. Flere steder gik banen i vejkanterne, så det var trods alt en rigtig Kleinbahn. I Ostseebad Kühlungsborn Ost krydsede vi med et tog med Wismut-lokomotivet.

Vejret havde været gråt på det meste af turen hidtil, men da vi kom til endestationen, skinnede solen fra en skyfri himmel, så de mange små fine personvogne tog sig godt ud. Der var et længere ophold her, så der var tid til at tage billeder. Vores lokomotiv holdt åbent hus, så der stod en lang kø, der ventede på at komme op på maskinen og se førerpladsen. Der var ingen smalle steder.

Efter cirka en halv time var toget klar til at køre tilbage til Bad Doberan, så vi måtte stige ombord. Nu kørte maskinen fremad, men solen var imod, så det var svært at tage billeder. I Heiligendamm skulle vi krydse, og det var igen med Wismut-lokomotivet BR 99 332. Det var nu ikke så pænt som vores.

I Bad Doberan måtte vi tage afsked med det fine smalspors tog og stige over i "Ikarosserne", som ville befordre os til Rostock, hvor der var cirka én times ophold, hvor man kunne gå en tur i byen og se på sporvogne. For sidste gang kørte vi i busserne, denne gang til Warnemünde, hvor diverse kontroller blev klaret hurtigt og let, så vi kunne gå ombord i færgen. Det gik noget hurtigere at få serveret aftensmaden, så man havde taget ved lære af morgens kaos.

Ved holdepladsen "Goethestrasse" stod en masse mennesker, der ville med toget. Biler og motorcykler måtte vige for det lange tog.

Københavnerviddet fornægtede sig ikke. På et tidspunkt kom et medlem ud fra toilettet på færgen og proklamerede, at nu kunne han godt forstå, at folk flygtede, når man skulle bruge sådan noget toiletpapir. Det var nærmest som karton. En anden havde fået øje på en betjent fra transportpolitiet, der havde en kraftig pistol i bæltet, og han spurgte sin kammerat, hvad den dog skulle være godt for. "Det kan du da godt forstå mand. Hvis du bliver kørt over af toget, så kan han skyde dig, så du ikke skal ligge og lide."

I Gedser ventede et gammelt, dansk lyntog, der kørte som særtog til København med diverse stop ved de større byer. Det blev hurtigt døbt "Der fliegende Volksdemokrat".

Hele udflugten havde været en fantastisk oplevelse og jeg mener stadig, at det var første gang, man lavede sådan en tur bag jerntæppet med tilhørende fotografering. Flere medlemmer spurgte DR-folkene, om det kunne lade sig gøre at køre rundt på egen hånd og fotografere tog, og det blev besvaret positivt, men man fik en guide med. Han blev senere sløjket, og i 1964 var vi fire, der kørte rundt i egen bil og fik en masse dejlige billeder. Havde man en "Foto-Genehmigung", var der ingen problemer.

Til slut kan jeg glæde læserne med at fortælle, at det lille tog i Bad Doberan stadig kører. Gid det må fortsætte.



Da vi kom ud af byen, fik maskinen lov at strække ud, og den kom hurtigt op på de tilladte 50 km/t, så de mange små bogievogne sejlede efter den.



I Ostseebad Kühlungsborn Ost krydsede vi med et tog til Bad Doberan. Lokomotivet var igen nr. 332 (Wismut). Noget tydede på, at der kun var to lokomotiver i drift.



Så er vi nået til endestationen, Ostseebad Kühlungsborn West.



Vores maskine løb omkring toget. Den skulle hen til remisen for at få fyldt vand på.



Nærbillede af en af de søde, små bogievogne. Når de mærkelige dimser på endeperronerne klappes ned, falder der et trin ned, og der kommer også en dør ned, så man ikke kan falde ud.



Efter at have fået slukket tørsten er vort lokomotiv på vej hen til toget for at blive koblet til.



I Heiligendamm krydsede vi igen med Wismut-lokomotivet med de små hjul.



Vi holdt igen ved Goethestrasse, og nogle mente, at vi skulle stige af og løbe ved siden af toget og tage billeder. På billedet er toget lige sat i gang, og det viste sig, at maskinen let kørte fra os, så jeg fik kun ét billede.

DB, Danelands Baner

Tekst og fotos Rasmus Wiuff

"Har du Märklin eller Fleischmann?" Sådan lød det ofte i 50'erne, når to drenge mødtes for første gang. Men man kunne også spørge: "Har du Lego eller Byggefix?" Lego er i dag verdensberømt, og også Märklin er stadig kendt af mange, selv af folk, som ellers ikke kender noget til modeljernbaner. Fleischmann er derimod efterhånden blevet et nichemærke, mens Byggefix er gået helt i glemmebogen.

Jeg havde Byggefix, som jeg syntes var meget smartere og sjovere end Lego. Men jeg havde hverken Märklin eller Fleischmann. Min første kammerat, Morten på Frederiksberg, havde Fleischmann. Min næste kammerat, Henrik i Horsens, havde Märklin. Jeg syntes begge mærker lavede vældig flotte tog.



Borg opført i 2016 af Byggefix. Noget tyder på, at den er overtaget af fjenden...

Men jeg var dog stadig kun til "træk-op-tog", for det kunne vi rigtig lege med og ikke blot se på. Jeg fik som regel lov til en uges tid ad gangen at lægge skinner og skiftespor på et stort gulvtæppe. Her var naturligvis huse bygget af Byggefix. Men der var også huse af pap, hjemmelavede eller fra ugeblade. Vejene var markeret med tændstikker, telefonmasterne var også lavet af tændstikker, og vejtræerne var trækviste stukket ned i afskårne skiver af korkpropper. Der var Teknobiler og bondegårdsdyr og alt muligt andet brugbart legetøj.

Toget var i spor 0. Jeg havde to lokomotiver, et kraftigt to-akslet Märklin lokomotiv med tender og et mindre kraftigt damplokomotiv af ukendt mærke. Skinner og vogne var en skønsm blanding af min fars gamle tog fra 1920'erne og nyt materiel fra 1950'erne. Når Märklin lokomotivet var trukket op, kørte det med hidsig fart rundt og rundt indtil fjederen var slap. Det var lidt kedeligt i længden, så i stedet for kørte vi tog og biler rundt på anlægget med hænder og fødder. Det var sjovt, og vi stillede ikke krav til modellernes nøjagtighed. Træk-op-toget endte som havebane og blev til sidst givet væk.



Lokomotivparade på den ældste bane på loftet: BR 24, BR 89, BR 01 og V 200.

Et rigtigt Märklin tog

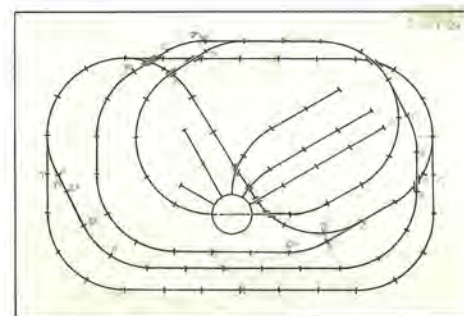
Selvom jeg længe hævdede, at jeg havde Märklin, så vidste jeg jo godt, at et træk-op-tog ikke talte i længden. Det blev efterhånden næsten flovt at have træk-op-tog. Jeg blev også mere og mere fascineret af de rigtige Märklin-tog. Egentlig syntes jeg, at Fleischmann var lidt flottere, men det kunne man ikke tillade sig at sige i slutningen af 1950'erne – modeltog var for de voksne blevet synonymt med Märklin. Og det var jo de voksne, som gav de store gaver til jul og fødselsdag.

Mit første lokomotiv var BR 24, som ifølge Märklin er det lokomotiv, de har lavet næst flest af – efter BR 89. Sidstnævnte fik jeg senere. Herefter kom V 200 som byggesæt (lød næsten som et rigtigt diesellokomotiv, V 200 må også ligge i top ti), samt dronningen over dem alle, BR 01 m. røg. BR 01 m. røg var nok det eneste lokomotiv, mine forældre og min storesøster lagde mærke til og omtalte med respekt,

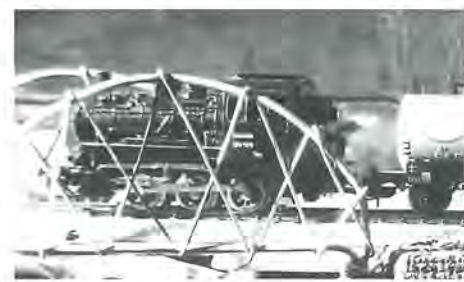
selv de var imponerede over størrelsen, farten og ikke mindst røgen.

Vognparken bestod efterhånden af et relativt stort udvalg af forskellige godsvogne, D-togvogne og mindre, toakslede personvogne. Håndteringen af de mange godsvogne gjorde det "nødvendigt" med en kraftigere rangermaskine: BR 81 med telexkobling, et dejligt robust lokomotiv. Alt i alt en klassisk Märklin-modeljernbane, som mange vil kunne nikke genkendende til.

Den første bane var en simpel rundkreds på gulvet. Senere fik jeg en permanent bane på et bord i et halvkoldt udhus. Her opførte jeg bjerge af pap-maché med veje og tunneller samt huse i kraftig karton af mærket Remo fra Odense. Da mine forældre indså, at modeltog ikke kun var en kortvarig dille, men en dyb og vedvarende interesse, fik jeg lov til at rykke ind i et stort, lyst, opvarmet loftsrums. Flytningen skyldtes måske lige så meget, at min far også var blevet fascineret af de små tog, og især af planlægningen og realiseringen af et større anlæg. Det havde jeg naturligvis intet imod, enhver dreng elsker jo, når ens far for alvor går op i ens leg.



Min fars skinnplan. Drejeskiven med maskindepot blev aldrig realiseret, her kom der i stedet for bakker og bjerge.



Slugten med hjemmelavet bro og støttemur.

Her på loftet byggede min far så et anlæg på to kraftige krydsfinerplader á 1,25 x 1,25 m med bjerge, en lille sø, fire broer og to tunneller. Det højeste bjerg var 90 cm, så højt, at jeg knap kunne røre den snehvide top! Broerne lavede han af tynde og tykke stykker ståltråd, mens bjergene var klassiske gipsformationer. Skinnelayoutet havde ingen forbilleder i den store verden, men var en fantasi, som gav spændende køremuligheder: En stor oval i grundniveau og en mindre oval i et niveau ovenover. Her imellem to forbindelsesbaner samt mulighed for en vendebane, når pengene rakte.



Snetoppe, vilde klipper og borgruin.

Efter denne flotte indsats tabte min far interessen for anlægget, eller også accepterede han klogt, at jeg efterhånden både kunne og ville selv. Så de senere udvidelser og ændringer stod jeg selv for. I tidens løb blev anlægget ændret og udvidet fire-fem gange. Til sidst var anlægget 1,25 x 5,0 m, dog spidset til i den ene ende pga. nogle inferiøre behov for gangarealer hen til en dør. Bygningen af huse m.m. og selve kørslen på anlægget havde altid været mit domæne. Et klassisk spørgsmål dengang fra voksne lød: "Og når så det hele er bygget, så er der vel ikke mere sjov ved det?" Men sådan så jeg slet ikke på det, der var altid noget, der skulle gøres, det var som et levende samfund i stadig udvikling. Danmark lukkede jo heller ikke ned, dengang det var slut med territoriale udvidelser.



Færgen er snart klar til afgang. Bilerne er kørt ombord og en enkelt godsvogn er på vej ind. På kajen ses syreballoner og andet gods.



Med sorte rapsfrø som kul fungerede kranens grab korrekt via to håndsving på kranhuset, en mekanisme udviklet af min far.

I det hele taget blev min modelbane for mig mere og mere en model af det omliggende samfund. Ikke kun på de tekniske områder, hvor jeg fik masser af inspiration fra mine daglige ture på Horsens Havn, men også på de mere bløde områder, hvilket jeg vil vende tilbage til.



Vogn tilsluttet TDG-samarbejdet. Det rudeformede TDG-skilt kan stadig ses til højre på vognen. Det var nok lidt ukorrekt at anvende en pakvogn på denne måde. Men skydedørene var praktiske til godset i den grænseoverskridende trafik. Og så var det jo ikke en vogn fra Deutsche Bundesbahn, men fra Danelands Baner!

Danelands Baner og TDG

Da jeg blev lidt ældre – men stadig et stort barn – irriterede det mig, at der stod DB på det meste af mit materiel. Man kunne ganske vist få DSB-tog fra Long, men de var relativt dyre, og jeg fik kun lidt godsvogne i dette mærke, PB, HD og IAK. Jeg nægtede at have en tysk modelbane, så i stedet for blev DB en forkortelse af Danelands Baner. Mine to togkammerater, Henrik og Jens, kørte naturligvis også med DB-materiel, så de omdøbte også deres selskaber. Det ene hed Dalernes Baner, mens jeg har glemt navnet på det andet.

Inspireret af de store baners EUROP-samarbejde oprettede vi et tilsvarende godsvognssamarbejde: TDG, Tre D-landes Godsvognssamarbejde. Hvert selskab stillede med tre vogne, hvorpå der blev sat et lille rudeformet skilt med bogstaverne TDG. De ni vogne i puljen kunne køre på alle tre baner uden modregning. På den måde kunne man nogle gange køre lange, spændende godstog med fremmede vogne. I praksis foregik det ved, at vi – i frikvarteret eller under kedelige timer – udvekslede ordrer på varer og dermed vogne hos hinanden. Daneland eksporterede bl.a. øl og sodavand fra Bøvsbryggeriet, træ fra de store skove i bjergene og kød fra landbruget, mens man fra Dalerne kunne importere tobak, korn og vin. Vi hyggede os der på bageste række, mens de andre klassekammerater så undrende til.



Travlhed på Pærekøbing Godsbanegård.

Også internt i Daneland var der en produktionsdrevet transport af de forskellige godstyper. Hver dag gennemgik "ledelsen" behovet for nye varer. Det kunne f.eks. være korn til fremstilling af malt på bryggeriet, øl- og sodavand i kasser ud af bryggeriet, træ fra de store skove til savværket, import af kul fra havnen og distribution af stykgods til og fra de store stationer. Godset var bl.a. lavet af formet ler (fx kasser af alle mulige slags), støbt bly (f.eks. kornsække) og træ (fx ølkasser til Bøvsbryggeriet).



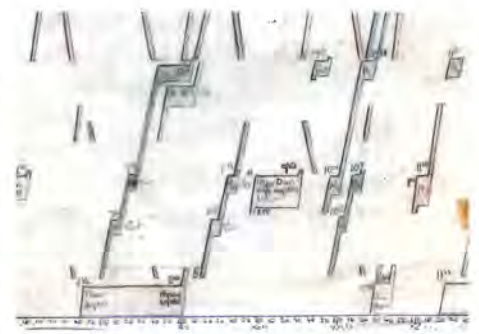
Bøvsbryggeriet var en af banens store kunder. Bryggeriet var verdensberømt for Bøvs Øl og Hik Sodavand.

Når dagens bestillinger med tilhørende godsvogne var skrevet op i den store protokol, var det togenes tur. Alle tog samledes på rangerbanegården. Der kom godstog fra Skovby, Højsted, Musberg, Slugten, Stubbekøbing m.fl. Og dertil kom også rangertræk fra Pærekøbing Havn og Pærekøbing Godsbanegård. På rangerbanegården skubbete den kraftige fire-akslede BR

81 vognene op over ryggen, hvorefter de selv løb ned på ristens forskellige spor. Senere kørte godstog og rangertræk godsvognene ud til bestemmelsesstederne. En sådan døgncyklus gav et par timers dejlig leg.

Den store plan

Når banen skulle vises frem, kunne jeg snildt have tre kørende tog i gang, plus lidt udskiftning med de to sidste. Så stod transformatoren på 100 km/t, og hele toggangen styredes vha. af trykknappultene til sporskifterne og af-

[illegible]

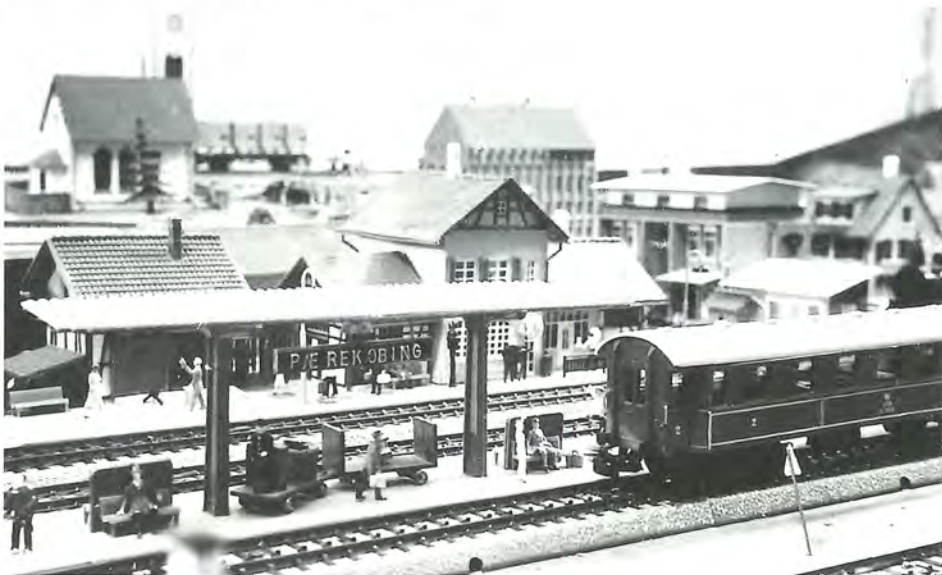
Udsnit af den grafiske tjenestekøreplan, samt køreplan for passagererne på en mindre landstation.

de store tog. Hvis Daneland havde haft et moderne signalsystem, kunne det måske have fungeret. Men det var der ikke råd til. Så i stedet for blev alle ordrer optaget på en båndoptager. Et døgn var på 24 minutter, hvor ordrene blev afspillet. I løbet af den tid skulle der med fem tog i drift skiftes rigtig mange fjernbetjente sporskifter, og der skulle tændes og slukkes for strømmen på mange sporstykker. I princippet var løsningen korrekt, men der skete for mange fejl. Blot en enkelt fejl var nok til, at det hele gik i fisk. Hvis persontoget til Skovby gik i stå, eller en ordre om at skifte sporskifte nr. 7 ikke blev hørt, så endte det i løbet af ganske kort tid i kaos med sammenstød og væltede tog overalt.

Selvom resultatet var ubrugeligt, så var processen med at lave køreplanen sjov og spændende. Daneland var nemlig som allerede nævnt ikke kun en modeljernbane, det var et rigtigt samfund, et rigtigt land med indbyggere og liv. I Pærekøbing Amtstidende kunne man læse om stort og småt, bl.a. togulykker, opførelse af nye huse og valg til landets parlament. Jeg kiggede hvert lille plastikmenneske dybt i øjnene og vurderede, hvad de mon ville stemme. Først var der kun partierne A, B og C, senere kom SF, K og U til, som alle svarede til de kendte danske partier. Valgene afspejlede min begyndende samfundsinteresse i den store verden. Også sporten vandt indtog med fodboldhold i både Pærekøbing og Musberg. Og for at få en god journalistisk dækning af fodboldtur-



Den tilsyneladende idylliske gård i Stubberup.



Pærekøbing Hovedbanegård nogle år før de frygtelige begivenheder.

neringen, opstod Musberg Avis som modvægt til den gamle amtsavis. Min interesse for aviser og journalistik fik dog snart bedre afløb ved deltagelse i forskellige skoleblade.

Mod slutningen af Danelands levetid hjalp min far mig med at optage en film, en 8 mm smalfilm i sort/hvid. Titlen blev "Røverne fra Røvegården", og den handler om en bande forhærdede røvere, som kommer fra nær og fjern for at planlægge århundredets posttogrøveri. Røverne er for genkendelighedens skyld alle lyse i påklædningen, mens de forfølgende politibetjente bærer sorte uniformer. Filmen starter med røvernes ankomst med færgen til Kalleborg. De kører med bil og tog til Stubberup, hvor Røvegården ligger. Her planlægger de deres udåd, men en betjent ser det hele gennem et vindue. Han uskadeliggøres dog, og uden at nogen aner uråd lastes

posttoget på Pærekøbing Hovedbanegård med de værdifulde postsække og svært bevæbnede betjente. Og så damper posttoget afsted mod sin frygtelige skæbne.



Eske og Anker leger med julebanen.

Min kammerat Henrik og jeg lavede en fortsættelse, som beskriver røvernes flugt gennem landet med politiet i hælene. Det resulterer bl.a. i en spektakulær afsporing af det forfølgende polititog, voldsomme ildkampe og til slut et dramatisk højdepunkt, som ikke skal afsløres her, idet hele filmen kan ses i to udgaver på You Tube: <https://youtu.be/m3HziRby7PQ> eller <https://youtu.be/lzMcv4QVj5w> Den første er i sepia, den anden i sort/hvid inkl. mere lyd end i den første. Man kan også blot på You Tube søge under rasmus wiuff.

Enden

En dag var interessen for Daneland væk. Hele anlægget blev sat til salg i Berlingeren, og der kom en køber fra Kolding. Prisen var sat til 750 kr., vistnok omtrent hvad en god knallert kostede. Køberen stillede nogle mærkelige spørgsmål, som om han slet ikke havde forstand på modeljernbaner. Jeg var ved at få kolde fødder. Og da han syntes prisen var for høj, blev salget heldigvis ikke til noget. For mange år senere kom interessen igen, og jeg har stadig alle skinner, sporskifter, huse, træer, gods, dyr og mennesker, samt naturligvis alle tog og vogne endnu. Det hele i fem store frugtkasser, endnu da. Men ikke bjerge og broer, de fyldte for meget og røg ud. Til jul kommer der noget frem – til dels også nye paphuse og nyindkøbt brugt tog, så mine to børnebørn kan hærge så meget de lyster. ■

Sporvejsmuseet i Lissabon - Museu da Carris Lisbon

Tekst og fotos Lars Skjærris

Snyd ikke dig selv for at besøge Portugals hovedstad på de syv høje: Lissabon.

Byen er usædvanlig på flere områder. En af de bedste attraktioner er de gamle, korte og smidige sporvogne, som uden problemer klatrer op ad de stejle gader for at nå byens toppe. Sporvognene er en væsentlig del af Lissabons trafiknet, og derfor ser man vognene oftest fyldt til bristepunktet. Der findes fem linjer plus en turistrute med røde eller grønne sporvogne.

Sporvognene er flot vedligeholdte og ser smukke ud med deres gule, røde eller grønne farver. Dog kan man spørge sig selv, om netop disse smukke vogne skal udstyres med reklamer? Man kan også spørge til, hvorfor nogle sporvogne har to typer strømnedtag på samme vogn? De kører på to forskellige systemer, har man forklaret mig.

Vil man være sikker på ikke at se reklamer på Lissabons sporvogne, skal man begive sig til sporvejsmuseet med beliggenhed lige under Ponte 25 de Abril. Man tager dertil med sporvognslinje 15E eller 18E. Alternativt går mange busser dertil.



En af de klassiske vogne i moderne bemaling. Nr. 571 for nedadgående. Foto Lars Skjærris.



Remisen og broen Santo Amaro, den 10. april 1965. Foto Jan Walter.



De moderne sporvogne i Lissabon er ret brede i forhold til de smalle spor. Foto Lars Skjærris.

Jeg besøgte museet i oktober 2015 og fik en fantastisk oplevelse. Den første var, at jeg var den eneste besøgende, der derfor blev modtaget af en medarbejder, som rejste sig op til hilsen, og den næste, at jeg blev fragtet mellem museumsbygninger med en smuk sporvogn fra 1902 kørt af min "private vognstyrer".

Første del af museet består af historien bag opbygningen af et sporvognsnetværk samt funiculars (tovbaner) og elevatorer i Lissabon. Der vises plancher, fotos, kontroludstyr og kontormateriale og mange flere effekter fra pionértiden. Når man når til afdelin-

gen for sporvognsselskabets orkester, bliver man hentet af førnævnte sporvogn og kørt til remisen.

Derefter en tur, hvor mange sving giver hylende hjul syngende i luften under transporten til remisen og den kendte klokkelyd klinger, så ingen bliver påkørt.

I remisen finder man sporvogne fra tiden med heste foran og frem til nutiden med almindelig elektrisk drift på smalsporede skinnesystemer. Jeg vil gætte på, at alle vognene er køreklare, for de ser usædvanligt fine ud. Ud fra oplysningerne ved sporvognene har de fleste kørt frem mod årtusindeskif-



Nr. 2 fra 1902 med vognstyrer. Foto Lars Skjærris.

tet. Gul er den fremherskende farve, men den vogn, som kører mellem udstillingslokalerne, er rød. Indvendigt er der installeret smukke polstrede sæder, hvor ryglænene kan vendes til at passe til kørselsretningen. Der går nemt et par timer med at studere de smukke sporvogne. Dog findes der også busser, endda som dobbeltdækkere.

Sporvognene på museet kan i flere tilfælde køres fra begge ender, men op i tiden efter 1940'erne blev de bygget til kun at blive kørt fra den ene ende, eftersom de vender i en sløjfe.



Fornemt indrettet sporvogn med polstrede og vendbare sæder. Foto Lars Skjærris.



En af de pudsige, lave bivogne. Foto Lars Skjærris.



Styrepladsen i en af de ældre vogne. Foto Lars Skjærris.



Nyere motorvognstype på museet. Foto Lars Skjærris.



En af de specielle, åbne vogne, nr. 283 fra 1902. Foto Lars Skjærris.

To AEC-dobeltdækkere på museet - typerne kendes også fra vort eget DSB, der havde fire vogne i drift på linie 121 fra Valby. Foto Lars Skjærris.

I remisen findes også en lille museums-butik, som ikke tilbyder alverden. Flere af deres varer kan med fordel købes i souvenirbutikker i byen. Fra butikken kører man så videre til den sidste hal. I denne hal findes information og udstilling om metroen og billetsystemet med kontrolsystemer. En ledningsvogn står til beskuelse. Derefter er udstillingen set til ende. Udenfor holder så en linje 15E klar til afgang med en kvindelig vognstyrer. Hun skulle desværre den modsatte vej, så jeg afventede min sporvogn mod centrum. Det blev så en af de nye lange gule sporvogne med flere ind- og udgange. Inde kan man billettere og stemple ind, så man kommer slet ikke i kontakt med vognstyreren, som man gjorde i de gamle sporvogne.

Af andre spændende og usædvanlige oplevelser er elevatoren Santa Justa, som kører fra gadeniveau og op til en af højene med kirke og restaurant. Den ligger nede i centrum tæt på havnen. Her billetteres i selve elevatoren. Den kører vist efter faste klokkeslæt, for selvom der stod en lang kø, så lod man den bare hænge oppe på toppen tom i næsten 10 minutter. Turen tager kun ca. 1 minut!

Desuden findes to funiculars, som kører længere inde i centrum. Der er usædvanligt smalt og derfor nogle gange kun et spor til begge retninger. Det gælder også for linje 28.

Hvis du ikke lige har tid og råd til at besøge Lissabon, så kan du gå på sporvognsmuseets hjemmeside - <http://museu.carris.pt/> - eller gå ind på YouTube, hvor der både er filmklip og præsentationer i lange baner!

Lissabon er nem at komme til, det er ikke dyrt at flyve derned, maden og drikkevarerne er lækre og billigere end i Danmark, og hoteller kan findes til meget rimelige penge i nærheden af metro eller sporvogn.

Man kan let tilbringe fem dage bare i Lissabon. Og køb turist- eller optankbare billetter, så går det som en leg at komme rundt med busser, metro, sporvogne, funiculars og elevator.

■

Vogn 2 på Glória-funicularen fra 1885, den 18. april 1966. Foto Jan Walter.



Tre udgaver af Lissabon-sporvognen fra Amarélis - den røde og grønne er særlige souvenir-modeller fra Sporvejsmuseet. Foto SoB.



Motorvogn 571 på en af de kraftige stigninger, den 25. april 1965. Foto Jan Walter.





En gammel motorvogn, nr. 412, i Belém den 20. april 1964. Bemærk den kunstfærdige køretrådmast. Foto Jan Walter.



En gammel, åben sporvogn opstillet som legeredskab, april 1965. Foto Jan Walter.



Vogn 801 og en rense- eller smørevogn i Carnide, den 16. april 1964. Foto Jan Walter.



Flere vogne på Sete Rios, bl.a. motorvogn 549 med en af de små, lave bivogne på linie 1, den 24. april 1964. Foto Jan Walter.



Nyere motorvognstype, nr. 901, på Praça do Comércio, den 19. april 1964. Foto Jan Walter.



Skolevogn 339 på Praça da Figueira den 21. april 1964. Foto Jan Walter.



Her er todækkerbus nr. 467 ved Algés, den 26. april 1966 - en typisk, britisk bus. Foto Jan Walter.

En postvogn til korte beskeder

Tekst og fotos Jan Hager

For ca. 15 år siden udsendte HELJAN DSB's postvogn litra DH.

I BANEN nr. 61 fra december 2001 er der en artikel - skrevet af Vagn Holstein - om, hvordan man ud af to stk. DH, som saves over passende steder, kan bygge en postvogn litra DF.

I LOKOMOTIVET nr. 80 fra december 2004 er der en generel artikel om DF og i det følgende nummer et par billeder af resultatet af min "sammenbygning".

Tilbage stod jeg nu med resterne - et par pæne stumper - af de to kannibaliserede DH-vogne. I stedet for at smide dem ud valgte jeg at lime dem sammen, vel vidende, at resultatet er fri fantasi. I rodekassen fandt jeg diverse dele såsom tagventiler, det gamle postskjold og litreringer, der kunne sammenstykes til DL 1512. Modellen måler 124 mm over pufferne, ca. 5 mm kortere end DSB's korteste (virkelige) fire-akslede postvogn litra DA. Til sammenligning måler DH 153 mm og DF 174 mm over pufferne.



Postvognen DL 1512 - nærmest en tumling, men med en vis charme.

Som aprilspøg går den vel an. At DSB aldrig har haft vogntypen er jo ikke min skyld! ■



Postvognen har lidt af hvert, som en postvogn skal ha'.



Godt med ovenlysvinduer på den lille sag.

Elefantvognen

Af Flemming Søeborg

I 1983 blev en af Hims-vognene nr. 42-86-2114 460 -2 dekoreret med kulørte elefanter. Vognen var blandt dem, der havde to forskellige døre. Vognen blev udstillet på de gamle sporvognsskinner på Nørre Voldgade i København sammen med nogle andre, kunstdekorerede godsvogne.

Tommy Jørgensen, der på det tidspunkt var buschauffør på linie 16 i København, kom en dag forbi vognene og nåede at tage et billede fra bussen. Det kunne være interessant, hvis en af producenterne af denne type godsvogn (Roco, McK) kunne få retighederne til at lave den i model. ■



CP-vogne fra Heljan

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Kort tid efter, at Heljan offentliggjorde budskabet om, at de trækker sig mere eller mindre ud af det danske marked, ankom de første modeller af den nye CP-vogne – ikke at forveksle med den gamle serie af CP-vogne, som havde fladt tag. De nye vogne er tagrytter-vogne med listebeklædte sider og træ- eller berlinerbogier.

Vognene ankom kort tid før trykning, og det er derfor kun begrænset, hvor meget vi kan gå i dybden med vognene. Bedømt ud fra deres dimensioner er det nogle modeller, der må komme som kaldet til modeljernbanefolk med mindre anlæg, da modellerne er ret korte. Hvad udseende, detaljering og kvalitet angår, svarer de f.eks. til CM-tagryttervognene, der kom for nogle år siden.

Smuk 'slutsten'

Teaktræet på siderne virker noget monotont og er nok påført med rulle - det virker ikke autentisk. Den vinrøde farve er til gengæld god. De få påskrifter – dels litrering og ejendomsmærke, dels meget små påskrifter under vognkassen - er fine, men farvelaget er ikke helt dækkende på litreringerne. Det skyldes, at trykket ikke når helt ned i brædderillerne, men det ses ikke ved "normal betragtning". De to typer bogier er nydelige med tredimensional formgivning, og vognene er forsynet med (blanke) egerhjul. På træbogien er der indgraveret "DSB" på akselboksene. Vognene er meget letløbende.

Der er indretning som storrumsvogn med glasklare ruder, og en fin detalje er det nymalede felt ved litreringen på den vinrøde vogn (nr. 2959). Det bryder den noget ensartede, vinrøde flade, selvom det nok ikke var derfor, at DSB pletmalede disse vogne... Håndbøjlerne er tynd metaltråd. Modellerne er uden gennemgående sålbænk under vinduerne, da dette er en senere indførelse. Ud over et par huller i vognbunden ved bogierne er vognene ikke forberedt til indvendig belysning.

Gavlene har blot indslåede harmonikaer. Der er ikke vedlagt udslåede harmonikaer – der er ellers ved at være



Selvom det nok ikke er CP-vogne, der ses til venstre, lader vi dette stemningsfulde billede med afgang fra spor 7 på København H. 1942 indlede artiklen. Foto Jan Walter.



To variationer over CP-vognene.

kutyme hos andre producenter og er en god service over for kunderne, der ikke skal have besværet og udgifterne med at anskaffe disse løsele bagefter. Det ville formodentlig ikke vælte Heljans budget at vedlægge et par ekstra harmonikaer, når andre producenter kan overleve det (Roco, ESU, hobby trade, Artitec m.fl.). Man skulle mene, at det var et godt salgsargument, men det mener Heljan åbenbart ikke. Af øvrige løsele er der blot et par A-koblinger vedlagt samt hængere til



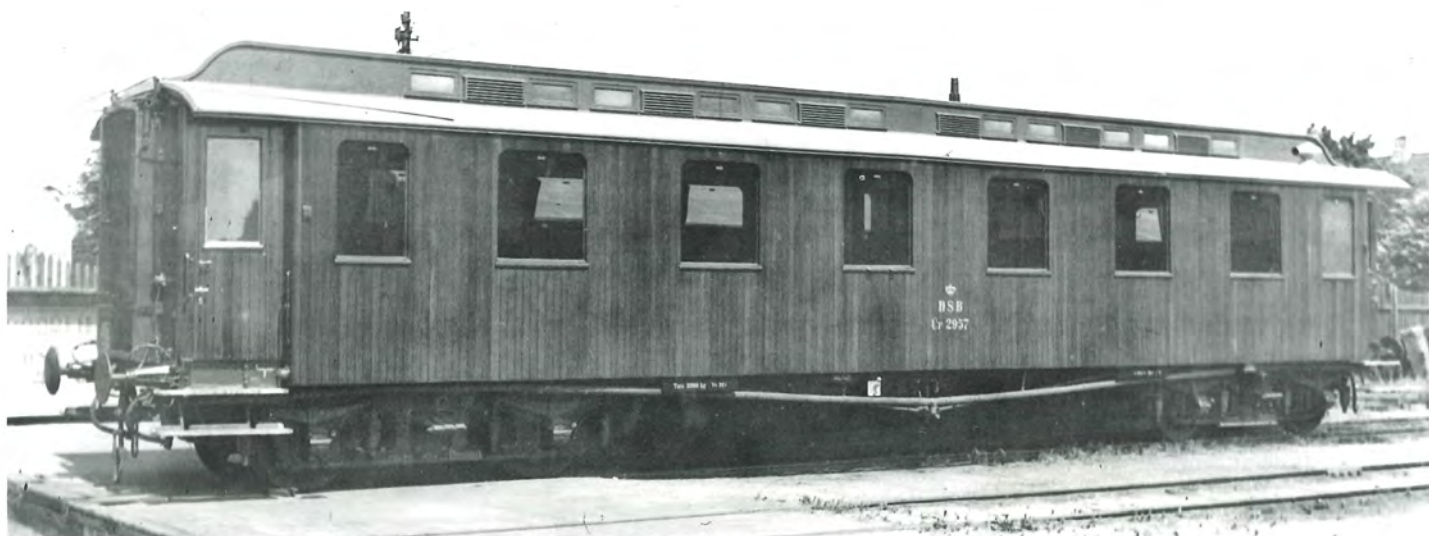
Diskret, neutral indretning i dæmpede farver på CP-vognen.



En fin detalje er pletmalingen på en af CP-vognene.

Teaktræsvarianten med flerfarvet påtryk med skygger.

Ret stor afstand mellem vognene, selv med Fleischmann-kortkoblinger. Lukkede harmonikaer ville nok pynte.



CP 2957, Centralværkstedet København, cirka 1945. Arkiv Danmarks Jernbanemuseum.

Sidste nyt

Lige efter påske dukkede anden sending af Heljans nye vogne op - det var AF/CMK-typerne. I det ydre adskiller de sig ikke meget fra CP-vognene bortset fra enkelte dekorationer, men indvendigt er de ganske anderledes, idet de har kupéer. I næste nummer vil vi gennemgå vognene og deres forbilleder mere grundigt.



CML-vognen har også pletmalet litreringsfelt.

AF 98 har gul stribe og éttaller på siden.

AF- og CML-vognene har kupéer med grønt betræk.

harmonikaer. Kurvpufferne er velde-
taljerede og heldigvis ret robuste uden
at virke overdimensionerede. Der er
strækbånd og øvrig undervognsarme-
ring.

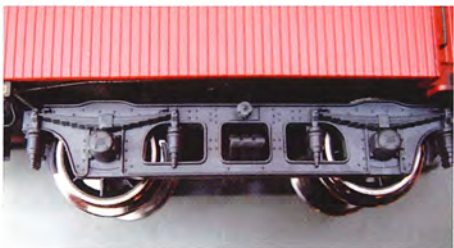
CP-vognen er nydelig og en fin finale
for Heljan, men den virker dog noget
'skrabet' på grund af de manglende løs-
dele (bremseslanger, udslåede harmo-
nikaer), og blandt andet derfor synes
prisen også noget høj. Omvendt er det
vogne, der er så entydigt beregnet for
det lille, danske marked, at der næppe
er tale om eksport af nogen betydning
– og det afspejler sig vel i prisen. Af-/
CML-typerne var ikke udleveret i skri-
vende stund. ■

Heljan art. 5155 m.fl. CP-vogne.
Vejl. pris kr. 595,-



Evt. Nogle af de få påskrifter på under-
vognen

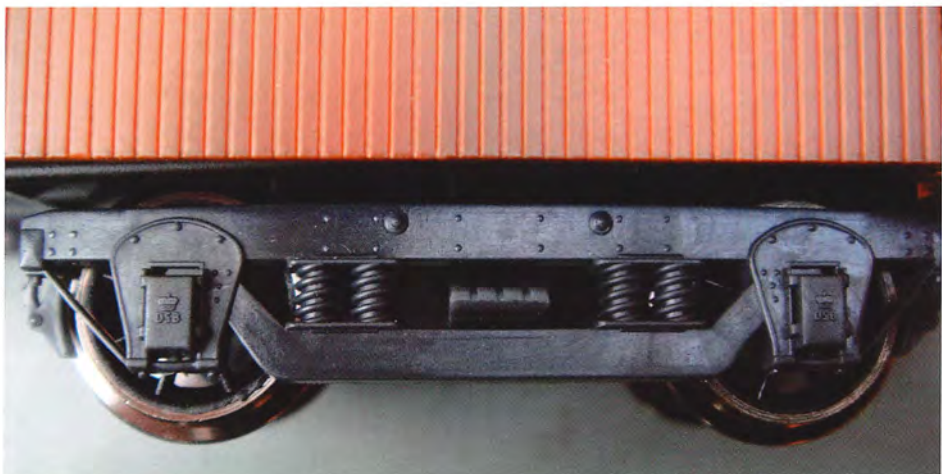
Vognene er enten udstyret med berliner-
bogier -



- eller træbogier. Bemærk 'DSB' på
akselboksen



Gavl med huller til montering af hængere.



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

Et effektivt trafiksystem

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Hver gang, jeg har været i Nürnberg, har jeg været imponeret over, hvor smidigt trafikken afvikles i denne by med lidt over en halv million indbyggere. Den kollektive trafik foregår med sporvogne, tunnelbaner, S- og regionalbaner samt oplandsbusser, mens hele den centrale del af byen er lukket for privatbilisme – her råder sporvognene og U-banerne. Det kan altså lade sig gøre, også uden at byen dør – snarere tværtimod, for gågaderne er fyldt med fodgængere dagen igennem, og efter forretningernes udbud at domme er velstanden stor. Hele dette bilfrie område kan sammenlignes i størrelse med det indre København.

U-banelinje U1, som kører til messeområdet, kører i udstillingsperioderne cirka hvert minut i myldretiden, og det er imponerende at se, hvor hurtigt en perron kan blive tømt for mennesker – og blive fyldt lige så hurtigt igen. Det går rask for sig, og igennem de mere end 20 år, jeg har besøgt Legetøjsmessen i byen, har jeg aldrig oplevet uregelmæssigheder i driften, hverken med materiellet eller af andre årsager. Måske hænger den stabile drift sammen med, at U-banetogene strømfødes via sideskinne – her er der



Plärrer - herfra kørte det første tog i Nürnberg 1835

ingen køretråd, der falder ned eller pantografer, der hænger fast i tråden, og førerne beder med myndig røst alle om at skynde sig ind eller ud af togene – hvilket passagerne så også gør. Der er for tiden tre U-banelinjer, U1, U2 og U3, hvoraf den sidste er ret ny og drives med førerløse tog.

Ta' sporvognen – det er nemt og hurtigt

De overjordiske sporvognslinjer er ligeledes meget effektive og ligger rundt om den lange bymur, der omkranser byens centrum, med linier ud i omegnen. Mange af vognene er flerledede lavgulvsvogne af Variobahn-typen, der hurtigt kan afsætte og optage passagerer. Kørslen er også hurtig, især fordi mange af strækningerne er henlagt i eget areal med prioritering

i lyskryds. Nettet er desværre blevet reduceret noget i de senere år, hvor U-banelinjen U3 er anlagt, og det består nu kun af linjerne 4, 5, 6, 8 og 9 samt den særlige museums- eller turistlinje 15.

Sporvognene er populære blandt indbyggerne, og da der er nemme omstigningsmuligheder mellem linierne og elektroniske displays ved mange stoppesteder, bliver man hurtigt fortrolig med systemet. I centrum er der flere knudepunkter så som Hovedbanegården, Plärrer, Aufsessplatz og andre steder, hvor flere linjer mødes, og hvor sporene går her på kryds og tværs. Ved Plärrer, som i øvrigt ligger lige ved siden af det sted, hvor Tysklands første jernbane blev åbnet i 1835, er hele den midterste del af pladsen udlagt som sporvejsareal med fire parallelle spor, et par sporsløjfer og tilmed nedgange til en U-banestation – et trafikalt Mekka. U-banestationen er udsmykket med bl.a. en hestesporvogn på væggen.

Mindelser om fortiden

For en gammel københavner som undertegnede er det hyggeligt og nostalgisk at køre med sporvognen ud i forstæderne, hvor ind- og udstigning foregår som 'i gamle dage' ved Københavns Sporveje: midt på åben gade, mellem alle bilerne. Til forskel fra dengang i København er bilisterne i Nürnberg i dag velopdragne og holder pænt tilbage bag de hvide streger, der markerer stoppestedet.

Det virker som om, at alle sporvognene har en eller anden form for totalreklame. Nürnberg – eller trafikelskabet VAG, der driver linjerne – er



U-banetog på U1 ved stationen Messe. Her er der også et par vendespor, der bliver flittigt brugt.



Den førerløse U-banelinje U3 med nyt materiel.



Sporvognene har forrang i lyskryds. Bemærk advarselstavlen - her krydser tilsyneladende en jernbane.



Mange stoppesteder har elektroniske displays som her på Aufsessplatz.



Museumssporvognen i skumringstimen ved Hovedbanegården.



På de isolerede strækninger anvender sporvognene almindelige vignoleskinner.



Der er også en mindre tunnel undervejs - forgreningen til venstre fører ind til MAN-fabrikkerne.

helt åbenlyst stolt af byens særlige, trafikale historie som udgangspunkt for Tysklands første jernbane, og en af vognene er dekoreret i fuld figur med "Der Adler" og tilhørende vogne. En anden af vognene har totalreklame for det lokale sporvejsmuseum med folierede sider med ældre sporvogne – en fin idé.

Som nævnt er linjenettet reduceret noget, men omvendt virker det som om, at sporvognene har en god fremtid for sig, da de – ud over U-banen med relativt langt mellem stationerne – er ene om at dække trafikken i centrum og som nævnt udelukkende drives med nyt materiel. Sporvognene bliver i øvrigt indkøbt sammen med sporvejene i München, således at de to selskaber får de bedste tilbud og éns vogne, i følge Fleischmanns produktudvikler Rainer Gump. Rundt om

ser man levninger fra fordums storhed før 1945, hvor linjerne også førte direkte ind gennem centrum – på mange husmure sidder der stadig rosetter til køretråden. I gaden Zufuhrstrasse ved Plärrer ligger der rester af sporvognsskinner – for snart 20 år siden kørte linjerne 4 og 6 gennem gaden, men de er siden blevet omlagt til den parallelle Steinbühler Straße. Der er også et større sporvejsmuseum med en del souvenirmodeller, men museet har altid været lukket, når jeg har været i byen – desværre! Til gengæld er boghandlen på banegården særdeles velassorteret, hvad angår sporvejs- og jernbanelitteratur. Der er altså nok for den sporvejsinteresserede at se på i Nürnberg. Et tip er at tage linie 5 ud til Katzwanger Straße, hvor vejen fører over den kolossale rangerbanegård – her sker der hele tiden noget. ■



Også hestesporvognen hædres med en mosaik. Foto wikipedia.



Plärrer - et af de store knudepunkter med flere trafikformer. Herfra udgik i sin tid Ludwigs-Eisenbahn, den første, tyske jernbane i 1835



Her sidder vi i 'museumsvognen' med dekoration af ældre materiel, mens vi kører ind til Plärrer-pladsen -



- og her møder vi vognen, der er udsmykket med 'Adler'-toget -



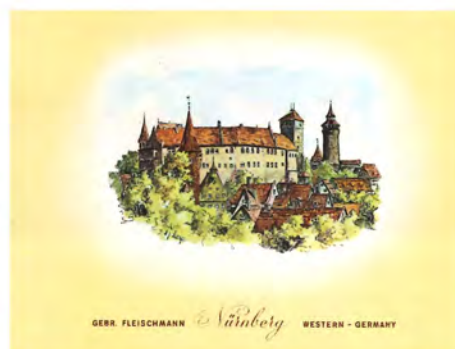
- en smuk gestus. Det er Spittler-tårnet på bymuren i baggrunden.



Asfalterede spor i Zufuhrstrasse - sporene fortsætter hele gaden igennem under asfalten.



Kort over Plärrer - ved 'HOF' lå den første banegård. I midten ses linjen gennem Zufuhrstrasse - nu nedlagt.



Fleischmann-prospekt med borgen - firmaet var i mere end 100 år nærmest synonymt med Nürnberg, men ligger i dag i Heilsbronn.



Vogn 1102 - originalt dekoreret med tegninger af Nürnbergs første sporvogne. Bag folien gemmer sig en moderne ledvogn.



Arbejdslos sporvognsroset i Ludwigsstrasse



Og så en 'Prost' - en ølsporvogn til afsked.

Ovaalramers i Skandinavien-Holland Express i sommeren 1949



Af Morten Flindt Larsen

Artitecs model af 1-2. classes 'Ovaalramers'-vogn.

Da persontrafikken mellem Danmark og det sydlige udland så småt kom i gang igen efter 2. Verdenskrig, var et af de første internationale tog Skandinavien-Holland Express (SHE), som er fint beskrevet af Jens Bruun-Petersen og John Poulsen i bogen 'Internationale tog via Jylland'.

I SHE indsatte de hollandske statsbaner (NS) indledningsvis vogne, som var bygget i 1928 og 1931 primært til brug i den internationale trafik. Disse vogne er let genkendelige med deres ovale vinduer ved vognenderne; en konstruktionsdetalje, der også blev benyttet af så forskelligartede operatører som Compagnie Internationale des Wagons-Lits (CIWL) og de to hollandske trambanestystemer Noord-Zuid-Hollandsche Tramweg-Maatschappij og Gooische Stoomtram. Vognene kendes i Holland som "Ovaalramers" og "Ovalera-

menrijtuigen"; på dansk "Ovalvinduer" og "Ovalvindue-vogne".

Ovalvindue-vognene, som da de kørte i Danmark var grønne med gråt tag, var opbygget med en nittet stålramme med pånittede pladebeklædning. Taget bestod af nittede stålplader, som overlappede hinanden i tværgående retning. Vognene var de første personvogne til de hollandske jernbaner bygget helt i stål.

Modeller af vognene foreligger nu i højkvalitetsudførelse fra den hollandske producent Artitec, der på det danske marked nok er mest kendt for deres store sortiment af byggesæt i resin og ætsede-metaldele, heriblandt for år tilbage modellen af den gamle Frederiksberg stations vestre signalpost. Og bare rolig – vognene er ikke udført i resin, men lever godt op til nutidens standard for modeltog, om

end indretningen er enkel som på en Roco-vogn. Vægge og gulve er i beige plastic, bagagenettene er nærmest cremefarvede og ret massive. Sofaerne er røde på 2. klasse og grønne på 1. klasse. Taget kan let afmonteres for installering af vognbelysning og montering af passagerer (medfølger ikke). Undervognen er veldetaljeret med bemalt bremseomstiller og trykluftbeholder og har mikroskopiske påtryk. De lidt større (og læselige) påtryk er lidt uldne og lever ikke op til, hvad der er teknisk muligt i dag. Det er ærgerligt, da graveringen af vognkassen m.m. er i top. Der er vedlagt en hel del løsdele til egen montering; indslåede harmoniker, trin, bremseslanger samt vognløbsskilte. Sidstnævnte er uden påtryk og der medfølger ingen transfers; formentlig fordi mængden af mulige vognløbsskilte er legio. Torpedoventilerne på taget virker en anelse for store, men det kan være



Nærbillede af indgangspartiet med det ovale vindue.



RIC-raster på siden.

synsbedrag hos undertegnede. Harmonikaerne er farvet mat brune, og der er naturligvis en klaprude øverst på de ovale toiletvinduer. Bogierne er smukke og velkørende.

I Skandinavien-Holland Express benyttedes 1./2. klasse-vognene AB7201-7206, bygget i 1928 af Beijnes, Werkspoor, og 7211-7217, bygget i 1931 af Westwaggon. Vognene havde i deres midte to 1. klasses kupéer à fire (!) pladser, hertil en valgfri kupé 1./2. klasse med seks pladser og fem 2. klasse kupéer à seks pladser samt to toiletter. Vognenes vinduer kunne skydes ned i vognsiden på traditionel vis, men i kupésiden var der desuden som en særlig finesse placeret små trækvinduer ovenover de nedskydelige vinduer. Vognene blev forud for indsættelsen i trafikken på Danmark i 1946 forsynet med øskner på vagnene til tøjrning under færgeoverfarterne, ligesom de blev udstyret med danske slutsignalholdere.

Af Artitecs modeludvalg gengiver AB7203 (kat.nr. 20.261.01) og AB7206 (20.261.02) vogne, der kørte i trafik på Danmark. Modellen af AB A7204 (kat.nr. 20.262.02) gengiver en vogn fra epoke IIb, der ifølge vognens RIC-raster *kan* have været i trafik på Danmark, men fra ca. 1954 erstattedes ovalvindue-vognene i løbene på Danmark af svejste stålvogne af Plan D-typen, som var karakteristiske ved deres blødt afrundede ender. RIC-rasteret angav, at vognen var godkendt til kørsel i udlandet og i hvilke lande.

Af 3. klasse-vogne benyttedes i SHE i 1949 C7201 og 7203-7206, bygget i 1928 af Beijnes, Werkspoor. Disse vogne havde 10 kupéer à otte pladser. Halvdelen af vognen var for rygere, den anden halvdel for ikkerygere. Kupperne var oprindeligt udstyret med

1949s – Tog 900 Skandinavien-Holland-Express

Fa-Pa Oprangering	Kh Fn Cst Kh						
	Mask. – Pw4ü – AB4ü – C4ü – WL* – AB4ü – C4ü Hoek van Holland Amsterdam						
	E-mask. Heljan/ Brimalm	DSB EC Tikøb Hobby/ Hobby-Trade eller NS Stalen D Artitec	DSB AV Heljan	DSB CA Heljan	CIWL type Z France Trains	NS AB Artitec	NC C Artitec

Fa = Fredericia, Pa = Padborg, Kh = København H, Fn = Københavns Frihavn og Cst = Stockholm C

* Indtil 15. september 1949 kun sovevogn med I/II klasse. Kan have været vogne af type Z af serien 3043-3052, f.eks. nr. 3049 som var stationeret i DK i 1949. Fra 15. september 1949 indsattes i stedet I/II/III klasse-vogne af typerne Y, YT og YU.

SHE 1949s.

teaktræsbænke med hoved- og armlæn beklædt med kunstlæder.

Af Artitecs modeller gengiver C7102 (20.266.01) og C7105 (20.266.02) vogne, der har kørt på Danmark. Også her har epoke IIb-modellerne C B7101 (20.267.01), C B7103 (20.267.02) og C B7104 (20.267.03) ifølge deres RIC-mærkning teoretisk set kunnet køre i Danmark, men her er der som med AB A-vognen tale om vogne med udseende fra omkring 1956, nu med 2. klasse i stedet for 3. klasse.

Med to af Artitecs ovalrammevogne + en CIWL-sovevogn og to DSB-vogne samt en passende rejsegodsvogn er det muligt at oprangere et nogenlunde korrekt tog 900 Skandinavien-Holland-Express anno 1949.

Internationale tog på modeljernbanen kræver normalt, at banen er stor nok til, at man kan køre med pænt lange tog, men heldigvis var Skandinavien-Holland Express i de første år et ret lille internationalt tog. Det bestod af maskinen og kun seks, relativt korte bogievogne. Vognene blev stillet af NS og DSB. Der kendes ingen fotodoku-

mentation for togets sammensætning, men vi må dog antage, at hvert bane-selskab af hensyn til regnskabet bærer imellem har stillet halvdelen af vognene. Toget blev på dansk strækning fremført af E-maskiner.

Alt dansk personvognsmateriel i toget havde i 1949 endnu stafferinger, men desværre er udbuddet af sådanne vogne i model meget begrænset.

Som danske rejsegodsvogne i de internationale tog benyttedes lejlighedsvist indtil ca. 1950 tre DSB Ec-vogne, antagelig udgaven med Berliner-bogier. Disse vogne løb i international trafik, uden at de – så vidt vides – nogensinde blev RIC-mærket. Det heden-gangne Hobby-Trade producerede Eco-vogn, som svarer til en Ec, men ingen af Hobby-Trades vogne har stafferinger, og desværre er modellen for lav. Alternativt kan Tikøb Hobbys resin-byggesæt i korrekt højde anvendes, hvis man ellers har mulighed for at erhverve sig byggesættet og mod på at give sig i kast med at lave de hårfine stafferinger.

Vælger man i stedet at indsætte en hollandsk rejsegodsvogn i sit tog, kan man benytte Artitecs modeller af typen "Stalen D", der blev anskaffet fra



Bogierne er fine og veldetaljerede



Enkel, men nydelig indretning.



Gavlparti uden eftermonterede smådele.



NS AB4ü i Malmö F juli 1948. Bilen er en DKW F 5, 6 eller 8. Foto Torben Nellesmann, arkiv JB-P.

1932 og frem, og som er karakteristiske, for ikke at sige aparte ved deres "knækkede" vognsider. Artitec har fremstillet både den korte firedørs- og den lange seksdørs-udgave af typen. Den seksdørs (D7521-7525) blev bygget specielt med henblik på den internationale trafik, men også en del af de firedørs vogne blev med tiden RIC-mærket. For året 1949 er de relevante katalognumre 20.244.01 for den grønne firedørs udgave (i øjeblikket udgået), og for den seksdørs er det kat.nr. 20.291.01 og 20.291.02 (begge udkommer i april 2016).

Som DSB-personvogn med international 1./2. klasse kan der i SHE anno 1949 have været anvendt en svejst stålvogn litra Av, hvorefter den nyeste var bygget i 1945. Denne antagelse baserer sig på at der i Nord Express og Skandinavien Express i 1947 anvendtes AU- og AV-vogne. AU-vognene er ikke produceret i model, men Heljan har fremstillet en RIC-mærket Av 289 (kat.nr. 5055), som blev leveret til DSB i februar 1950. Modellen har stafferinger, men vognene fra 1950 adskilte sig fra de tidligere leverede ved, at de havde et tagprofil med mindre radius og ventilation i form af kuck-kuck ventiler, mens de ældre vogne havde wendler-sugere. Overfor eventuelle nævenyttige tilskuere til ens modelbanetog må man derfor gøre gældende, at vognen på banen ved en fejl er leveret fra vognfabrikken Scandia et år for tidligt. Der er næppe udsigt til, at den ældre type Av nogensinde vil blive produceret.

Som DSB-personvogn med international 3. klasse kan der i SHE anno 1949 have været anvendt en nittet stålvogn

litra CA, der på dette tidspunkt kørte i indenlandsk trafik som fællesklasse-vogne men kunne forsynes med udvendige 3. klasse-markeringer, når vognene kørte til udlandet.

Heljan har fremstillet en stafferet CA 1026 (kat.nr. 5252), en vogn som var RIC-mærket fra 1948 til 1959. Heljans model gengiver imidlertid vognens udseende 1941-1948. At denne model ikke er lavet i RIC-mærket udgave forsynet med internationale 3. klasse-skilte på vognsiden afspejler formentlig virksomhedens manglende ønske om, at dens modeller skal kunne sælge andre steder end i Danmark. Mærkeligt nok har Heljan kun produceret én CA-vogn med stafferinger ud af 32 mulige vognnumre. I mangel af bedre havelse må vi derfor indtil videre lade denne enlige CA-vogn repræsentere det danske 3. klasse-islæt i vores SHE. Det er alt andet lige en flot model af samme høje kvalitet som Artitecs ovalvindue-vogne.

Som CIWL-sovevogn (WL) i toget kan udmærket bruges en vogn af type Z, som blev produceret i model fra 1972 til 1981 af France Trains. Z-vognene hørte ligesom firmaets øvrige produktion til blandt sin tids ypperste modeller i 1:87 og var i mange år kun overgået af Rivarossis og Jouef Prestiges CIWL-vogne. France Trains' model blegner dog lige som disse to fabrikaters vogne en smule i sammenligning med nutidens vogne fra L.S. Models. LS har planlagt at udgive modeller af type Z, men hvornår modellerne kommer på markedet er uvist. Indtil da må akutte liebhavere derfor nøjes med de 45 år gamle franske produkter,

som med mellemrum bliver sat til salg på f.eks. eBay. Den relevante France Trains-vogn er CIWL 3045 (kat.nr. 306), som ud over tekst på fransk, tysk og engelsk er forsynet med et nydeligt "SOVEVOGN" på den ene vognside. Om lige netop 3045 har kørt i SHE, kan ikke fastslås, men L.S. Models' type Y-vogne kan ikke bruges til vores tog, da de først blev indsat i SHE fra 14. september 1949. ■



Et internationalt tog med en Ovalrammer og DSB CB-vogn. CB-vognens harmonika er lånt fra en hobby trade CM-vogn, da Heljan-modellens er indslået



Så er der serveret - masser af dele til montering.

Modeljernbanen på Århus H

Tekst og fotos Rolf Brems

Det er de færreste, der når at holde et 48-års jubilæum, da det for det første kræver, at man lever længe nok, og for det andet at man lide det, man beskæftiger sig med.

Og begge ting er indfriet hos jubilaren, som snart runder de 80 år.

Han har ikke alene i alle årene ene mand stået for afviklingen af toggangen på Århus banegård, han har også stået for indkøb og vedligeholdelsen af materiellet samt vedligeholdt spor og bygninger, ja sågar landskabet.

Jeg har sat Kaj Stender stævne på banegården i Århus - eller er det omvendt? Han, som med kyndig hånd og entusiasme har styret toggangen, har nemlig besluttet at lade sig pensionere.

Og banen vi snakker om, er den lille modeljernbane, som siden 1962 har haft sin placering, først ude i hallen og de sidste år inde i "Joe and the Juice"-baren. Modeljernbanen har siden 1977 været under Danmarks Jernbanemuseums vingehjul, og det er som repræsentant og modeltogsansvarlig, at jeg er mødt op.

Beskeden prisstigning på driften

- Siden 1968 har jeg næsten haft min daglige gang på banegården for at tilse anlægget. I starten havde den fire baner og fire møntindkast, og dengang kostede det 25 øre mod 2 kroner i dag" fortæller Kaj.

Han er født og opvokset på Nørrebro i København. men kom som ung mand til Århus for at arbejde som sælger. Det var han for ærlig til, som han siger, hvorfor han i stedet fik arbejde på hospitalet, som det, man i dag kalder serviceassistent.

Det blev han i 1996 pensioneret fra og har siden helliget sig modelbyggeri - både fly og bygninger - i forskellige størrelser.

- Og det at passe banen har da givet nogle udfordringer, fortæller han, - hvad jeg ikke har fundet i sprækkerne i møntindkastet, det er både papir, tandstikker, ispinde, og kondomemballage. En gang havde nogen mast en kage ind i sprækken. Det tog noget tid, inden det var rengjort, smiler han.

Også efter alvorligere ting har han måttet reparere på anlægget. Ruder er blevet smadret, der har været brudt op, både ind til banen men også under den for at stjæle pengene, fortæller han. - Ja, en



Kaj foran sin bane med et lokomotiv, der lige skal efterses.

tyveknægt blev fanget på fersk gerning under anlægget, men nægtede at kravle ud - heller ikke da politiet kom - indtil den ene betjent sagde højt til den anden, at han skulle hente hunden. Det var løgn, men så kom han ud, griner Kaj.

Materiellet ombygges pga. slidet

- På et tidspunkt havde vi nogle IC3-stammer, som der var nogle, der løb med. Men de må være blevet slemt skuffet, for det var med ombyggede motorbogier fra LIMAs Mr tog i stedet for Tenshodo, som var de originale. - Jeg havde ændret dem, for de originale motorbogier kunne ikke trække toget op ad stigningen.

Kaj kan åbenbart se spørgsmålstegnet i mit ansigt. - Jo, det var rigtigt, når jeg satte Roco-hjul på, var LIMAs motorbogier utrolig stærke og driftssikre, når bare de blev rengjort og smurt hver uge. - I dag er det Mx og Mz fra Roco, der kan holde, men alligevel bliver lokomotiverne modificeret, bl.a. fjerner jeg puffer, trinbrædt og andre løsdele, der kan forårsage en afsporing, hvis eller når de falder af. Der er et stort slid på materiellet. Kaj fortæller, at de sammenlagt kører ca. 1.200 km om året. Mz'en bliver løftet af sporet. - Se her, siger han, denne har jeg modificeret og lavet en ikke fjedrende kobling. Det kan synes mærkeligt, men det var ved de hårde opbremsninger, når turen var slut, at vognen bagved fik et lille tilbagehop, og derved fik løftet et hjulpar ud over skinnen. Personvognene er også fra LIMA. Bogi-



Kaj har igennem alle årene ført nøje regnskab med modelbanen, herunder vedligeholdelsen af materiellet og udgifter hertil, samt timeforbruget. Lønnen på 22,- kr. i timen kunne måske godt trænge til en justering, griner Kaj.

erne, som han har med hjemmefra, bliver med et snuptag skiftet, og de brugte hjemtages for smøring. Også her er hjulene fra Roco.

Banen fik et tiltrængt løft i år 2000. Nye Roco-skiner, landskab og bygninger blev shinet op, og den fik til dels en renovering af ledningsnettet. Den har i mange år kun haft tre baner, men ledningsnet til fire.

For nedadgående

Banen har i sine bedste år indkørt helt op til 130.000 kr., i dag er det 80-90.000, hvilket måske skyldes, at den står i en café med begrænsede adgangsforhold. Det skyldes også, efter Kajs overbevisning, at børn i dag render rundt med elektronikunderholdning og ikke anser modeljernbanen for noget særligt.

Til gengæld er der meget lidt hærværk nu. Kun det møntindkast, der vender væk fra disken med personalet, er udsat for fremmedlegemer i sprækken. Pengene går til godgørende formål. I 2015 fik for eksempel forskellige væresteder for socialt udsatte i Århus tilskud til juleaktiviteter.

Privat har Kaj en modeljernbane i H0, men er også aktiv i JMJK, som er en spor 0-klub. Det er en klub, som har haft nogle drøje år, hvor de desværre måtte rive deres anlæg ned, og er nu flyttet ind i nogle mindre lokaler.

Kaj viser mig nogle billeder af Århus banegård i spor 0, altså 1:43. Det er et stort projekt, som han er ved at bygge op i 3 mm karton, og som han har bygget på i mere end ti år. Banegården bliver mere end 220 cm lang og knapt 1 mm bred. Den vil indeholde 300 vinduer.

I den størrelse kunne man jo i bygningen opstille en model – af modelbanen...

Imens vi har talt sammen, er Kajs afløser dukket op. Han er også medlem af 0-klubben, og vil forsøge at løfte arven efter Kaj.



Et billede af banen, kun den midterste del med landevejen og huset er fra den oprindelige bane.

Inden de går i gang med overleveringen, takker jeg endnu engang Kaj mange gange for hans indsats og ønsker ham et godt og langt otium. Før jeg kører mod

Odense igen, skal jeg lige ned og se på de store tog på de store baner. Dem skal der trods alt mere end een mand til at holde i gang...



Kører det nu, som det skal? De ophængte tegninger er fra Århus Billed- og Medieskole, som med mellemrum får lov at op hænge elevernes projekter.



Kajs store projekt til 0-klubben.

Udstilling

På Danmarks Jernbanemuseum er der i den kommende tid en mindre udstilling om Olsen Banden med plancher og videoklip fra den klassiske film "Olsen Banden på sporet". Dette billede viser dog ikke den legendariske bande, men blot en hverdagsscene på Amagerbanen den 12. juni 1965, hvor AB Nr. 8 (ex.DSB F 466) rangerer, i øvrigt med 'nyt' skorstensbånd. Alligevel minder scenen lidt om noget, man kender fra Olsen Banden..



Foto Leif Bang.



Åbent hus i HMJK 28.-29. maj 2016 kl. 10-16

I anledning af klubbens 10-års jubilæum glæder vi os til at vise klubben frem på Godsbanvej 3 i Herning.

- Modelanlæg med kørende tog
- Materiel i 1:1 på sporene udenfor
- Livesteam damp tog, skala 1:32
- Legetøjstog for børnene
- Arbejdende stande og plancher
- Pølser, øl, vand, kaffe, te og kager

Obs, kun søndag: Vi får besøg af forhandlere med forbilledligt dansk materiel. Forhandlerlisten opdateres løbende på hmjk.dk



Industribygninger efter mål

Tekst og fotos Finn Frøsig

På Hobbymessen i Valby i efteråret fik jeg noget brochuremateriale med hjem på Auhagens såkaldte "Baukastensystem", eller oversat til dansk "Modulsystem". Det består af stor serie af vægelementer, døre, vinduer, gavle og tagplader plus en masse tilbehør. Det gør det muligt at bygge sine egne industribygninger, så de passer ind på anlægget. Mulighederne er mange og store, og jeg fik lyst til at afprøve det i praksis. På mit anlæg findes allerede en maskinfabrik, som er flikket sammen af nogle ældre Heljan-bygninger fra mit gamle anlæg. Her skulle Auhagen-systemet prøves af. Maskinfabrikken er placeret i et hjørne og består af tre bygninger: En administration/tegnestue, en maskinhal og en lagerbygning med rampe og læssespor. Alle tre bygninger er i halvrelief. Den har stikspor fra min sidebane med plads til to standard-godsvogne.

Modulsystemer er beskrevet i fire forskellige brochurer med byggevejledning. Desuden er der udgivet et hæfte med tegninger i 1:87 af de mange byggeelementer. Hæftet kan downloades som en pdf.fil fra deres hjemmeside. Derfra kan man så kan printe og udklippe de relevante elementer til sit projekt - derefter evt. lime dem på karton og bygge en prototype op. Hvis man vil se lidt mere end tegningerne, kan man på Auhagens hjemmeside slå de enkelte katalognumre fra hæftet op og dermed se lidt flere informationer og billeder af varen. Og, ikke mindst hvor mange enkeltdele varenummeret omfatter.

Jeg begyndte med at måle op til lagerbygningen og lavede en skitse. Derefter printede jeg de relevante bygnings-elementer ud, limede dem på karton, og fremstillede en mock-up af facaden. Den blev testet på anlægget, og derefter gik arbejdet i gang. På mit anlæg står bygningen i et hjørne, og den blev derfor udformet som halvrelief. Med nogle pap-skabeloner til taget fik jeg det til at passe ind i hjørnet.

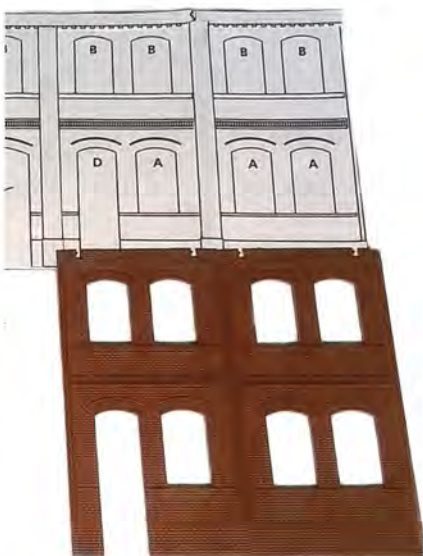
Portene har jeg valgt at udskære af en Auhagen trævægs-byggeplade, fordi standardportene i systemet er stålporte, som ikke helt passer til min smag. Derefter tilpassede jeg en rampeoverdækning med dele fra den gamle Hel-



Den nye maskinfabrik er på plads

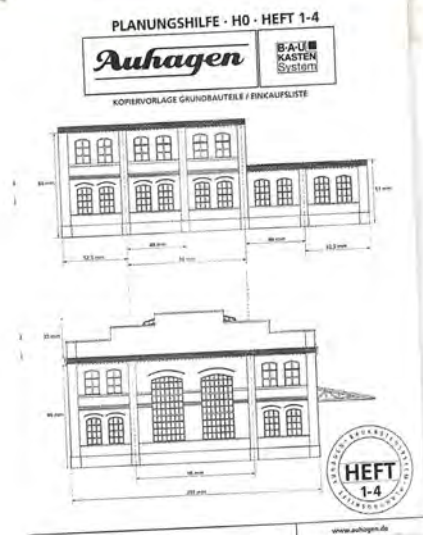


Fronten til lagerbygningen. De enkelte elementer er printet ud, klæbet på pap og samlet. Nu klar til test på anlægget.



Den ægte vare er kommet hjem og testes og sammenholdes med skitsen.

jan bygning. Det hele blev afsluttet med tagrender og nedløbsrør plus et lille halvtag på en ene gavl, og til sidst er det hele afsluttet med en lettere patineret. De næste skridt var selve maskinfabrikken og administrationsbygningen, som ligeledes er halv-reliefbygninger.



Planlægningshæftet fra Auhagen, som enten kan bestilles hos forhandleren eller downloades fra Auhagens hjemmeside og bruges til print af de forskellige moduler.



Lagerbygningen tager form. Vinduer, døre og porte er monteret. Vægelementerne er afkortet nederst. Den eksisterende rampe fra den gamle bygning bliver bibeholdt.

Mens jeg ventede på, at mine varer skulle komme fra Auhagen, benyttede jeg lejligheden til at få trimmet stigningen på min sidebane. Starten blev flyttet knapt en meter og dermed fik jeg reduceret stigningen til ca. 2,5%. Det både pynter og letter på kørslen. Hvis man vil i gang med sit eget projekt, er tålmodighed en dyd. Selve modulsystemet omfatter mere end 100 forskellige varenumre, mange af dem i to eller tre mulfarver. Derfor finder man ikke det hele på hylderne hos de danske forhandlere, men må derimod vente på, at stumperne skal skaffes hjem. Det kan nogle steder være to-tre uger. Alternativt kan bestilles direkte på Auhagens web-site. Der er ikke meget forskel på de tyske og danske priser, men der kommer selvfølgelig forsendelsesomkostninger på. Nu står Paulsens Maskinfabrik på sin plads. Oprindelig en landsbysmedje, som gennem årene har specialiseret sig i maskiner, inventar og andet grej, hovedsagelig til landbrugs- og fødevarereindustrien. Efter byggeprocessen bliver der jo en del vægelementer, vinduer, døre m.m. til overs. Det fik mig selvfølgelig til at kigge efter et sted at bruge nogle af dem. Det mest oplagte ville være at bygge en ny stationsbygning til sidebanen, som kan erstatte den gamle Vollmer-bygning. Jeg klippede og klistrede derfor en mock-up, som blev testet på anlægget. Den ser ud til at passe fint ind, så på et tidspunkt kommer turen til en ny Carlskilde stationsbygning. ■



Maskinhallen er ligesom de øvrige bygninger i dette anlægshjørne udført som relief. Der er påsat tagrender og nedløbsrør. På taget er monteret diverse ventilationshætter og et stort ovenlys (også hentet fra den gamle Heljan bygning). Den er rundet af med et stort facadeskilt.

Den sidste bygning – administration og tegnestue – er udført på samme måde.



Rampeoverdækningen er hentet fra den gamle Heljan-bygning og er tilpasset med nye vægunderstøtninger. Porten i midten er halvvejs åben.



Lagerbygningen er kommet på plads i hjørnet, og har fået tilbygget et halvtag på gavlen.



Af de overskydende vægelementer m.m. fra bygningen af maskinfabrikken bliver der sikkert nok til en ny sidebanestation, måske med lidt supplerende. Rart med et nyt projekt



Den gamle maskinfabrik var stykket sammen af 3 stk. Heljan bygninger, også i relief. Med de marmorerede facader og den let formindskede skala som Heljan var mester i, gik den ikke længere.

Stort værk om godsvogne

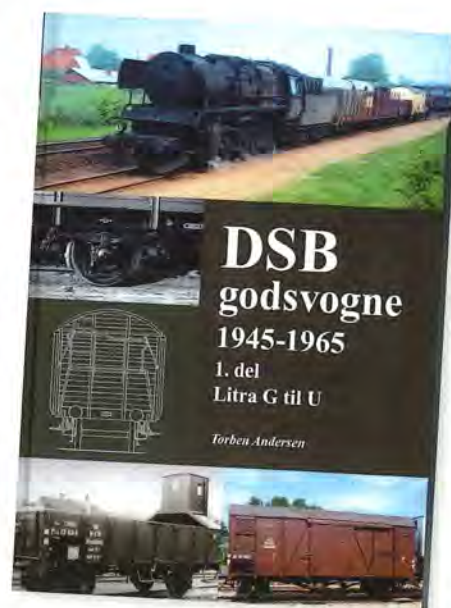
Af Flemming Søeborg

Torben Andersen, mangeårig redaktør og udgiver af "Lokomotivet", har samlet en stor del af artiklerne om danske godsvogne og udgivet dem i en ny bog. Der er ikke tale om genoptryk af artiklerne, de er nyskrevne og ajourførte med nye oplysninger om godsmateriellet. Fokus er på vogne 1945-65, hvilket stort set dækker epoke III. Bogens titel (lige som forordet) lader dog formode, at der er tænkt på fortsættelser i serien.

Bogen består af en grundlæggende gennemgang af DSB's bestand af godsvogne i det valgte tidsrum med talrige grafer, tabeller og skemaer, der bl.a. viser aldersfordelingen i materiellet i udvalgte år. Således var der f.eks. så sent som i 1966 stadig 32 vogne, bygget før 1900, i drift. Det er også interessant at se udviklingen omkring 1960. I 1959 var der ca. 12.300 godsvogne, tre år senere var der blot 6.645 godsvogne – men nu var der anskaffet mange nye og større vogne til erstatning for de mange udrangerede vogne.

Betegnelserne så som RIV, Interfrigo og EUROP forklares, lige som de forskellige godsarter gennemgås. Faktabokse fortæller om særlige fagudtryk, og diverse signaturer og tegn på godsvognene bliver forklaret. Den største del af bogen omhandler de enkelte vogn typer, der alle er illustreret med flere billeder, skalategninger (i H0) og tekst med mange oplysninger om vognene.

Dert er et nyttigt opslagsværk, da en stor del af de mange, mange artikler, som "Lokomotivet" har bragt i årenes løb, hermed er nemmere tilgængelige og nyreviderede. Man kan udmærket læse bogen i ét stræk og dermed få et overblik over godstrafikken i Danmark i de udvalgte år, eller man kan plukke udvalgte emner ud. For modelbyggeren er bogen en god inspirationskilde, men for eksperten udi godsvogne er der måske ikke meget nyt at hente. Det er nok en god idé at skynde sig at købe bogen, da den i følge kolofonen blot er trykt i 425 eksemplarer. ■



Torben Andersen: DSB godsvogne 1945-1965. 1. del Litra G til U. TpT 2016. ca. 150 sider, stift bind, rigt illustreret. ISBN 978-87-99-2594-9-6. Pris kr. 450,-

MM 4.2 –Letbyggede motortog

Af Flemming Søeborg

For mange år siden udkom førsteudgaven af denne bog. Den har længe været udsolgt, og der har været brug for en ajourført udgave. Den er nu udkommet. Bogen omhandler Y-togene, MR-togene samt RegioSprinteren – dvs. både privat- og statsbanemateriel. De to første typer synger snart på sidste vers, mens RegioSprinteren nok holder en hel del år endnu (disse tog-sæt kører kun på Nærumbanen).

Det er ny en bog i den kendte og populære "motormateriel"-serie med en fin blanding af tekst, tabeller, skemaer, fotos og materieltegninger. Hovedforfatteren John Poulsen beretter i forordet, at han allerede i 1970 debuterede som jernbaneforfatter med et lille

hæfte på 16 sider om Y-togene. Det må siges, at denne spæde begyndelse har udviklet sig voldsomt sidenhen.

Jeg har endnu kun set den nye bog som pdf.-fil, men i næste nummer vil jeg behandle bogen mere grundigt. Den skulle være i handelen, når dette blad er udkommet – og det er nok klogt at sikre sig et eksemplar allerede nu. ■

John Poulsen m.fl. MM 4.2 Letbyggede motortog fra Uerdingen/Duewag. Bane bøger 2016. 160 sider.



Indtryk fra Nürnberg-messen

Af Flemming Søeborg

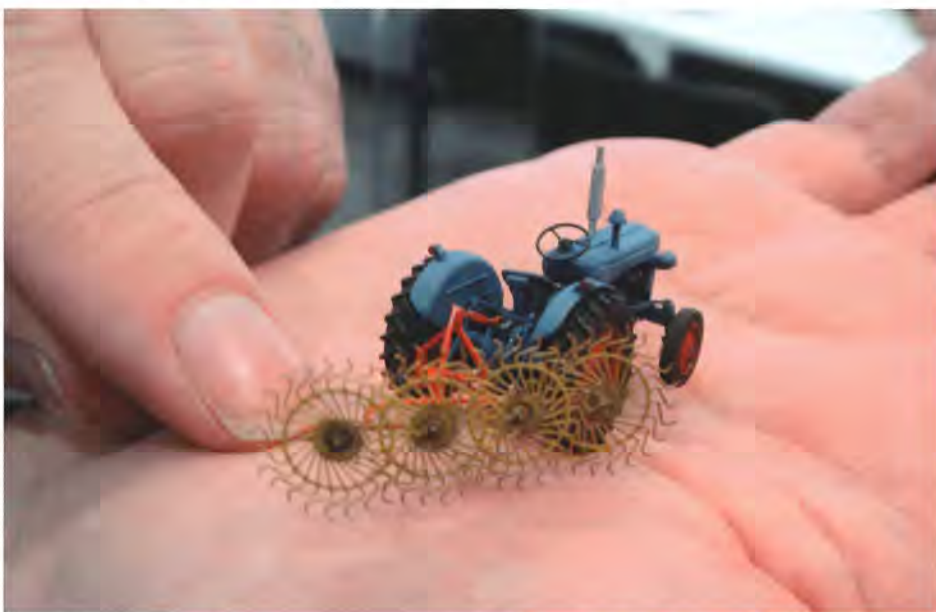
I sidste nummer gennemgik jeg nogle af de væsentligste nyheder i Nürnberg, men der var jo meget andet at kigge på. Her er et begrænset udvalg af nogle af de andre, interessante ting. Det første, der mødte de besøgende, var en kolossal opstilling af mandsstore figurer fra den nye Star Wars-film. Det var imponerende, men det havde ikke ret meget med modeljernbaner at gøre – til gengæld var der rigeligt af det at se hos hobby trade, hvor vi brugte meget tid på at tale om de kommende nyheder som det fine, klassiske trætog, litra MT med FE-vognen. Hos Artitec tilbragte vi også lang tid, for firmaet har virkelig foldet sig ud i de senere år med særdeles flotte færdigmodeller (og lokomotiver til 6.000,- kr eller mere). Her var det dog især den fine, lille Ford Dexta-traktor, som jeg faldt for – den kommer såvel i færdig form som i byggesæt. Hos Busch var der en masse små vinterdioramaer, men også mere finurlige sager som skinnearbejderen med en gordisk knude på sporet – den er vist svær at forklare!

NOCH havde bunkevis af figurer og dioramadele, blandt andet vil der komme 3-D printede sager til modelsporene så som hæmskoholdere, spændværker, Indusi-magneter og brandhaner, mens Stadt im Modell kunne fremvise detaljer til moderne sporveje, f.eks. en tunnelnedkørsel, som man ser mange steder i progressive byer. Brawa havde nok de flotteste anlæg og dioramaer til skue, hvor forskelligt materiel blev vist, mens kibri/Viessmann viste mange modeller med funktioner. Her nøjes vi dog med et bybillede med stillestående huse. A.C.M.E. havde en lidt utydelig 'mock-up' af den kommende Ckm-vogn – som man kunne læse i sidste nummer, har dette projekt været ramt af nogle utilsigtede hindringer i Kina, og A.C.M.E. er ikke den eneste virksomhed, der har "brændt nallerne" ude østpå. NMJ havde blandt mange andre skønne ting en færdigbygget, svensk station at fremvise. I en anden hal faldt jeg over 1:18-modellen af John Lenons psychedelic-malede Rolls-Royce – i 1967 vakte den vild furor, i dag ænser man den knapt.

Ved afrejsen fra Nürnberg var der rigelighed til at nyde den intense tog-



Star Wars-figurer på række og geled - til glæde for nogle, til undren for andre.



Ford-traktoren fra Artitec med hø-vender på ejeren Jan Peter Haas' hånd.

gang på banegården, da vort tog var 45 minutter forsinket (og ydermere brød ned efter fem kilometers kørsel). På et af de mange spor holdt det smukke, røde Lint-tog, som kommer i et to-vognssæt fra Märklin, og på et andet holdt et mere dystert tog, bestående af ældre, forhenværende og meget snavsede DB-vogne i beige/oceanblå bemaling, nu tilhørende selskabet *Centralbahn-Sonderzug*. Det var fyldt med flygtninge, men toget holdt blot længe, meget længe ved perron, uden informationer af nogen art – næsten som om man ventede på at finde et sted, hvor det kunne køre hen med lasten af rådvilde mennesker. En forstemmende oplevelse.

Som nævnt så var det ikke den mest sindsoprivende messe, men der var dog en række nyheder, som vi vil præsentere, efterhånden som de dukker op. ■



MT og FE - et dejligt lille 'futtog' fra F2010



Vinterligt diorama fra Busch



Moderne sporvejstunnel fra Stadt im Modell



Spændværker i 3-D print fra NOCH.



En statelig, ældre kvinde med rollator - en model fra NOCH.



Brawa havde udstillet en række flotte dioramaer med nye og ældre modeller.



Kraftige lyseffekter så man hos Viessmann og kibri

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



Mon Busch kan løse denne gordiske knude...



We all drive in a yellow...Rolls-Royce, må det vel hedde med en omskrivning af Beatles-sangen 'Yellow Submarine'



Her ses råformen til Ckm-vognen helt bagest hos A.C.M.E.



Svensk station i træstil fra NMJ.



Centralbahn-Sonderzug'et med politi og Røde Kors-hjælpere ved perron i Nürnberg.



Blå og beige farver - det var engang møderne.



Moderne tog kan være flotte, når de er nyvaskede, som DB AG's tog i reglen er. Lint på Nürnbergs Hovedbanegård.

OHJ- og LJ-vogne fra Dekas

Tekst og fotos Flemming Søeborg

De nye OHJ og LJ Bg-varianter fra Dekas druknede måske lidt i nyhedsstrømmen i efteråret, men nu har jeg haft lejlighed til at se dem nærmere efter, og selv jeg – som ellers er inkarneret epoke III-fan – må indrømme, at de vogne er "state of the art", hvis jeg må udtrykke mig på nydansk. De bliver målestok for fremtidige, danske modeller – på samme måde som McK's godsvogne er det.



OHJ-bomærket står rent og klart, og vinduerne passer præcist i åbningerne.

OHJ og LJ overtog hver et antal Bg-vogne fra DSB i 1986 (OHJ to, LJ seks). OHJ's vogne Bg 294-295 blev efterfølgende lakeret røde med det typiske, hvide bomærke for OHJ på siden. Vognene blev udrangeret 1992-95, men en af dem blev overtaget af SFVJ i Faaborg. Vognen er, så vidt det vides, siden blevet skrottet. LJ's vogne Bg 74-79 blev malet orange mellem 1989-91, og de blev udrangeret i 1995. To af disse skulle stadig eksistere hos veteranbaneklubben SJK i Struer.

Flot kvalitet

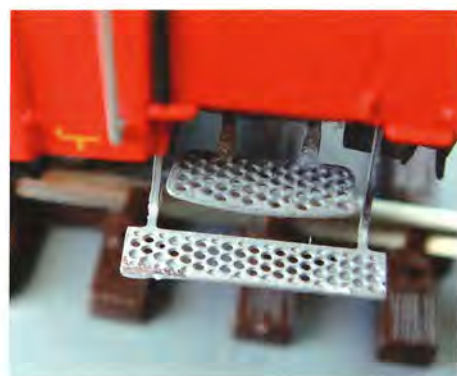
Det er en helt speciel fornemmelse at pakke modellerne ud – der er gods og vægt i dem. Det skyldes naturligvis anvendelsen af metal til bundene, men man mærker også på andre måder, at der er gjort noget særligt ud af disse vogne. Gravuren er den allerbedste, og vinduerne sidder som støbt sammen med vognkassen – der er ikke de grimme spalter, som ellers ofte ses på industrimodeller, hvor de forskellige



OHJ Bg 294 - en drømmevogn for epoke IV-V-fans.



Omfattende tryk med tekniske påskrifter på vangen.



Trinene er fine, ætsede metaldele, men alligevel robuste og falder ikke af.

plastarter ikke altid passer sammen. Her får man det indtryk, at vognen er en helhed.

Når man går modellerne efter i sømme, fortsætter begejstringen: Farve og påtryk er klare og præcise med halvmat kulør, alle påtryk står knivskarpt, de forskellige detaljer er nøjagtige, og selv undervognen glimrer ved gennemført detaljering. Nu er det nok de færreste, der kører således, at man kan kigge ind under togene, men det skulle man gøre – for ellers snyder man sig selv for denne oplevelse!



Forbilledvognen OHJ Bg 294 i Holbæk den 5. januar 1985. Foto K.E. Jørgensen.

Gennemført detaljering

Trinene er ætsede metaldele, og det øverste trin er korrekt gengivet med rundet forkant. Gummivulsterne er bløde gummideler. Detaljeringen fortsætter indvendigt, hvor dørene til vestibulerne har de typiske, "knækkede" håndtag, og kupéerne i sig selv er udstyrsstykker, som vist aldrig før er set på danske seriemodeller: Sæderne er indbydende og mageligt udformede, og bagagenettene er lavet i ætset metal. Man ser ikke meget af dette udefra, men formodentlig gør det sig godt ved indvendig belysning. I hjørnerne over pufferne er der loddestrips til belysning.



Fine modelkoblinger i H0



Således ser det ud med A-koblinger



Det er meget bedre med Fleischmann Profi-koblinger



Märklin- og Roco-kortkoblinger giver også kort koblingsafstand



Roco-kortkoblinger er også udmærkede

Vægten og de letløbende hjul gør, at disse tunge vogne ruller forbausende let over sporene. Ud over bremseløsninger er der vedlagt modelkoblinger (fungerende). Det kræver såvel pincet, rolige hænder, godt øjemål og stor tålmodighed at bruge modelkoblingerne i praksis – men de pynter på en vitrinemodel. Vognene kobler meget tæt ved brug af kortkoblinger – der er stort set ingen forskel på, om man bruger Märklin-, Roco-, Fleischmann- eller de nye ESU-kortkoblinger.

Bg-vognene var (og er) kortere end f.eks. B-vognene, hvilket gør dem specielt egnede til mindre anlæg, og en enkelt eller to efter en My/Mx vil gøre sig godt som et typisk epoke IV-V privatbanetog. Bemærk, at Dekas yder rabat ved køb af to eller flere vogne. LJ-vognene er dog ved at være udsolgt.

Dekas art. nr. DK-P-H0-0001 OHJ Bg 294. Pris kr. 649,-

Dekas art. nr. DK-P-H0-0002 LJ Bg 75. Pris kr. 649,-



Den indvendige indretning er et sandt udstyrsstykke.



Gangdør med typisk dørhåndtag - flot detalje.



De to vogne til moderne anlæg.



LJ-vognen er lige så flot som OHJ-vognen



SFvJ afhentede fire FAF-vogne i Svendborg i 1995. Til medlemmerne medfulgte OHJ Bg-vognen. Turen gik ad jernbanen via Ringø til Faaborg. Foto Flemming Søeborg



Klare påtryk med LJ's specielle bomærke.



OHJ DL 39 er netop ankommet med SFvJ's udflugtstog til Korinth, august 1994. Forrest Cle 1681, bagest Bg 095. Foto Flemming Søeborg

Bjarnes Byggerier



Bjarne balancerer med en model af et containerskib - alt er bygget i karton. Til højre ses Roskilde banegård, til venstre Nørrebro station.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

I Spor og baner nr. 12 berettede vi om Bjarne E. Dahls mange brobyggerier. Bjarne har siden udvidet sit sortiment og bygger nu huse på livet løs efter eksisterende forbilleder.

- Hvad fik dig i gang med husbyggeriet?

- Der var flere, der spurgte, om jeg kunne bygge et hus – det kunne være deres eget eller en bygning, de manglede på deres anlæg. Så gik jeg i gang – og jeg har, som du kan se, bygget rigtig mange allerede.

- Er de allesammen bygget efter virkelige forbilleder?

- Ja, det er de – og det er tit lidt af en udfordring, for ofte har jeg kun nogle få billeder eller en lille, dårlig tegning at gå frem efter.

- Og alligevel kan du bygge husene, så de ligner det, de skal?

- Ja, du kan vel sagtens se, hvad den store stationsbygning henne i hjørnet er? Bjarne peger på en stor, grå bygning med to tårne.

- Det er Roskilde banegård, udbryder jeg, det er jo en af de smukkeste stationer overhovedet.

Bjarne er enig med mig, men spørger så, om jeg kan genkende den anden station, der står lige nedenfor. Umiddelbart tøver jeg – bygningen er omkring én meter lang og virker bekendt, men det er jo svært at se hele bygningen på én gang. Bjarne siger: - Det er Ringsted banegård – jeg har allerede bygget to af dem, men jeg er endnu ikke færdig med denne – der er en utrolig masse tagvinduer, der skal sættes på plads.



Ringsted banegård - en meget lang bygning, der kræver plads. Et hjørne af lyn-togsremisen ses helt til venstre.

Der er andre stationer på bordet, f.eks. Hesselager, men ved den fjerde må jeg give fortabt – den ligner noget, jeg kender, men jeg kan ikke placere den ”i verdensbilledet”.

- Det er Thorsø station fra Hammelbanen – den er ret stor, selvom det egentlig er en lille stationsbygning. Det samme gælder varehuset og remisen – selvom det er en lille, enkeltsporet remise, er den så stor, at Heljans klassiske, lille remise sagtens kan stå inde i den!

- Og se her. Denne bygning kender du med garanti, siger Bjarne og tager en plade med flere bygninger frem. – Det er Det Gule Palæ. Der er mange, der har ønsket sig bygningen, så jeg har lavet den, komplet med de andre bygninger, der var på begge sider af tårnet. Jeg har også lavet det i N.

Kendte forbilleder

Vi kigger på nogle af de andre huse. Hele stuen er fyldt med huse i alle afskyninger – byhuse, gårde, stationer, pakhuse, forretninger og maskinhaller. Lidt for sig selv står tre smukke, ældre byhuse.



Det Gule Palæ kan få et langt liv på mange modelbaner, selvom det snart er væk fra Godsbanegården



Selv Thorsø station fylder ret meget.

- Kender du dem?, spørger Bjarne.

- Næ, siger jeg, ikke umiddelbart – men det ligner nogle huse fra København.

- Det er fra ”Huset på Christianshavn” med Clausens Dyrehandel og ”Rottehullet”. Normalt ser man kun udsnit af husene, og da gaden er meget smal, er det svært at få et samlet indtryk af dem.

- Hvordan laver du så disse huse?

- Det er ud fra billeder, bl.a. fra Internet-tet og Google, og så kender jeg jo filmene og kan danne mig fornemmelsen for proportionerne ud fra det. På samme



Husene fra Christianshavn -



- og her er Nyhavn 17



Nørrebro station - en flot funkisbygning.



Aarup bageri - typisk bygning fra en stationsby.



Gårdmiljøet fra Aarup bageri.



Et kig ned ad hovedgaden i 'Korsbæk' med Varnæs' hus og banken for enden.



Huse fra 'Matador', bl.a. Skjerns tøjbutik.

måde har jeg lavet Nyhavn 17, som er en rigtig stor bygning. Det er ind imellem svært at få fat i rigtige tegninger af husene, så jeg må klare mig med billeder, skitser – og i nogle tilfælde laver jeg en neutral bagside, hvis huset alligevel skal stå op ad en bagvæg.

Bjarne har også lavet Nørrebro station med de højtliggende perroner. Der mangler bare et S-tog og nogle sporvogne nedenunder, så er storbystemningen perfekt. Helt anderledes er det med nogle af de andre bygninger – det er f.eks. gengivelser af Ørbæk Bageri og Aarup Bageri, typiske, små bagerier fra stationsbyer. Så får jeg øje på nogle huse, der er bekendte på en helt anden måde – *Matador*-husene.

- Ja, siger Bjarne, jeg har set filmene en masse gange og undervejs indprenet mig, hvordan husene så ud. Der er Korsbæk Bank, Damernes Magasin, Mads Skjerns "Tøjhuset" og Varnæs' bolig – men der er også Jernbanecaféen og Jernbanehotellet, selvom man aldrig ser

visse af bygningerne. Jeg har også lavet huset med Agnes' nye lejlighed i. Der er også andre huse fra serien – f.eks. en barbersalon og en købmandsbutik, og min drøm er at lave Gedser banegård på et tidspunkt – den blev jo brugt som kulisser til stationsscenerne.

Enkle materialer

- Hvad laver du husene af?
- Jeg bruger stadig kraftigt pap i en god kvalitet, som jeg skærer ud. Jeg har efterhånden lavet nogle skabeloner, så jeg nemt kan lave det samme hus i flere eksemplarer.
- Hvad med sprosserne?
- Dem laver jeg af papirstrimler, som jeg selv skærer til med et skæreapparat. Det tager ingen tid. Fra en bekendt fik jeg noget murstenspapir, som er fint til nogle af husene – ellers maler jeg vægge og tag med passende farver. Bindingsværket – som for eksemplet er på hjørnebygningen fra Ribe – er papirstrimler malet og limet fast på murene. Taget kan været lavet af bølgepap med smalle riller.

Stort og småt

- Hvor stammer den store borg fra, spørger jeg Bjarne om.
- Du kan jo prøve at gætte!
- Tja, siger, jeg, det ligner ikke en tysk borg, men den er vel fra Alperne, svarer jeg lidt nølende.
- Det stemmer – det er en schweizisk borg. Jeg fik inspirationen til den nede i Miniatur Wunderland i det schweiziske afsnit – det er helt fantastisk og en stor inspirationskilde for mig. Jeg har været der seks gange, siger Bjarne og henter et særhæfte, udelukkende om dette anlæg i verdensklasse. Jeg suger alle indtryk til mig, når jeg er dernede – vi plejer at tage af sted i en lille gruppe, som ejeren af Beto-hobbyforretningen arrangerer.
- Og så har du også småting?
- Ja, jeg er begyndt at lave alle mulige ting – containere, paller med ølkasser, fjernvarmerør, busventeskure, transformatorårne og andet.
- Hvordan laver du ølkasserne?
- Det er fotografier af paller med kasser, som jeg limer på karton, og så laver jeg



Detalje fra en firelænget gård



Småting af alskens slags.



Også en mindre færge har Bjarne lavet.

paller af små lister. Noget af det næste, jeg vil lave, er skraldecontainere med fyld – alt muligt 'ragelse' og skrald, som man kan se gennem de åbne luger. Noget af det største, jeg har lavet, er lyntogshallen fra Helgoland – den er så lang, at Rocos firevogns-lyntog (litra MA) sagtens kan stå inde i hallen, som har tre spor. Jeg har lavet den i såvel røde som i gule sten. Jeg har også bygget færgen "Dan" – den er meget populær, mens en lille, moderne færge, jeg også har lavet, slet ikke er interessant – mærkeligt nok. Jeg har også lavet et containerskib med en masse containere på, og denne runde tingest – det er en gyllebeholder. Den er



Forretningsejendom til Algade.

der vist ikke mange, der har lavet – men den er heldigvis uden indhold! Efter et par timer tager jeg af sted fra



Bindingsværksgård fra Ribe.

Bjarne – men det bliver nok ikke sidste gang, at jeg kigger ind for at se hans næste projekter. ■

Den kåde Høne – nyt materiel til Sporvejsmuseet...

Tekst og fotos Poisson d'Avril

Igenem adskillige år har der i den danske by Solvang i Californien kørt en kopi af hestesporvognen "Hønen" rundt i byens gader, dog må man sige i en amerikansk udgave, nemlig opbygget over et bilkarrosseri. Den har så glædet amerikanere i mange aldre, som kunne få sig en tur i en "ægte dansk hestesporvogn". Men det eneste fællesskab med heste er nok kun de hestekræfter, der sidder i motoren. Nu er denne vogn henstillet, og man fik så i Solvang den idé, at man kunne forære den til Sporvejsmuseet i Danmark, vist nok efter et tip fra en dansk besøgende, som kendte museet. Museet har med stor glæde takket ja til denne vogn, men som museumsleder Mikael Lund siger: "Det bliver nok ikke lige med det samme, at vi får den hjem, der er jo ret langt til Californien, og man sender ikke lige sporvejsmuseets lastbil derover for at hente den. Med hensyn til transport så kan vi

nok ikke få A.P. Møller til at sponser transporten af "Hønen", da de nok ville mene, at den er en smule for spøjs, så vi arbejder på andre måder at få den hjem. Vi har bl.a. forhørt os hos det amerikanske postvæsen om der er mulighed for at få sendt den denne vej. Vi kan godt bruge den til f.eks. optog og andre sjove ting i provinsbyer, hvor den jo kan køre rundt og gøre reklame for museet, og så kan den jo transportere passagerer, som kan få en sjov oplevelse. Da vi jo har den ægte "Høne", kan den jo være en morsom pendant til denne. Vi regner med at få den hjem omkring 1. april 2017", siger Mikael Lund med et skælmisk blik i øjet. Til sammenligning bringer "Spor og baner" her et billede af den ægte høne, taget af John Schøler Nielsen. "Hønen" var den sidste hestesporvogn i København, og den kørte – eller gik – sin sidste tur den 13. juni 1915 gennem Nørregade.

Med tak til John Schøler Nielsen for omfattende research og underfundighed.



Den rigtige 'Hønen' ved 50-års paraden for SHS i 2015. Foto John Schøler Nielsen.



'Hønen' i Solvang – naturligvis motoriseret og på gummihjul. Postkort i John Schøler Nielsens samling.

"Da vi kørte i rækkerne"

Af Flemming Søeborg

Det er en bog om de små benzin-salgsvogne, der kørte mellem de ventende biler ved færgeljerne i Korsør og Nyborg og senere i Halsskov og Knudshoved. Forfatteren, Bo Torstensen, skriver i forordet, at han som voksen ofte "har funderet over, hvordan hele ideen med benzin-salgskøretøjerne opstod, og hvad der blev af dem." Endvidere "det var som om hele historien om dem var gledet i glemmebogen." Derfor satte han sig for at samle materiale om disse pudsige køretøjer.

Resultatet er nu blevet en flot bog på 168 sider, rigt illustreret med billeder, tegninger, vignetter osv. – og mange af de ansatte fortæller om deres oplevelser ved færgeljerne. Bogen er selvsagt fyldt med anekdoter og oplysninger om vognene, herunder små virksomhedsportrætter af fabrikkerne bag dem. Det var virksomheder som Still, Bleichert-Eidechse, Esslingen – og til

glæde for dette blads kernelæsere er der heldigvis også billeder af tog og jernbanefærger i bogen. Inden bilfærgerne blev taget i brug i 1957, måtte bilisterne rejse over Storebælt med jernbanefærgerne. Det gav nogle helt vanvittige situationer med kilometerlange bilkøer på begge sider af Bæltet – så bilisterne levede op til sloganet på Esso-salgsvognene "Fyld op, mens De venter". Bilerne fyldte sandelig op, mere end godt var – men det var nok ikke lige det, sloganet henviste til.

Benzin-salgsvognene ophørte med betjeningen af biler i 1991. Enkelte af de små vogne er bevaret, bl.a. på Egeskov Slot på Sydfyn. Med denne bog har de fået et varigt minde. ■



Torstensen, Bo: *Da vi kørte i rækkerne*. Forlaget Motorploven, 2015. 168 sider, stift bind. ISBN 978-87-91427-39-8. Pris kr. 298,- (+ porto).

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

udkommer næste gang

16. juni 2016

VIDEN OG VETERANTOG

Danmarks Jernbanemuseum inviterer til en række veterantogsture 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.

Billetsalg på www.billet.dk. Særpris for medlemmer af Museumsklubben.

DANMARKS JERNBANEMUSEUM

DANNEBROGSGADE 24 · 5000 ODENSE C · T 66 13 66 30
www.jernbanemuseet.dk

22. APRIL: Fra Odense over Lillebæltsbroen til Fredericia
Turen går til det jernbanehistoriske Fredericia og inkluderer en omvisning i DSB Mindelund. Der køres med K 563.

11. JUNI: Fra Københavns Hovedbanegård til Rødbyhavn
Hør om Fugleflugtslinjen. Inkluderer en omvisning på havnen og en introduktion til det store Femern-projekt. Der køres med MZ 1401.

6. SEPT.: Fra Odense til Fruens Bøge og Den Fynske Landsby
Turen går til odenseanernes gamle udflugtsmål Fruens Bøge og 1800-tallets gårdmiljøer i Den Fynske Landsby. Der køres med K 563.

Et tidligt pionérfirma

Af Günter Siems, Hamborg

Mange husker vel stadig firmaet Pocher, der tilbage i 1950'erne stod for fremstillingen af modeltog i hidtil uhørt finesse og detaljeringsgrad – på et tidspunkt, hvor traditionen foreskrev modeller i litograferet blik, og hvor plastindustrien netop kun lige var i støbeskeen. Her er nogle milepæle i virksomhedens historie – der også fik en vis indvirkning på det danske modeltogsmarked.

Grundlæggeren Arnaldo Pocher blev født i 1911 i Italien. Han blev udlært som guldsmed og gravør, hvilket var glimrende udgangspunkt for at kunne fremstille håndlavede modeller. I 1949 blev han inspireret af et butiksvindue i en forretning i Torino, og han besluttede sig for at fremstille modeljernbaneltilbehør i H0. Alle ting blev fremstillet i hånden af messing og kobberblik og håndlakeret med diskrete patineringsspor. Hustruen og datteren var hans første medarbejdere.

Tilbehøret bestod af læseprofil, hegn, signaler, vandtårne, kulsilo med elektrisk læsefunktion (som ved Vollmer), dieselolieager, gitterbro, en fin fodgængerbro med Cinzano-reklame samt skinner til AC- og DC-systemerne – og meget andet.

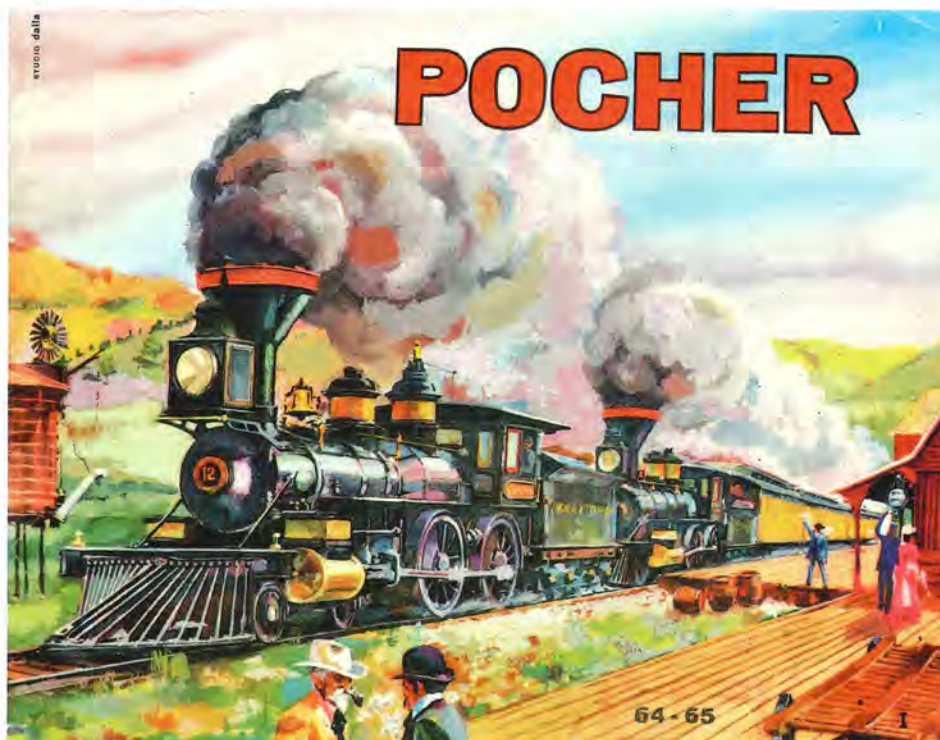
Il Sig. Pocher con i suoi dipendenti -



Arnando Pocher med noget af sit personale i 1950'erne. Foto Gianfranco Fabris.

Rullende materiel

I 1951 blev Corrado Muratore medejer af firmaet, og man begyndte at fremstille godsvogne, bl.a. en silovogn efter amerikansk forbillede. I 1954 kom der en uhyre mængde godsvogne. Som basismodel anvendte Pocher en fladvogn med fjedrende puffer og separat monterede, fastskruede aksellejer. På disse vogne var der en masse



Den fascinerende forside på Pocher-kataloget 1964-65. Arkiv Spor og baner.

forskellige overdele med forskelligt læsegods: Transportvogn med rør, vinfade, transformatorer, kabeltromler, biler, olietanke, men der var også vogne med kran, med sneplov, med sneslynge eller vogne til kultransporter. Naturligvis var der også flere varianter af de typiske, italienske 'kartoffelvogne' med knækket tag. Senere kom f.eks. Tuborg- og Carlsbergvognene i hidtil uhørt kvalitet med flot dekoration og paraply på Tuborg-vognen – faktisk meget flottere end de samtidige Long-modeller, men også meget dyrere.

Nogle vogne havde funktioner – sneslyngen var forbundet med forreste aksel med et gummibånd og drejede rundt, afhængigt af kørselshastigheden. Der var også et funktionsspor, hvorpå kulvogne eller vogne med rør eller tromler kunne losses.

I 1956 blev de første passagervogne fremstillet, i begyndelsen af metal, fra 1957 blev de lige som en række godsvogne lavet af kunststof. Der var vogne fra mange forskellige forvaltninger – FS, DB, SJ, CIWL, DSG – og i nogle af modellerne var detaljeringen så udviklet, at der var anbragt passagerer i kupéerne, mens der f.eks. var billeder på væggene i sovevognene og lamper på bordene i restaurantvognene. En af



Tuborg-vogn med paraply og fint påtryk. Foto Günter Siems.



Carlsberg-vognen fra Pocher - kvaliteten oversteg samtidens andre modeller. Foto Günter Siems.

de eftertagtede modeller var U Hansa-sovevognen nr. 4621 i forkortet udgave (længde 24,3 cm). Pocher lavede også den verdensberømte 'Våbenstilstandsvogn', en CIWL-teaktræsrestaurantvogn (nr. 2419), i hvilken våbenstilstandsforhandlingerne i 1918 og 1940 blev ført i Compiègneskoven nord for Paris. Den originale vogn gik tabt under Anden Verdenskrig og den nuværende, udstillede vogn er en rekonstruktion (af nr. 2439).



De blå CIWL-vogne var meget efter-spurgte - præcis som i dag.



Side med DSG- og CIWL-vogne med fint detaljeret indretning.



I CIWL Nr. 2419 er der lamper på bordene og plakater på væggene - i H0

Desværre havde alle Pocher-modellerne temmeligt store, klodsede A-koblinger, som det var typisk for den tid. I 1958 kom det første katalog i farver, og det første lokomotiv blev præsenteret. Det var ellokomotivet CC7107 'Mistral' fra SNCF. Det satte verdensrekord i 1955 med 331 km/t.

Da lokomotivet endelig blev udsendt i 1960, var det med en pris på 330,- DM særdeles dyrt - Märklins krokodille 3015 kostede på det tidspunkt ca. 95,- DM, og det var selv dengang mange penge! Pocher-modellen var superdetaljeret og havde centrifugalkoblingsdrev - meget avanceret.

Pocher lavede mange vogne til de schweiziske og svenske markeder. Det skyldes formodentlig, at disse lande var forskånet for den bekostelige genopbygning efter krigen og derfor havde råd til de bedste hobbyartikler, som verden dengang kunne byde på. Pocher lavede også modeller for feinschmecker-firmaerne Fulgurex og Metropolitan i Schweiz.

Der blev udsendt tre western-lokomotiver, Bayard-lokomotivet (første italienske damplokomotiv) blev lavet i forgyldt messing, og i 1967 kom elektromotorvognen ALE 803, dog nu under RivaRossi-regi.

Sideløbende med produktionen af modeltog lavede Pocher fra 1961 også bilmodeller i skala 1:8 og 1:13, i nogle tilfælde med mere end 2.200 dele pr. model. I midten af 1960'erne begyndte firmaet også at fremstille historiske kanoner, Disney-figurer og meget andet.

En bevæget historie

Allerede i 1963 havde Muratore solgt sin ejerandel til RivaRossi, og gradvist blev produktionen forlagt til denne virksomhed. Modellerne begyndte at tabe charmen - for eksempel mistede Tuborg- og Carlsbergvognene som de første bremsesvinget og den tilhørende stang. Vognene mistede tillige vægt, da de nu fik monteret for store kunststofhjul fra RivaRossi i stedet for metalhjul, og langs tagkanterne blev den diskrete patineret sparet væk. Det gik, som det kunne forventes - i 1968 var det forbi med fabrikationen af modeljernbanemateriel med nogle slemt forenklede vogne så som Tuborgvognen med litra og numre, men ellers ingen dekoration. Dis-



Bayard - det første italienske lokomotiv fra 1839, her som messingmodel. Foto Samling Corrado Muratore.

se vogne er ekstremt sjældne, da der vel ikke var nogle, der ville købe dette skidt. De blev solgt simple pakninger med transparent folie hæftet på et stykke karton.

En brand i 1972 tilintetgjorde alt hos Pocher. Tre år senere blev firmaet solgt til RivaRossi. Da dette firma gik konkurs i 2001, blev det overtaget af Lima, men Lima selv gik konkurs i 2012 og blev overtaget af Hornby. I 2013 optrådte Pocher atter på legetøjsmessen i Nürnberg, nu med et bilbyggesæt.

Efter salget til RivaRossi siftede Arnaldo Pocher atter et nyt firma med navnet ARPO, og han lavede i begyndelsen tilbehør til spor N. Han lavede også minidioramaer i H0 og militære skinnekøretøjer i stil med dem fra Artitec og Artmaster, dog i metal og i særdeles små oplag (pakket i eksklusive trækassetter). Da Arnaldo Pocher atter gik i gang med at fremstille godsvogne af metal med fjedrende puffere, kostede en bilulykke i 1989 ham livet.



Vognene mistede diverse detaljer i RivaRossi-regi.



Den særdeles identitetsløse Tuborg-model uden andet end vognnummer. Bemærk også de grove, overdimensionerede hjul - en trist slutning. Foto Günter Siems.



U Hansa-modellen - dengang meget eftertragtet, i dag vel mest kurios.



Blandt de mange passagervogne var der selvfølgelig også isabella-farvede FS-vogne.

Oplevelse i Kolding

Tekst og fotos Flemming Søeborg

En dag kørte jeg gennem Kolding og valgte vejen neden om havnen for at se, om der var noget interessant på sporene – Kolding er en af de få byer, der har godstrafik på skinner. Straks, jeg kom forbi 'Godset', det tidligere pakhus for jernbanen, kunne jeg se, at der var noget – nemlig en særtransport af den helt usædvanlige slags.

På det nærmeste spor holdt nogle åbne godsvogne med to meget lange rør – nærmest af udseende som kanoner – så dem måtte jeg se nærmere på. Det var første gang for mit vedkommende, at jeg så sådan en usædvanlig transport. Den var afsendt fra Erndtebrück i Tyskland, men afventede videre transport til Ålborg, hvor en virksomhed i Ålborg Øst stod som modtager.

Dengang, da DSB havde godstrafik, forekom denne slags transporter af og til, men det var mig bekendt sjældent, og DSB havde blot nogle få, svære god-



Den opsigtsvækkende togstamme i Kolding.

svogne med forsænket lad. Vognene i Kolding var læsset forskriftsmæssigt korrekt – da de to lange rør strakte sig ud over de Rbns-bærevogne, de

var anbragt på, var der en tom Rmms 664-vogn for og bag – en nydelse for en godsvogsfreak. at se på.



Helt givet en usædvanlig transport.



Nærbillede af Rbns 646.1-vognen med påskrifter.

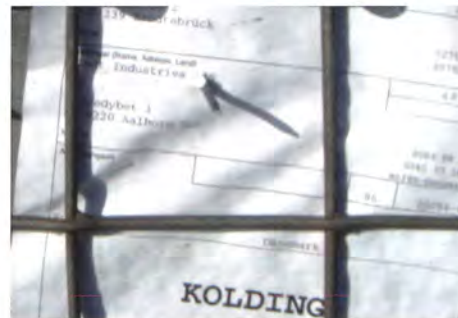
Mens jeg gik og tog billeder, hørte jeg en rumlen, og det føltes som om, at jorden gungrede, og min sandten om ikke et gult MK-lokomotiv (nr. 613) kom kørende med en række tungt lastede godsvogne og passerede vognstammen. Det var dejligt at se og høre, og da det røde EG-lokomotiv et par minutter satte i gang med den bekendte, toniske lyd, var oplevelsen fuldkommen. Tænk at kunne genopleve godstrafikken med rangering og igangsætning af godstog inden for få minutter – det var lykken (man bliver jo nøjsom med alderen)! Man kan lave noget lignende, men ikke 100 % nøjagtigt i H0; de røde Rbns-bærevogne kan efterlignes med vogne fra Piko eller Märklin (Sgjs eller Snp), mens Brawa udsender Rmms 663-vogne i år – bogierne er dog ikke mægtige til vognene i denne transport. Man kan nok selv fabrikere nogle lange rør eller måske finde noget i byggemarkedet, der kan bruges. Så hvem siger, at moderne godstransport på skinner er kedelig?



Som det ses, rager rørene længere ud, end Rbns-vognen er lang.



EG 3113 sætter i gang med de specielle toner, det udsender.



Fragseddel på en af Rbns-vognene.



Kanoner - næ, de er vist ikke svære nok til dét formål.



MK 613 kommer buldrende med et tungt læs.

Nordtysk diesellokomotiv



'Blålyset' fra Slesvig-Holsten - en elegant maskine

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Dette lokomotiv kommer nok ikke til Danmark, men der vil være meget gode muligheder for at se nærmere på denne relativt nye lokomotivtype (BR 245), der i stigende omfang bliver taget i brug i Tyskland. DB AG har længe haft mange maskiner kørende, og nu er turen kommet til nogle af de baner, der ligger tættest på os: NAH.SH-nettet - *Nahverkehr Schleswig-Holstein*, der dækker hele dette "Bundesland" med en skinnenet på 1.179 km og 178 jernbanestationer fra Hamborg og Kiel til Flensburg og Niebüll.

Basismodellen fra Piko - BR 245 - har vi allerede gennemgået (i nr. 16), så der er ikke så meget grund til at gå i dybden med teknikken. Dette er dog toledersmodellen, og den har derfor træk på alle aksler, er bomstærk og grundsolid (centermotor, kardan, strømoftag på alle hjul). Det er lidt af en vægtig sag - den vejer 426 gram.

En Expert-model

Igen bliver jeg forundret og forbavset over, hvor detaljeret en så relativt enkel og billig maskine er. Håndgrebene på fronten er separat monterede, der er fine, ætsede gitre over tagventilatorerne og ved friskluftindtagene på siderne. Bogierne er veldetaljerede, taget er en sand fryd at se nærmere på med mange detaljer og fine påtryk. Sideruderne er helt sorte - muligvis er der tale om en kraftig solfilm? Vinduesviskerne er dog kun påtrykt.

Siderne er det flotteste ved dette lokomotiv. Det er en meget elegant udførelse med gode effekter i såvel farver



Nærbillede af fronten med fine detaljer



Hvis Slesvig-Holsten er 'Det ægte Norden', hvad er vi så...



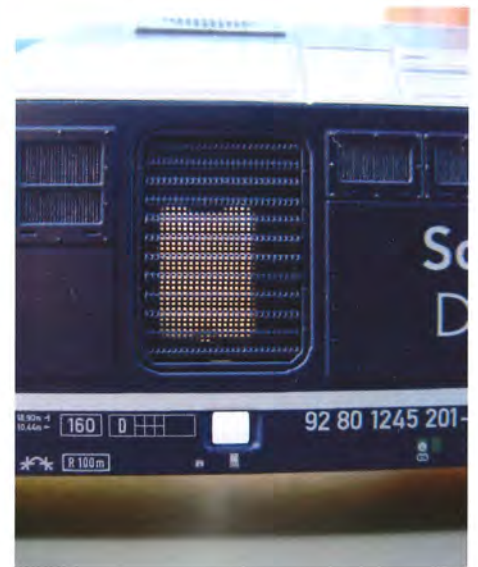
Flotte tagdetaljer og påtryk på modellen.

som i påtryk. Schleswig-Holstein er med rette stolt af naturen, vandet og det særlige lys i Norden, så det spiller man på i talrige reklamer i Tyskland – og også her på lokomotivet. "Der echte Norden", som der står – det kan vi jo kun blive lidt misundelige på. Nedenunder er der talrige, bitte-små påskrifter, numre, revisionsdatoer og skemaer. Heraf fremgår det, at "92 80 1245 201-9-D-NRAIL", som lokomotivet hedder med vore dages knudrede computersprog, kun er godkendt til kørsel i Tyskland. Det kunne ellers være flot at se det op gennem Jylland med en stribe rigtige jernbanewaggoner. Lokomotivet er revideret 04.02.2015, så det er altså godt et år gammelt.

Piko viser med denne model, at firmaet atter er helt fremme i skoene og har fingeren på pulsen. Der er faktisk intet at udsætte på modellen. Der er ingen løsele til eftermontering, men naturligvis mulighed for montering af dekoder (21 pins) og højttaler. I analog drift er der lysskift hvid/rød med klare lysdioder. Modellen står som klar til levering i fjerde kvartal 2016 – den

ankom hertil i slutningen af februar. Dét er vist rekord i leveringstid – eller også er det bare en trykfejl i kataloget! Formodentlig vil der senere komme passende dobbeltdækkervogne til lokomotivet – de første er allerede i drift i den nye bemaling.

Piko Expert art. nr. 52520. NAH. SH-lokomotiv BR 245. Epoke VI. Vejl. pris ca. 1.000,- kr



Som det kan anes, er gitrene på siden lavet af fint, ætset metal med gennemkig



Jernbanerne i Slesvig-Holsten. Kort DB Bahn.

En af de nye dobbeltdækkervogne. Foto DB Bahn.



Helt til venstre skimtes en af de nye todækkervogne fra NAH.SH-selskabet i Hamborg den 25. januar 2016. Foto Spor og baner.

Realistiske modeller

Af Flemming Søeborg

En læser, der har ønsket at være anonym (men redaktionen kender hans navn), reagerede oven på mit lille hjertesuk om den alt for pæne Eaos-vogn fra Roco i sidste nummer. Resolut anskaffede læseren modellen og patinerede den efter alle kunstens regler, således at vognen nu fremstår mere 'ægte'. Samtidig fremsendte han en stribe billeder af andre, patinerede modeller, og effekten er fremragende – f.eks. har man næppe lyst til at røre ved den lange skydevægsvogn, der virkelig ser møgbeskidt ud, som disse vogne hurtigt bliver ude i driften.

Han fortæller, at han til patinering blot har brugt flasken med penselrens og tørpulver. Bagefter er det hele fikseret ved hjælp af spray fra en billig hårlak – det stinker, men det holder, som han skriver, og det må vi så tro på. I hvert fald er det en nem, hurtig og billig metode til at få virkelighedstro effekter frem – selvom de fleste nok kvier sig ved at "ofre" en MY på det. Men hvorfor skal det rullende materiel på modeljernbanen se ud, som om det kommer lige fra fabrikken – det er paradoksalt nok kun museumsmateriel, der i dag ser nymalet ud i virkeligheden, og det er jo langt fra et retvisende billede af dagens tilstand, i hvert fald hvad godsvognene angår.



En MY med realistiske brugsspor, forvirket dekoration og præg af hverdagens slid.



Også Mx'en er godt slidt - så meget, at en af håndbøjlerne er faldet af.



Rocos Eaos - nu ser den mere rigtig ud.



Habins-Nordwaggon - blandt de mest snavsede vogne ude i 'naturen'.



Også Heljans KFK-vogn vinder ved patinering.

Blikfang på Trolldhedebanen



Damplokomotivet vækker ikke opsigt hos børnene - det var jo hverdag dengang. Foto Lars Pilegaard.

Af Flemming Søeborg

En af Spor og baners læsere, Lars Pilegaard, har på sit anlæg "Trolldhedebanen" benyttet NOCHs lokomotivpersonale til bemanning af førerhuse. Da der kun er to forskellige figurer, bliver det hurtigt ensformigt at se på, skriver Lars, men med lidt behændighed, fantasi og 'kirurgi' kan figurerne ændres og rettes til, så de får mere variation. NOCHs figurer er i modsætning til f.eks. Vollmers nemme at bøje på arme og ben. Lars har medsendt nogle billeder, der viser, hvor lidt der skal til, for at lokomotivmodellen får liv. Den gamle "prøjser" (T3) har fået personale i førerhuset og

monteret et "privatbaneslips" på skorstenen, så det passer ind i anlægget, der er flot detaljeret. De gamle M-skiner glider også godt ind i landskabet, som det kan ses på billederne. Ud over indtryk fra Trolldhedebanen er der også træk fra Nordfynske Jernbane og scener fra "Fliegerhorst Grove" – Flyvestation Karup – på hans anlæg, der udspringer i tidsrummet 1930-50. Vi regner med at besøge Lars og lave en reportage fra hans flotte anlæg senere på året. Som det kan fornemmes, er der virkelig brugt mange kræfter på at skabe fine rammer for modelerne. ■



Mon ikke æggehandleren skal køre forsigtigt med denne last. Foto Lars Pilegaard.



En stille, sydende rangermaskine venter på næste opgave. Foto Lars Pilegaard.

Lars har været aktiv modelflyver, hvilket afspejler sig på anlægget. Foto Lars Pilegaard.

CSD-oldtimer

Der er kommet en ny udgave af en ældre, tjekkoslovakisk godsvogn fra Piko. Basismodellen er G 02 med bremsehus, og såvel forbilledet som modellen er "en gammel travet". Forbilledet stammer tilbage fra de prøjsiske statsbaner (fra 1902), men på grund af diverse krige blev jernbanemateriellet i Centraleuropa godt og grundigt blandet.

Modellen er udstyret med KK-kulisser og er letløbende. Håndbøjlerne er faststøbte og ret voldsomme. Der er fine påtryk på vognkasse og omfattende tekniske påskrifter på vangerne, herunder revisionsdatoen 18.3.65 - så den har altså også kørt i epoke III, men formodentlig ikke her i landet, men mange har jo anlæg med udenlandske temaer. Der er vedlagt hjørnemarkeringer (bremsesymboler) som vådransfers. Prisen forekommer at være rigeligt høj, grundmodellens alder taget i betragtning.

Piko art. nr. 54006. CSD-godsvogn. Epoke III. Vejl. pris kr. 175,-



Som altid fine påtryk på Piko-modellen.

Nydelig, men en bedaget model

Fransk "Østbanevogn"



Tekst og fotos Flemming Søeborg

Roco har udsendt tre forskellige typer af de franske "Østbanevogne", vogne, som var beregnet til såvel indenlandsk som udenlandsk trafik (1., 1./2. og 2. klasse). Modellerne fremstår i epoke IV-bemaling med helt mørkegrønne sider og tag, mens SNCF-bomærket er gult. Der er vedlagt en bunke smådele til eftermontering, herunder vognløbsskilte i form af påtrykte metalplader (ætsede) med løb fra Strasbourg-Paris (Est).

Vognene er opsigtsvækkende ved, at de har harmonikaer trods revisionsår

i 1975 og alligevel ser ret moderne ud. Det, der ligner todelte ruder, er i virkeligheden metalstænger for at beskytte ruderne. 1. classesvognen er indrettet med kupeer, men interiøret er støbt i ét stykke og uden ekstra løse dele. Den er, som mange andre modeller, næsten umulig at skille ad med henblik på indretning og belysning, så det undlod jeg - faren for at knække smådele på undervognen af var for stor.

Roco art. nr. 64614 SNCF A8 "Østbanevogn". Vejl. pris kr. ca. 300,- kr.

Nydelig fransk passagervogn til epoke IV.



Klare og fine tryk på modellen.

En spansk trævogn



Et herligt lille tog - Ibertens 'El Selmo' trækker Norte-passagervoguen.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Det er ikke ret meget spansk materiel, vi ser eller hører om – hvilket jo har sine naturlige grunde. Dels er det klassiske materiel bredsporet, dels ligger Spanien jernbanemæssigt langt væk, og dels kommer der vist aldrig mere spanske godsvogne til eller gennem Danmark. Spanske passagervogne er også ukendte hertilands.

Det spanske modeljernbanefirma MABAR udsendte sidste år en "coche de viajeros a madera", altså en passagervogn af træ, og så blev jeg nysgerrig. Efter at den ægte vare har vundet indpas i modelbygningen med f.eks. hobby trades vellykkede Fc-vogne, virkede det lovende, og da jeg i forvejen kendte firmaet fra deres 0-3-0 damplokomotiv, tøvede jeg ikke med at bestille en vogn fra den spanske forretning El Taller del Modelista.

Forlorent træ

Modellen ankom en uges tid senere. Og den er, eller forestiller, en trævogn, men vognkassen er altså lavet af plastic. Bevarer, den brune vognkasse er pletvis bemalet i changerende, rødbrune farver, så det på afstand kan minde om træ, men tæt på – nej, slet ikke! Det er en plasticvogn, dekoreret til at se ud som træ. I gamle dage "snød" man på lignende måde, når billige fyrretræsdøre skulle ådres (bemales), så det lignede egetræ. Nå, det er der ikke noget at gøre ved – og "trævognen" er såmænd flot nok.

Den er fyldt med fine detaljer af tynde metalætsninger og metaltråd, gitre på endeperronerne, overgangsbøjler etc. På akselboksene er præget "SKF". De fleste småting er monteret på forhånd, men der medfølger et par poser med yderligere dele, bl.a. destinationskilte. Og hvad skal man så bruge en spansk trævogn til?

Umiddelbart tænkte jeg, at den kunne ligne en af de lange vogne, som f.eks. ANSJ havde, men det var pladebeklædte vogne. HFHJ, OHJ og SFJ havde lignende vogne af træ, men der var for store forskelle. Egentlig virker det som om, at det bedste ville være at save vognen i to dele og benytte den til fremstilling af de typiske, to-akslede Vulcan/Scandia-vogne fra århundredskiftet, altså vogntypen med mange, tætsiddende, smalle vinduer, tagrytter og lodret træbeklædning (f.eks. NPMB C 33, FFJ A 3, OHJ C 214) – eller også bruge den som "privat privatbanevogn" og nyde den, som den er. Indtil videre får den lov til det.

Når man sammenligner Heljans Cp-vogne med MABARs model, vinder den spanske vogn noget, hvis man ser dem begge på afstand. Den spanske trævogn er uens bemalet, så der er spil i farverne – paradoksalt nok lidt ligesom på de originale, gamle Heljan-huse.

MABAR Art. nr. 81654 Norte CC219. vejl. pris kr. 415,- (+ porto).



Et kig på endeperronen med ætsede rækværk og tagstøtter. Vognsiden er blot bemalet plastic, som det ses



Veldetaljerede bogier og pæn undervogn på Norte-modellen.

EpokeModeller™



Godstransport



876158 Ladcykel grå vejl. U.93kr 874094 Bedford TK Anhænger vejl. U. 166kr 874094 Bedford TK vejl.u. DSB 289 kr

876168 Bistade vejl.u. 51kr

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

Modeljernbane er ikke bare tog,
Det er også miljøet omkring

Scandinavian Miniatures

Firmaet er nok ikke så kendt herhjemme, men Scandinavian Miniatures fra Norge laver messingbyggesæt af norske passager- og godsvogne. Nogle af vinterens nyheder er serien af teaktræsvogne, delvist baseret på Rocos

modeller fra NSB. Hvis man er tiltalt af norske modeller, bør man kigge på firmaets hjemmeside, der rummer adskillige byggesæt af især ældre materiel, løsdele, nye, ætsede vognsider og meget andet.

Jeg kender ikke nok til NSB's materiel, men det kan godt tænkes, at nogle af vognene har kørt på Kystbanen i forbindelse med Oslo-København.



Udvalg af sammenloddede messingmodeller fra NSB. Foto Scandinavian Miniatures.

Staldvogn fra DB

Det er første gang, at den lille, toakslede staldvogn litra Vwh kommer i tidlig DB-version fra Fleischmann. Mest iøjnefaldende er selvfølgelig de gennembrudte sider, hvor dyrene kan få rigeligt med frisk luft, men på plussiden tæller også det indbyggede "mellemgulv" og skydedørene, der er bevægelige – en sjældenhed på vore dages model-godsvogne, selvom det da højner den forbilledtro gengivelse.

Påtrykkene er fine. Koblingskrogen på pufferplanken er gengivet korrekt og ikke bare som en "knop", som Fleischmann ellers har haft for vane gennem generationer. Der er KK-kulisser, og vognen er letløbende. Så vidt vides, har typen dog aldrig kørt i Danmark – det var den større type, Vllms 63, der kørte her, men på et tysk epoke III-anlæg hører den hjemme.

Fleischmann 536204 DB Vwh staldvogn. Vejl. pris kr. 175,-

Som det ses, er der åbent tværs gennem vognen



Staldvogn til små dyr.



Modellernes forbilleder

Af Flemming Søeborg

I nr. 25 præsenterede jeg flere nye modeller, og det kunne måske være på sin plads at vise nogle af forbillederne til modellerne. En af nyhederne var Shell-bogietankvognen fra Brawa, som firmaet med rette kunne melde ud-solgt, næsten inden den var udleveret.

Det har dog desværre vist sig, at den gamle redaktør (undertegnede) ikke fik sat brillerne rigtigt på ved gennemgangen af vognen – for der er en del trykfejl på litereringspladen, uforståeligt nok! Det gælder de danske bogstaver æ, ø og å, som Brawa – eller deres danske medarbejdere – har overset eller rent ud sagt glemt at kontrollere.

Der står nemlig ”Ma beferdre Benzin Braendselsolie Petroleum og Smoreolie”, og det må vi jo nærmest betegne som kaudervælsk. Det kan ikke være, fordi Brawas skriveprogram ikke kender bogstaverne, for på hjemstavnspladen står ”København” rigtigt (med ø). Til sammenligning bringer vi billedet af forbilledet, og bortset fra disse ”fodfejl” er Brawas udgave af tankvognen stadig meget flot. Jeg har kontaktet Brawa for at høre, om firmaet eventuelt ville udgive erstatningsplader, men det afviser firmaet i en mail til mig. Til gengæld lover Brawa fremover at få læst bedre korrektur på påskrifterne.

En af de andre nyheder var VI-KING-ølvvognen i TT fra BuBiModel –



DSB ZB 99681 Stjernen-ølvogn, muligvis på Nørrebro Godsbanegård den 28. april 1965. Foto Holger B.D. Sørensen.



Den tykmavede DSB ZE 502833 P Shell-tankvogn, maj 1957. Foto Holger B. D. Sørensen.

på den ene side kan den nok accepteres (den, der var vist i bladet), men da den anden side på modellen var identisk hermed, er vognen kun halvvejs i orden. Den anden side skulle nemlig se ud som på disse to billeder – men naturligvis kan firmaet forsvare sig med, at man almindeligvis kun ser én side ad gangen, og så kan BuBiModel jo bare lave vognen med den grønne vimpel næste år! Måske er det tankegangen bag vognen?

Ole Linå Jørgensen har blandt mange andre, spændende billeder sendt U Hansa-sovevognen i Paris-Ekspressen, mens den passerede gennem Roskilde i 1974. Ole noterer, at vognen vistnok

havde nr. 474, men han nåede ikke at se det dengang – og det er svært at tyde på billedet. I hvert fald viser det, at U Hansa-vognene også var indsat med UIC-computerskrift op i 1970'erne til løb gennem Danmark. Vognen til højre er en fransk liggevogn (couchettes), mens vognen til venstre også synes at være en U Hansa-sovevogn. ■



Paris-København-Ekspressen med U Hansa-vogn, Roskilde 18. maj 1974. Foto Ole Linå Jørgensen



Stjernen-ølbil og et par ølvogne samt en gavlreklame - alle lavet af John Schøller Nielsen. Ølvognen har den korrekte, grønne vimpel

En sjældnen fugl fra ESU

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Vi har tidligere omtalt de rød/blå "Kakadu"-restaurantvogne fra Piko og Roco. Nu har ESU tilføjet en ny "underart" i restaurantvogns-faunaen: en rød/grøn Kakadu-vogn. Det er en halv 2. klasses vogn med spiseafdeling (DB litra BRye 693). Hvorfor de tofarvede vogne lyder navnet "Kakadu" er ret uklart, for en kakadue er i naturen normalt enten hvid eller sort – evt. med gullig eller orange topfjer på hovedet. En Papegøjevogn havde nok været mere korrekt – men den havde måske indbudt til for meget snakken...?.

Der er tale om ombyggede, tyske C4i-36-stålvogne af "Gruppe 36/37" med dobbeltdøre, altså noget lignende vore egne CL-typer. Nogle af vognene blev i 1951 ombygget med harmonikaer og restaurantafdeling, men kun en mindre del fik den tofarvede lakering.

ESUs nye entré

Det er, så vidt vides, også ESUs første skridt ind i personvognssegmentet, der her har det forjættende navn "Pullman". Pullman står jo for noget ganske særligt, luksuiøst, f.eks. de navnkundige, amerikanske Pullman-cars eller Mercedes Pullman-bilerne – og altså nu også for modeltog.

Det første indtryk er, at BRye-vognen er meget velproportioneret med en flot, halvmat bemaling og helt skarp



ESUs nye 'halv-restaurantvogn' - et rød-grønt islæt på modeljernbanen.

adskillelse mellem de to farver på siden. Påskrifterne er ligeledes knivskarpe med de rigtige typer og det gule "M" (for MITROPA) i restaurantafdelingen sammen med "SPEISERAUM". Dertil kommer, at den ene dør i restaurantenden er blændet, og at den anden dør har påskriften "Kein Zustieg für Fahrgäste", altså ingen adgang for passagerer.

Desuden er to vinduer i denne afdeling forsynet med trækruder (ætsede dele), der er ekstra ventilatorer på taget, og en af ruderne i gavlen er ligeledes afblændet. 2. klassesafdelingen har påskriften

"Nichtraucher", men er ellers uforandret. Vognen har revisionsdato 12.3.68 og er forsynet med computerlitrering.

Lige til at spise

Tager man taget af, åbenbarer vognens indre sig: På 2. klasse er der grønne sæder med armlæn, og oven på de tynde støtter er der bagagenet med plads til bagage. Restaurantafdelingen har seks borde med røde siddepladser, køkkenafdeling og fordelergang – alt sammen nydeligt udført. Det indbyder til placering af passagerer og montering af belysning. Gavlene er udstyret med fjed-



Knivskarp skillelinje mellem de to vognhalvdele



Gavlen i passagerafdelingen er veldetaljeret, bl.a. med fjedrende harmonika.



Den anden gavl har blandt andet et skab monteret over det ene vindue (til forråd eller kul).

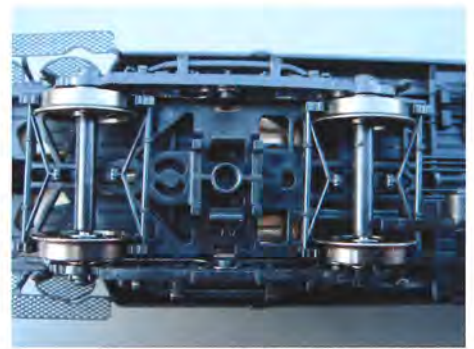
rende harmonikaer, og der er vedlagt ekstra dele til udskiftning til vitrinebrug.

Den modeltro udførelse gælder også undervognen. Bogierne – Görlitz Leicht – er meget detaljerede med f.eks. dynamo, og hjulene er også profilerede på indersiden. Vognen er forberedt til strømoftagelse med kontaktfliige indvendigt under taget. De flotteste detaljer på vognen har jeg gemt til sidst: Det er trinene, som er lavet af meget fine ætsninger, der trods den spinkle udførelse sidder solidt fast. Eneste manko er vist, at pufferne ikke er fjedrende – og så naturligvis, at det er en vogn, der kun kørte i Tyskland samt Østrig, så på et dansk anlæg hører den ikke hjemme – uanset hvor attraktiv, den end er! Bemærk også prisen – tysk kvalitet behøver ikke at være dyr. ■

ESU art. nr. 36104 B Rye 693. Vejl. pris kr. 450,-



Siddepladser med bagagehylder - fin detaljering, men bagagenettene kunne godt være udført i ætset metal - man bliver jo forvænt i denne tid!



Bogierne er ligeledes fint detaljerede - og forberedt til slæbesko til belysning for Märklin-systemet



Flotte, gennembrudte trin ved dørpartierne

DSB-lastvogne i model

EpokeModeller har beriget modelvejene med endnu en model af et kendt køretøj – anhængeren til en DSB-lastvogn, passende til den Bedford TK, som tidligere er kommet i H0. Det er en model, som hører uløseligt sammen med epoke III-miljøer. Ofte så man disse anhængere holde ved pakhusene, mens forvognen var ude med gods. I reglen kørte forvognen med det tungere gods, mens de lettere sager blev læsset ind i anhængeren.

DSB's lastvogne med fast varekasse havde presenning i den bageste del af varekassen – formodentlig for nemmere at kunne læsse og losse vognene i en fart. Disse presenninger var grønne, mens varekasserne var aluminiumsfarvede, og førerhusene var røde med gule litreringer. Undervogn og skærme var sorte. DSB-skiltet og "Statsbanernes Godstransport" var glasfiberskilte, monteret øverst på varekasserne. Mange af bilerne var indregistreret med sorte nummerplader. De mest kendte mærker er Bedford, Mercedes, MAN, Scania-Vabis og Volvo i forskellige årgange. Tidligere var der dog også mærker som Morris, Chevrolet, Fiat, Triangel og mange andre i brug.



DSB Bedford TK ved Vigerslev Godsekspektion. Foto Holger B.D. Sørensen.



Bedford TK-lastvogn med anhænger. Ukendt sted, dato og fotograf. Arkiv Tommy Jørgensen.



Glasfiberskilte fra DSB-lastvogne på Danmarks Jernbanemuseum, august 1999. Foto Flemming Søeborg.

Svensk tunnelbanevogn i København



Ledvogn KS 811 og tunnelbanevogn C2 2452 fra Stockholm udstillet på Frederiksberg, den 14. maj 1961. Foto Leif Bang.

Den 11.-17. maj 1961 blev Den Internationale Lokaltrafiks 34. kongres afholdt i København. Det gav byen en enestående mulighed for at vise, hvor moderne byen var med tanke på kollektiv trafik. Københavns Sporveje (KS) var netop året før gået i gang med en storstilet modernisering, hvor en flåde af 100 nye ledvogne ("Düsseldorfer") skulle afløse en stor del af de 50-60 år gamle, toakslede motor- og bivogne, der endnu udgjorde en stor andel af den samlede vognpark. Der var også enkelte nye busser, men de er lidt mindre interessante i denne sammenhæng.

Også for jernbanetrafikkens vedkommende stod byen over for nye anlæg – udvidelse af S-banenettet og nye stationer, gradvis fornyelse af materiellet og (på sigt) et muligt anlæg af tunnelbanevogn fra Stockholm. For at give københavnere og de besøgende en forsmag på, hvad det måske kunne blive til, lånte man en tunnelbanevogn (type C2) fra Stockholm. Vognen blev fragtet på egne hjul til Danmark og ankom i maj 1961. Den blev rangeret ud til Lygten station, hvor den via overleveringssporret til KS blev overført til en blokvogn, der kørte den det sidste stykke vej til en plads bag Falkoner-Centret. Her blev den udstillet sammen med bl.a. den splinternye ledvogn 811.

Nuvel, det blev ikke til en tunnelbane dengang, det skulle være et par generationer mere, og til gengæld valgte byens vise fædre at nedlægge sporvejene totalt – midt i moderniseringen. Molboerne har ikke levet forgæves! Sporvognene er væk, der er kommet en minimetro, og i disse år er store dele af byen gravet op for anlægget af endnu en stump bane. I al den tid kunne der uden videre besvær have været nyanlagt et effektivt, moderne letbanesystem som det, der p.t. anlægges i Århus, og som talrige store og mindre byer i resten af verden åbner i disse år.

På gensyn...