

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Nr. 27 · Juni 2016

DKK 118,-



K 563 og S 736 ved afgang fra København H



C-maskine fra Team Felix



Danske Fragtmænd i N



N-Modulgruppen



Ombygget
WLABr-sovevogn

BK 16.06.2016 - 10.07.2016
DKK 118,- SEK 148,- NOK 150,-

ISSN 2245-4039



9 772245 403007 00027

BK returuge 32



www.facebook.com/sporogbaner

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



FRISPORET

...hjemmesiden undergår i denne tid en tiltrængt fornygelseskur og er derfor midlertidigt lukket.

Du kan dog stadig købe varerne, herunder Olsen Bandens Chevrolet og figursættet, grisehandlerbilen, Bedford CA-postbilen, den russiske sovevogn, den lille Opel Blitz-rutebil og alt det andet.

– send blot en mail til:
frispoet@frispoet.dk



☀ På gensyn igen
efter sommerferien
i nye gevandter!



tlf. 62 21 25 50

www.frispoet.dk · frispoet@frispoet.dk

DANMARKS JERNBANEMUSEUM



MINI-UDSTILLING

DEN ORANGE TRAKTOR & OLSEN- BANDEN



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



På den store modeljernbaneudstilling i Bramdrupdam var der mange flotte anlæg udstillet. Her er der desværre kun plads til dette billede af en fin detalje fra et af spor N-anlæggene. Det forestiller Gåsetårnet i Vordingborg. Foto SoB

Leder

For nyligt var jeg en tur i Kolding og benyttede lejligheden til at tage nogle billeder på læssevejen – der er stadig stor godstrafik både der og på havnen – men karakteristisk nok for vor tid overhovedet intet personale at se nogetsteds. Mens jeg kiggede på de holdende vognstammer, bemærkede jeg et rangertræk i overskæringen ved Falckstationen på vej mod havnen, og jeg begav mig derfor derhen – rangering med godstog ser man jo ikke hver dag i resten af landet. Jeg kom hen til havnen, og her blev jeg mødt af et kraftigt sikkerhedshegn, gitterporte og røde lamper. Rangertrækket var lige kommet indenfor, og nu skulle gitteret lukkes igen.

Jeg ved godt, at det er farligt at færdes i og ved spor, det har det altid været, men denne hysteriske afspærring af det, der hidtil har været offentlige arealer, er gået for vidt. Ikke engang uden for normal arbejdstid er det længere muligt at gå sig en tur på havnen, for der er ”gesperrt”, kameraovervågning og givetvis hundepatruljer. Hvorfor accepterer vi disse indgreb i vor personlige frihed? Er vi blevet immune over for den overvældende overvågning og kontrol med vor adfærd, vi dagligt udsættes for? Det er skræmmende, og er det meningen, at vi fremover skal holde os til drømmene, minderne og cyberspace for at føle ”frihed”? Jeg tror, at vi behøver at løse tøjlerne noget mere i samfundet, således at livsglæden og mulighederne for at udfolde os vender tilbage.

Uden historie ingen fremtid

Det er i år 50 år siden, at sporvognsline 9 forsvandt fra Københavns gader. Det er historie, det er overstået, siger nogle, hvad skal vi med mere snak om sporvogne? Det kan være svært for yngre generationer helt at forstå, hvilket formidabelt trafiksystem, sporvejene udgjorde, men at de er nedlagt, betyder ikke, at de er ”forsvundet” – de lever stadig i manges erindring, og selvom sporvognene ikke kommer igen i den daværende form, mener jeg, at vi hele tiden skal minde hinanden – og beslutningstagerne – om, at der findes andre transportformer end anmassende private biler, langsomme busser, underjordiske metrotog og S-baner. Nok hænger det storkøbenhavnske letbaneprojekt vist efterhånden i en tynd tråd, og den københavnske berøringsangst over for

moderne sporveje er komplet uforståelig, men på trods af det vil Spor og baner vedblivende fortælle og skrive om sporveje – såvel gamle som nye. Stockholm, Oslo, Paris, London og snesevis af andre hovedstæder og storbyer har haft U-baner i generationer, men her anlægger man på fuld kraft nye sporveje. Hvorfor? Fordi sporveje er med til at skabe orden og forbedrede trafikforhold i byerne, hvor bilerne ellers tager livet af de samme byer. Modelbilfirmaet Rietze har netop meddelt, at de fremover vil fremstille sporvognsmodeller i samarbejde med firmaet ”Linie 8” i Tyskland, så sporvogne er fremtiden.

Mathed?

Strømmen af nyheder til modeljernbanen er kendeligt taget af – i hvert fald når det drejer sig om danske nyheder. Godt, vil nogle sikkert tænke i stilhed, det har været en bekostelig affære at følge med i nyhedsræset, hvis man ville sikre sig en af de nye modeller i tide. Spørgsmålet er nu også, om der virkelig er den store efterspørgsel efter alle nyheder? Var der det, ville Heljan formodentlig stadig være på markedet med danske nyheder. Forhandlere klager over, at især Heljans produkter blev sat ned kort tid efter, at modellerne kom på markedet – og alligevel meldte Heljan, at afsætningen var svær eller stagnerende. Det skyldes ikke dårlige modeller, for Triangel-vognene var perfekte, og der er heller ikke ret meget at udsætte på tagrytter-vognene, så hvori ligger problemet? Formodentlig i, at modeltog i dag er blevet rasende dyrt og samtidig er en nicheproduktion, og det er ikke kun her i landet, at vi



Foto Suzanne Henriksen.

ser det. Pikos modeller sniger sig opad i pris, og for Liliput har der været tale om så store prisstigninger, at salget reelt er gået i stå i Tyskland. Det har nu fået Liliput til at sætte priserne ned, og det er vel et udtryk for, at markedet – i hvert fald i Tyskland – fungerer. Om vi vil se en lignende udvikling med faldende priser generelt herhjemme er nok mere tvivlsomt. Med færre producenter på markedet kan vi ende med ét monopolforetagende – og så er den højt besungne konkurrence væk. God fornøjelse med sommerens udeliv – og husk at tage rundt til de mange museums- og veteranjernbaner, herunder ikke mindst Danmarks Jernbanemuseum, som jo nu også har åbnet dørene i det nye Videncenter for den store samling af litteratur om jernbaner.

Med venlig hilsen,
Flemming Søeborg



Witzel Hobby



MODELHUSE OG BYGGEMATERIALER

Limprodukter og diorama-materialer

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



Besøg vores online shop:
www.witzelhobby.dk

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

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Nr 27, 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
(træffes bedst i aftentimerne)

Annoncekonsulent:

Suzanne Henriksen, ann@sporogbaner.dk
Frist for indsendelse af annoncemateriale er
den 15. i måneden før udgivelsesmåneden.
Spor og baner udkommer seks gange om året i månederne
februar, april, juni, august, oktober og december.
Oplag ca. 1.400. Løssagspris kr. 118,-

Abonnementspriser for 2016:

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

Vigtige informationer vedr. abonnement:

Abonnement tegnes ved indbetaling på
Spor og baners bankkonto:
Danske Bank konto nr: 3574 -11 16 06 89
Husk at anføre korrekt navn og adresse samt fra
hvilket bladnummer abonnementet skal begynde.
Hvis ikke andet er anført, begynder abonnementet fra
næstkommende nummer.

Vigtigt ved betaling i netbank:

I feltet: **Meddelelse til modtager** skrives navn,
adresse, telefonnummer og evt. email-adresse samt
hvilke seks bladnumre, der ønskes.
Kryds af i feltet om, at meddelelsen sendes som en del
af kontoudskriftet til Spor og baner.
OBS! Brug ikke betalingsautomat. Vi får ingen
informationer om navn og adresse på denne måde.
Ved 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: K 563 og S 736 ved afgang fra København H. Foto John
Schøler Nielsen. **Små billeder fra v mod h:** C-maskine fra Team Felix.
Foto Spor og baner. Danske Fragtmænd i N. Foto Rolf Brems. N-Modul-
gruppen. Foto Rolf Brems. Ombygget WLABr-ovevogn. Foto Mikkel Elling.

Indholdsfortegnelse

Leder	3
N-Modulvest.....	5
Tur langs Svendborg-Nyborg banen forår 1964	8
Heljans "næstsidste"	12
Cml-vognens skæbne	15
Brawas trævogn	15
C-maskinen	16
C-maskinen i model	18
Mindernes spor i Odense	21
Farveprægtigt godstog i Kolding.....	23
Linie 9 – bindemidlet i byen	25
Umbauwagen fra Brawa	28
Letbyggede motortog fra Uerdingen/Duewag.....	30
EAN 4086-943-3-854-7 – ny vogn til Storebælt.....	31
En anden slags passagerer... ..	31
Nyt fra Danmarks Jernbanemuseum.....	32
WLABr-ovevognen – og lidt mere.....	33
Skræddersyede byggesæt?	35
Nyttig "dims" fra Danmarks Jernbanemuseum.....	36
Sechers Rutebiler	36
Sporvognssæsonen er startet.....	37
Ny Mz fra Roco	39
Lys i Kulissen	40
Sort som natten.....	42
Bgc fra Mck	43
Hvordan man laver en vindruetilk om til et træ.....	44
Bog om TGOJ	45
Nem ombygning til Carlsberg-ølbil.....	45
Damp i forspand	46
Riviera-Express i N.....	48
Hollandske Stalen D rejsegodsvogne.....	50
Herningværkets vogne i N.....	52
DB E 69 05	53
Kommende nyheder fra Fleischmann.....	53
Sgns-vognen fra Danske Fragtmænd	54
Volvo Snabbe i H0	55
Silovogn til cement m.v.....	57
Bedford TK og VW T1	58
Sporene fjernes.....	58
Nye H0-koblinger fra ESU	59
Grønt på banen	59
Nyt damplokomotiv i Danmark.....	60



Der har været lidt polemik om farven og udseendet på Ea-os-vognene, og de første 30 var nymalede og ikke bulede, skriver Per Topp-Nielsen, som har sendt dette billede af den første vogn den 3. januar 1991 i Nykøbing F. Næste sending på 20 vogne var dog seks år gamle og pletmalede, da de kom til DSB.

N-Modulvest

Tekst og fotos Rolf Brems

N-Modulvest er som forening ikke ret gammel, faktisk kun nogle få uger, hvis man tager et CVR-nummer som den officielle skillelinje. Ikke desto mindre har foreningen, som består af Jørn, Per, Mette og Peter, fået stablet et modultræf på benene – endda et som fylder godt op i hallen, og som rummer to landes jernbaner og landskaber.

Det er søndag, og jeg er taget til en idrætshal i Børkop. Arrangørerne på træffet er ved at gøre klar til andendagen, og formanden for arrangementet Peter tager imod i døren sammen med sin kone Mette.

- Det har været nogle hektiske uger, og det er faktisk Mette, som har været tovholder på projektet, fortæller Peter, men nu kommer vi her fra byen, så det har været en klar fordel mht. planlægningen.

Peter selv har kørt med skala N i 30 år, interessen har han fra sin far, men som Peter først "var stor nok" til, da han var 14 år – og som han siden arvede.

- Indtil videre har det været en succes. Vi havde faktisk flere gæster i går, end vi havde turdet håbe på, og ud af de ca. 130, der besøgte os, var der ti interesserede – og hvis bare halvdelen af dem ville melde sig ind og deltage med et modul i fremtidige arrangementer, ja så ville det være en succes, siger Peter. Stemningen er lidt hektisk. Der er et



Arrangementets størrelse i Børkophallen.

kvarter til at dørene åbner for publikum, og der mangler endnu lidt oprydning, så jeg tager lige en hurtig snak med Peter om arrangementet.

- N-Modulgruppen er 12 år gammel og bygger efter FREMO-standard. Vi har været med adskillige gange til DMJU-arrangementer for et større publikum, men har også i FREMO-regi og uden publikum været samlet til køreweekender rundt om i landet, men også i udlandet, herunder både Prag og Berlin.

- Geografisk har N-Modulgruppen nok været orienteret mere mod øst end vest, fortæller han, derfor har vi lavet gruppen N-Modulvest, så det var lidt nemmere at mødes i hverdagen. 12 af de tilstedeværende klubber i dag er fra Danmark, det er bl.a. SOVNK, (Syd Og Vestsjællands N Klub), N-Modulgruppen og N-Modulvest, og fra Sverige er det Skånska N som den største. De svenske moduler udgør vel halvdelen af opstillingen.

Peter har travlt, og jeg bevæger ud i hallen og kommer hurtigt i snak med Martin Bech, og selvom han kunne gå for at være en svensk kriminaldetektiv, er han dansker. Martin kommer fra Nordsjælland, og har haft sin jævnlige gang på Helsingør banegård. Der har han som dreng studeret tog og fik dermed en interesse i jernbaner.

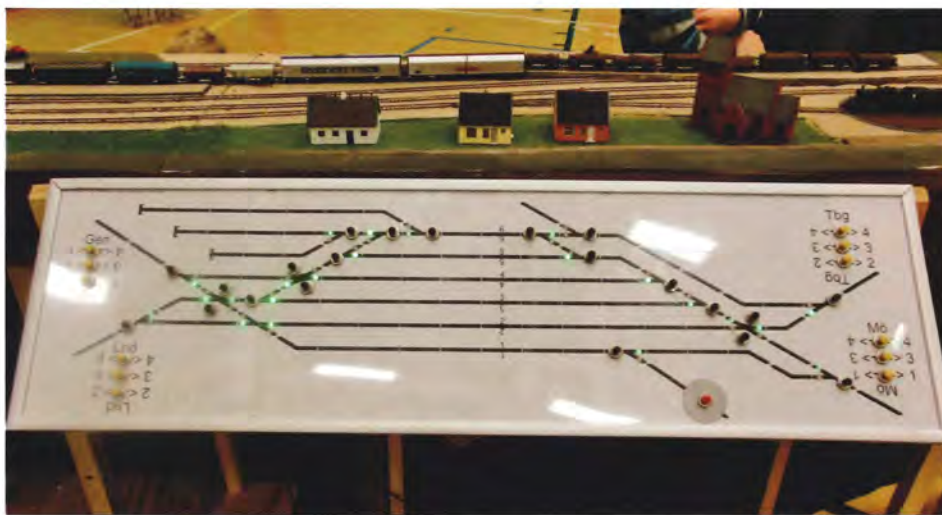
Intet er for småt, ej heller i N. Martin viser mig et lille, brunligt plastikemne med nogle lange fangarme. - Det er et PU-signal, siger han, det er endnu ikke færdigt, det kommer til at lyse ved hjælp af de tynde lyslederkabler, fortæller han. - Det er småt, men har den korrekte modelstørrelse, ligesom disse og peger på nogle moduler, - Det er Helsingør banegård i korrekt målestoksforhold. Modulerne er i samlet stand over 12 meter lange og indeholder næsten den korrekte sporplan i forhold til virkelighedens sundstation. Som fra virkelighedens Helsingør er der også her udsigt til svensken. Jeg bevæger mig frit over grænsen og møder Anders Bostrom fra Skånska N modul.

Anders er N-kører uden eget anlæg hjemme i Sverige, til gengæld bygger han selv en masse materiel, bl.a. nogle fine, treakslede malmvogne, en T43 samt skinnebusser, utroligt flotte modeller. Anders fortæller, at de er ca. 20 medlemmer i Skånska N-Modul med ca. 100 moduler. - Det er helt klart berigende at komme ud og møde lige-sindede indenfor modeltogsverdenen. Vi har også været koblet sammen med englændere, rumænere og tyskere, fortæller han.

- Faktisk er det svært eller en økonomisk udfordring at mødes i Sverige.



PU-signaler i N.



Sportavle på PC-skærm, læg mærke til "panik"-knappen.



Svensk sidebaneidyl.



Et stykke engelsk bylandskab med undergrundstog havde også fundet vej.

Det er umuligt at låne en hal som her i Børkop på favorable vilkår, derfor er det begrænset, hvor tit vi mødes udover nogle private workshops. Det sker en fem-seks gange om året, fortæller Anders.

I mens vi taler sammen, kører det ene godstog efter det andet forbi. Mange er lange heltog med containere og veksellad, trækraften er Hector-rail-maskiner i forskellige versioner og bedagede danske MY'er i private operatørfarver samt de almindelige svenske RC-lokomotiver i forskellige farver.

Og togene kan blive luftet. Der er 132 modulmeter og ca. 200 meter spor, både dobbeltspor og enkeltspor. Normalt kører man efter en køreplan, men fordi det i sagens natur er første gang, at Modul Vest står for arrangementet, og der er mange nye "modulister", er der fri kørsel på dobbeltstrækningen, og i perioder køreplanskørsel på enkeltstrækningen.

- Vi er også ramt af lidt sygdom, fortæller Peter, som jeg nu møder i den anden ende af hallen, men ellers er det helt efter FREMO-ideen, at vi skal køre med betjente stationer og vognkort, som vi dog kan ændre efter deltagernes ønsker. Men i denne weekend kører vi frikørsel, derfor er det en broget skare af lokomotiver og vogne, der triller rundt.

Alle lokomotiver er selvfølgelig digitale. Efter FREMO-standard har hvert lokomotiv dets egen kørekontroller på den svenske del, men på den danske del er det også DIGITRAX-kontroller, men på samme "loconet", hvor man koder det enkelte lokomotiv ind.

Små tog, små problemer, syntes at gøre sig gældende. Jeg observerede ingen driftsstop, blot en enkelt afsporing i et forkert stillet sporskifte, da en yngre deltager lige glemte at følge toget. Køreegenskaber og detaljering i spor N har ikke umiddelbart noget at lade sig høre i forhold til H0.

- Alle kan være med, fortæller Peter, der er ingen krav til landskaber og modulernes indhold, men selvfølgelig til sporene, som er PECO kode 55. Sporskifterne skal have stor radius. Kravene mht. modulsammenkobling er selvfølgelig specificerede, det er dog kun endemodulene, der stilles krav til. Hvordan man samler sine moduler, og hvor skinnerne ligger i forhold til for- og bagkanter, er op til den enkeltes fantasi og byggelyst.

- Vi er selvfølgelig behjælpelige med at lave de tilpassede endestykker, så er man interesseret, kan man læse mere på www.nmodulvest.dk.

Der afholdtes stiftende generalforsamling i marts.

Jeg tager afsked med Peter og de andre, og var det ikke lige fordi jeg skulle hjem på arbejde, havde min N-kælder måttet holde for. Det er altid berigende at være sammen med engagerede og entusiastiske ligesindede. ■



Lange heltog, trukket af et DB-lokomotiv, befarede strækningen.



Primitive smalsporsbaner fandt man flere af på de svenske moduler.



Måske en ny ladning toiletpapir fra EDET er klar til afsendelse.



Hjemmebyggede svenske vogne i nysølv fra Anders Boström, se evt. hans hjemmeside på www.mollehem.se



Ballasttog med sten og udlægning af asfalt er vel nært beslægtet.



Meget fine ballastvogne med top på. Bemærk også det fint anlagte spor med patinerede skinneprofiler.



En T43 bygget på en Brawa-undervogn.

Tur langs Svendborg-Nyborg banen forår 1964

Tekst og fotos Hans Gerner Christiansen

I det tidlige forår 1964 måtte vi erkende, at Svendborg-Nyborg banens dage var talte, og banen ville blive lukket den 30. maj 1964. Som læserne måske husker, blev jeg inviteret til en fotoudflugt i bil langs Køge-Ringsted Banen, kort før den lukkede, og nu gentog det sig, da Svendborg-Nyborg Banen (SNB) skulle lukke. Lykken var at have kammerater, hvis forældre havde bil, som de turde lade børnene køre i.

At sammenligne Køge-Ringsted Banen og Svendborg-Nyborg Banen var nok uheldigt, for medens den første havde meget beskeden trafik, så var sidstnævnte forbindelsen mellem København og Svendborg med tilhørende færger til flere sydfynske øer.

Jeg havde familie i Svendborg, og mine enes fætter var også interesseret i jernbaner, så vi tilbragte mange timer på Svendborg banegård. Ligeledes var han i Odense, så vi kunne studere hovedbanetrafikken. Jeg holdt nu meget af Svendborg banegård, for der kunne man komme tæt på togene, og desuden blev man aldrig smidt ud, hvilket af og til skete i Odense. Det var især et problem, da vi ikke var så gamle, og personalet troede, at vi ville lege på perronerne.



Nyborg Syd var bygget i 1934 i funkisstil og mere sjælden end køn.

Med hensyn til Svendborg-Nyborg Banen så husker jeg, at der kørte mange damptog først i 1950-erne. Det var især G- og A-maskiner, der befarede banen, som ikke var udstyret med de bedste skinner. Jeg husker tydeligt, at min fætter og jeg var cyklet ud til stigningen mellem banegården og Christi-



På sporet til venstre begynder SNB i Nyborg, og skiltet kunne godt gælde for os også.

ansminde, hvor vi afventede et tog til Nyborg. Forholdene var ikke så nemme, for stigningen begyndte omtrent for enden af perronen og gik op til Christiansminde. Det viste sig, at toget var trukket af en A-maskine, der måtte lægge alle kræfter i, hvilket vi sandelig kunne høre. Toget bestod af tre bogievogne (vistnok Cp og At) samt en pakvogn. En herlig lyd fyldte vore ører, da toget arbejdede sig gennem udgrav-



Den store overskæring med alle bommene ved Vindingevej blev også fotograferet, skønt vi vidste, at den skulle bevares og benyttes af godstogene til Avernakke.

ningen op mod Christiansminde. Jeg mener stadig at kunne huske, at den lange skorsten på A-maskinen dirrede for hvert dampslag. Måske var det indbildning.

En anden gang gav SNB os en ordentlig overraskelse. Det var en af påskedagene først i 1950-erne, og min fætter i Svendborg og jeg var gået ned på banegården i Svendborg. Da vi ankom, fik vi straks øje på signalet, som viste indkørsel fra Nyborg, så vi gik over på perron 2 for at se, hvad der kom. Da bommene gik ned ved vejoverkørslen, steg spændingen, men vi ventede blot en A- eller G-maskine med et par Cp-vogne bagpå. Vi blev klogere. Da vi kunne se toget i kurven lige før Svendborg banegård, fik vi først øje på en G- og en A-maskine i forspand, og så begyndte der ellers at komme personvogne frem. De blev ved med at komme og fyldte til sidst hele spor 3. De to lokomotiver stoppede ved perronnedgangen, og så væltede de rejsende ud og fyldte hurtigt hele perronen, så man skulle tro, at vi var i København. G-maskinen blev hurtigt koblet fra og kørte ned til remisen, medens det varede lidt, inden A-maskinen fulgte efter. Jeg mener, at vi talte 10 personvogne, de fleste af litra Cp, samt en pakvogn. Det var uden tvivl en forbindelse fra København, og mange af de rejsende skulle sikkert videre med færgerne til Rudkøbing og Ærøskøbing. Aldrig før havde vi set så stort et tog på en fynsk sidebane. Jeg har siden ærgret mig over,



Da det var ved at være togtid, gik vi hen til sidesporet til Avernakke. Her kom en MP med et tog til Nyborg. Til venstre ses sporet til Avernakke.

at jeg på det tidspunkt endnu ikke var begyndt at fotografere. Sikke et billede jeg gik glip af!

På vores fototur i 1964 var damplokomotiverne afløst af MT-lokomotiver og motorvogne litra MP. Især sidstnævnte trak de fleste tog, og med deres beskedne akseltryk var SNB's spinkle skinner ikke noget problem. Banemotorerne var blevet gearret om, så motorvognene kunne trække det samme som en Mo-vogn, bare ikke så hurtigt (90 km/t), hvilket også var nok på SNB.

Vi havde fint vejr og startede i Nyborg, hvor vi tog det første billede af sporet, hvorfra Svendborg-toget afgik, når det var blevet rangeret fra færgen. Derefter kørte vi fra station til station, og jeg tog både farvebilleder og sort/hvide billeder. De få tog, der kom, blev selvfølgelig fotograferet, og foruden MP-vognene fik vi et enkelt tog med MT som trækraft. Eftersom vi var pænt påklædte, og den benyttede bil var af bedre mærke og næsten ny, havde vi ikke regnet med at blive taget for at være spioner eller det, der var værre.



Slude holdeplads. I forgrunden ligger nogle landbrugsredskaber, der næsten ser ud til at skulle bruges til at "tromle" holdepladsen væk, når banen blev lukket.

I Frørup viste det sig, at skydedøren til pakhuset ikke var lukket helt, men så snart vi havde parkeret på læssevejen, kom der en dame susende og lukkede døren med appel. Nå, det generede ikke fotograferingen, så vi tog det som en oplevelse.

Længere nede ad banen, i Oure, så der meget fredeligt ud. Da vi havde taget billeder af stationsbygningen, fik vi øje på en vognkasse, der stod i den ene ende af stationen. Den så spændende ud, og da vejret var fint, gik vi ud ad læssevejen for at kigge nærmere på den. Medens vi studerede vognen fra fortiden, fik vi pludselig øje på en banemand, der var på vej ud til os. "Han er gal, se hvordan han går", sagde føreren af bilen. Han var ikke alene, for ved hans side gik en schæferhund, der kun var lidt mindre end Fenrisulven. Da han nåede op på høreafstand, startede en kommando, der begyndte med "Hvad f.... laver De her?" Og så videre i den dur. Det var svært at få et ord indført, men vi forsøgte os med loven, der omtaler adgang til områder, hvor der er offentlig adgang, så efterhånden faldt han lidt ned, og vi kunne



Frørup var en større station, både hvad angår sidespor og stationsbygning.



Første station var Bynkel, hvorfra banen havde sit øgenavn: Bynkelfærgen, i begyndelsen: Bønkelfærgen.



Så idyllisk lå Kogsbølle trinbræt ved en lille å.

begynde tilbagetoget til bilen. "Er det da ikke godt, at nogen interesserer sig for banen?", forsøgte chaufføren sig "Det er for sent", svarede banemanden surt, og det havde han jo ret i. Så gik det hverken værre eller bedre, end at "Fenrisulven" snappede efter vores chaufførs fotografiapparat, og så blev han sur og sagde noget om bidske hunde. Det endte med et nyt skænderi, men så var vi nået hen til bilen og kunne kravle ind i sikkerhed og køre væk. Det havde jeg aldrig været ude for før – og så på en landstation!

Vi havde været heldige med vejret, men da vi kom til Svendborg og ville tage et billede af et styrevognstog, så regnede det. Vi kørte så mod Odense, og omkring Kirkeby kørte vi ind i et voldsomt haglvejr med tilhørende torden. Føreren af bilen måtte sætte farten meget ned, men pludselig holdt det op, og da vi kom til Ringe, kunne vi tage udmærkede billeder på stationen, uden at det blev påtalt.



I Øksendrup var vi blevet sultne og spiste den medbragte mad, men tog dog billeder først.



Foruden MP-erne var der indsat de nyere MT-ere på SNB, og på billedet kommer MT 167 sydfra. Toget består af en pakvogn litra EH og derefter to bogievogne, formentlig litra CP. Billedet er taget lige nord for Rygård, hvor der lå en viadukt.



Gudme station var udstyret med et idyllisk vandtårn.

Dette var en beskedent gennemgang af SNB's stationer og enkelte tog, men heldigvis er der udkommet et anderledes fyldigt værk af en kompetent forfatter og ekspert i sydfynske jernbaner. Titlen er følgende: *Lars Viinholt-Nielsen: Svendborg-Nyborg Banen 1899-1964. bane bøger 2014*, og den kan absolut anbefales. ■



Rygård station.



Så er vi ankommet til SNB's endestation, nemlig Svendborg. Et styrevognstog fra Odense ankommer til spor 2. Forrest en styrevogn litra CPs. Toget er blevet vådt af en byge, men vi har haft tørvejre på hele SNB-turen.



Hesselager var den største mellemstation på SNB og lå tillige midt mellem Nyborg og Svendborg. Da stationsbygningen lignede de fleste andre på SNB, koncentrerede vi os om et tog fra Nyborg. På billedet kører MP 542 afsted mod syd under kraftig røgudvikling. På sidesporet til højre står adskillige godsvogne, der skal læsses med portalkranen.



Medens vi fotograferede i Skårup, blev det togtid, så vi stillede os ved den sydlige indkørsel og tog et billede af en MP fra Svendborg med en postvogn og en ilgodsvogn.



Kristiansminde trinbræt var udstyret med en bygning fra år 1900, der også indeholdt en luge til billetsalg. Lige til det sidste blev trinbrættet brugt til særtog, men ikke til normale tog.



Oure station så fredelig ud i solen, men som man kan læse i teksten, varede det ikke ved.

Skårup var en af de større stationer med to perronspor og et læssespor. På grund af det lokale seminarium var der en hel del persontrafik.



Vejstrup station virkede lidt ejendommeligt med en stor karnap over halvtaget.



Der så lidt stille ud ved Holmdrup trinbræt, der tidligere havde været billetsalgsted.

DANMARKS JERNBANEMUSEUM



VIDEN OG VETERANTOG

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

Se kørsler på jernbanemuseet.dk

Heljans "næstsidste"

Af Vagn Holstein

De seneste vogne fra Heljan, som måske er det sidste i lang tid, er en herlig serie, som viser hele vogntypens historie - næsten - det kommer vi tilbage til.*

Forbilledet

I 1920 afgav DSB en meget stor ordre til Scandia i Randers på 78 bogievogne og 124 to- og tre-akslede vogne. Alle vognene skulle være teaktræsbeklædte, heriblandt forbilledet for Heljans nye serie. Dengang hed de AP, men ændrede ved omlitreringen i 1941 navn til AF. Vognene havde seks 1. classes kupéer og to toiletter. De var udstyret med "berliner"-bogier, og vogntypen er skåret over samme læst som CM-vognene, som Heljan tidligere har lanceret. Heljan lavede også dengang udgaver både med træbogier og berliner-bogier, hvilket muliggjorde AF-vognene uden for meget nyudvikling. Læs i øvrigt om vognene i bogen "Danske Personvogne" af Jens Bruun-Petersen og Ulrik Tarp Jensen.

Modellerne

Vogntypen har gennemgået flere ombygninger, og de fleste er dækket af de otte varianter, der er kommet på markedet i to omgange med kort mellemrum. Der er lavet 200 stk. af hvert nummer, så det er med at holde sig til for at få de numre, man ønsker. Vognene fås

dels som "teaktræsfarvede", dels som vinrøde. Det er tydeligt, at konstruktionen er den samme som CM-vognene, og derfor passer de perfekt sammen med disse.

Litra AF

Hovedtypen er naturligvis AF-vognen som 1. classes vogn. Den fås både i teaktræ og i vinrød med gul førsteklases stribe. Det er herligt, at vi endelig fik en 1. classes vogn. Selv om Heljan har annonceret, at de stopper med danske modeller, så har de nærmere adspurgt holdt en kattede åben: Måske kommer lidt i ny og næ. Lad os håbe, at det kunne bringe endnu en 1. classes vogn - AC, som har været rigtig højt på ønskesedlen i lang tid.

Litra CML

To AF-vogne blev så sent som 1960 nedklasseret til CML (en "lille" CM). Sådan en vogn er det også blevet til, meget fint lavet med et opmalet felt med den nye litrering samt overmaling af den gule 1. classes stribe over vinduerne. Vognen har helt korrekt beholdt sin kupéinddeling. Den ene af disse blev i 1984 tilbageført til sit oprindelige* udseende, og kunne tidligere ses på Danmarks Jernbanemuseum som AF 96 - CML 2267's oprindelige litra. Vognen er dog i depot i disse år.

Litra CP

Andre AF (AP) blev allerede fra

1930'erne og frem til 1950'erne ombygget til midtergangsvogne (litra CX før omlitreringen i 1941, derefter litra CP) med kun et toilet. Det har Heljan også sørget for ved at fremstille en anderledes indretning, som af gode grunde gør vognen mere "gennemsigtig". CP-versionen fås både som vinrød og som mørk/beskidt teak. En af disse er forsynet med træbogier for at vise, at som tiden gik, blev der byttet rundt på bogier. CP 2931 og 2934 blev af ukendte årsager ombygget til tøndetag i sidste halvdel af 1950'erne. Desværre er et tag fra Heljans "gamle" CP-serie lige akkurat 3 mm for kort til at kunne realisere sådan en vogn - det må der kunne findes en løsning på.

Teknisk gennemgang

Rent teknisk er vognene meget lig CM-vognene: Det vil sige, at de er letløbende på fine egerhjul. Meget ofte kan man se på billeder, at det var almindeligt med berlinerbogier, men som årene gik, blev der byttet hjul, så både stjerne- og skivehjul kan bruges.

Der er dog en forskel fra CM, som ikke er så gunstig: På en del vogne sidder bogierne meget stramt, så de drejer trægt og kan stort set ikke vippe, som de skal kunne. Det er dog meget enkelt at ordne det: Bogierne brækkes af ved, at man sætter en stor skruetrækker ind fra siden og vipper bogien af. Derefter fjernes en lillebitte spån på undersiden af de tappe, som skal holde bogien på plads. Så monteres bogierne igen, og man vil kunne mærke forskellen straks. Se også billedet.

I forhold til CM er der gjort lidt mere ud af undervognen, idet AF/CP-vognene er udstyret med små skilte med vogndata under vognsiden. Der er også gjort mere ud af indretningen i kupéudgaverne: Her er interiøret fint malet i de korrekte farver.

Det forekommer lidt mærkeligt, at der ikke er vedlagt udslåede harmonikaer, men de må tilkøbes. Til gengæld er AF/CP-vognene korrekt forsynet med overgangsplader. De manglede på CM-vognene! Medens vi er ved gavlen, så skal man denne gang selv montere de meget fine og spinkle harmonikahængere. Det er noget af en udfordring. Jeg



AF 96 på Danmarks Jernbanemuseum, sommeren 2002. Foto Flemming Søeborg.



AF 97 ved Centralværkstedet København. Arkiv UTJ.



AF 98 på sporet ud for S-togsværkstedet Belvedere. Foto Svend Jørgensen, arkiv UTJ.



AF 96 i Roskilde 1997. Arkiv UTJ.



Hejlans AF-vogn. Foto Vagn Holstein.

fandt min fineste spidstang frem, som lige akkurat var lille nok til at gribe om dem og holde godt fast uden at ødelægge dem – og alligevel – efter et par var succesfuldt anbragt – pling – borte var hængeren – ærgerligt, at Heljan ikke havde lagt en ekstra i posen! Pas også på bufferne, som er meget fine og spinkle, men også meget skrøbelige. De kunne med fordel være støbt i et mere modstandsdygtigt materiale.



Tagprofilen med tagrytteren kan i nogle tilfælde trænge til lidt justering. Foto Vagn Holstein.



Den vinrøde AF-udgave med gul stribe over vinduerne. Foto Vagn Holstein

AF/CP-vognenes teakfarver har det samme, individuelle præg, som var så vellykket på CM-vognene, men denne gang lidt mørkere, i sær på CP-varianterne. Det er glimrende, da stort set ingen vogne var ens i virkeligheden.

Det flotte, men komplicerede tagryttertager, er meget krævende for kineserne at samle korrekt, og der er da også

smuttet en del større og mindre monteringsfejl med igennem. Heldigvis er de fleste til at rette, hvis man er lidt fiks på fingrene. I modsætning til CM-vognene sidder taget ikke særlig godt fast på AF/CP-vognene. Det er selvfølgelig en fordel, når man skal ind i vognen, men det kan skæmme de ellers meget flotte vogne. Heljan er dog flink til at bytte fejlbehæftede vogne.

Under alle omstændigheder nogle meget nydelige vogne, som ikke bør mangle på noget anlæg ligegyldigt hvilken epoke efter 1941.

***) Det som kunne have været**

Disse vogne er oprindeligt bygget sådan, som modellen ser ud, med sål-



Den lille grat, der skal fjernes fra bogien. Foto Vagn Holstein

bænke under hvert enkelt vindue, men allerede i 1926 indførte Statsbanerne en spareforanstaltning, som resulterede i, at når sådan en vogn eller en lignende kom på værksted med skader på teakbeklædningen, blev vognen ændret til at have gennemgående sålbænk. Det vil sige, at mange af disse vogne har igennem tiden set lidt anderledes ud end modellen. Ved en levetidsforlængelse i 1950'erne fik alle tilbageblevne vogne gennemgående sålbænk.

Derfor har museumsvognen AF 96 også gennemgående sålbænk. Jeg synes, at det ville have været et stort plus for denne serie vogne, hvis den havde kunnet vise begge udførelser, f.eks. ved at Heljan var begyndt med en serie, som vognene oprindeligt så ud (den, som vi har nu) og derefter havde ændret formen til gennemgående sålbænk. Så kunne den første ganske vist ikke laves længere, men det kunne måske have betydet, at den første version blev solgt hurtigt?

Epilog/Heljan "stopper"

Det er beklageligt, hvis Heljan gør alvor af at stoppe helt med at lave danske ting. Det er klart, at forretning er forretning, men jeg har tit undret mig over Heljans prispolitik, senest på Hobbymessen i Valby, hvor vognene blev udbudt for første gang. Allerede her faldt bød Heljan/RC Kongen selv vognene 80 kroner under den annoncerede pris. Det har jeg og mange andre svært ved at forstå. Det er jo ikke første gang. Det har nærmest været en regel, så det er ikke så underligt, at forhandlere ikke har villet købe til lager!

Et andet mere sentimentalt synspunkt er, at det er de danske produkter, som har givet Heljan den ekspertise, som de nu kan lukrere af i Storbritannien. Husk kattelommen, vi holder øje med den.

Andre eksport markeder

Der foreligger faktisk en eksportmulighed for disse vogne: I 1946-48 var 22 CP-vogne af denne type udlejet til de Nederlandske Statsbaner. De ti af dem er dækket af de numre, Heljan har bragt på markedet. ■



Forskellene på indretningen i AF- og CP-vognene. Foto Vagn Holstein



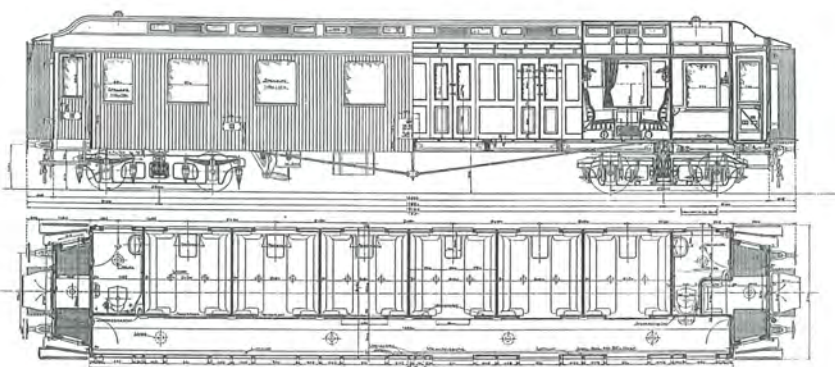
Uforståeligt, at Heljan ikke har vedlagt udsåede harmonikaer til disse dyre vogne. Bemærk de forskellige bogietyper. Foto Vagn Holstein.



CML-vognen med overmalet 1. classes tribe og nymalet litreringsfelt. Foto Vagn Holstein



I virkelighedens verden kan man dog også opleve vogne uden udfoldede harmonikaer - disse er set på Danmarks Jernbanemuseum, men skulle ikke ud at køre foreløbig.



DSBs personvogn litra AF Målestok 1/87, Spor H0

AF-tegning og tidlige spor 0-modeller. Arkiv DMJK.



Foto af model 1147, spor 0

CML-vognens skæbne

Tekst og foto Ole Linå Jørgensen

Efter udrangering hos DSB blev CML 2267 sammen med 2268 hen-sat på vognkirkegården i Skanderborg. MHVJ in spe havde en ledelse af DSB-personale, som faldt for CML 2267. I april 1968 besigtigede en gruppe medlemmer af MHVJ CML 2267 i Skanderborg og rippede 2268 for småting, der måske kunne bruges som reservedele, idet vognen forventedes ophugget. CML 2267 blev kørt til Mariager, hvor den fungerede som overnatningsvogn et par somre. Den blev

dog opgivet som veteranogsmateriel hos MHVJ og overdraget til Jernbanemuseet i 1971. Vognen er fotograferet 9. april 1971, kort før den forlod Mariager. Vognen blev omdannet fra Af 96 i 1960. Den blev i 1984 ført tilbage til udseendet som Af 96. ■



'Berliner-bogie' og meget 'træt' træværk på CML 2267, Mariager 1971. Foto Ole Linå Jørgensen.

CML 2267, Mariager 1971, kort før borttransporten. Foto Ole Linå Jørgensen

Brawas trævogn

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Brawa forfølger mange forskellige mål og retninger i disse år: Dels de "klassiske", tyske lokomotiv- og vognkonstruktioner fra epoke III, men også helt moderne vogne og lokomotiver kommer fra virksomheden – og så er der efterhånden også en ganske stor "niche-produktion" af epoke I og II-modeller, som man tidligere knapt havde turdet tænke på som storseriemodeller. Man må tage hatten af for det vove-mod, som virksomheden udviser med hensyn til modeludvalg.

En af de seneste udviklinger er de ret specielle ÖBB-bybanevogne fra Wien. Umiddelbart lyder det ikke som den store "sællert", men modellerne er allerede udsendt i flere forskellige bemalinger, såvel som enkeltvogne som i trevognssæt, så de er givetvis eftertragtede. Forbillederne stammer fra 1898, og vogntypen blev bygget i knapt 900 eksemplarer, så det var en stor gruppe. Som følge af krigsforholdene i 1940-45 blev mange af vognene spredt ud over Europa, og kun de færreste af dem kom tilbage til Østrig.

Vognene har en speciel opbygning med fem par smalle, tætsiddende ruder, kronet af nogle små trækruder foroven. Vognsiderne er på de virkelige vogne beklædt med teaktræ, og der

er tøndetag. Indretningen i 3. klasses vognene er storrums uden toilet, hvilket nok har været acceptabelt til korte, lokale rejser. Der er åbne endeperoner, bremseklodser på alle hjul og et par beholdere på undervognen – en stor gasbeholder til belysning og en mindre beholder til vacuumbremsen. På taget er der tre ventilatorer.

Påskrifterne på vognkassen er begrænset – der er 3. klassesbetegnelser, litra og ejermærke. På vangerne er der en hel del tekniske påskrifter. Modellen er, så vidt det kan bedømmes, helt i overensstemmelse med forbilledet.

Desværre er der ikke nogle danske vogne, der blot ligner denne type – det er specielt de små trækruder, der afgør forskellen, for der har været mange, danske privatbanevogne med de smalle tvillingvinduer, og enkelte af dem havnede ved DSB efter statsovertagelsen af Sydfyenske Jernbaner i 1949. Man kan dog – lige som ved omtalen af den spanske trævogn i sidste nummer – indrulle vognen som en "privat privatbanevogn" og give den en ny litrering, for det er afgjort en vogn, der pynter i et privatbanetog. ■

Brawa art nr. 45632 BBÖ Cu 33225, epoke II. Vejl. pris kr. 395,-



Den nye vogn fra Wiens bybane - som altid i høj kvalitet fra Brawa



Filigrant gitter på endeperronen



Cu-vognen har blot et enkelt storrums.

C-maskinen

Af Flemming Søeborg

Efter at K-maskinerne var blevet sat i drift fra 1894-1902, viste det sig, at de havde et stort slid på flangerne, og i årene 1903-09 blev de 19 C-maskiner bygget. De første fem blev bygget af Esslingen, de resterende af Schwartzkopff. Disse maskiner var af samme størrelse som K-maskinerne, men havde indvendig styring og cylindre. Kedlen var lidt større og var anbragt højere oppe, og en del andre dimensioner afveg også fra K-maskinerne, som de ellers var jævnbyrdige med. Oprindeligt havde C-maskinerne flad røgkammerdør, men i årene 1915-25 fik kedlerne overhedere samtidig med, at der blev monteret spidse røgkammerdøre på C-maskinerne. Litra C havde generelt bedre ydelser end litra K, f.eks. i dampproduktionen og den indikerede effekt i HK.

I 1940 blev de atter ombygget og fik placeret sandkassen oppe på kedelryggen sammen med domen under en fælles hætte (som på F-maskinerne), og der blev anbragt små svenæsere på banerommerne. C-maskinerne kørte kun øst for Storebælt. De lignede nærmere engelske maskiner end "normale" DSB-maskiner, da Heusinger-styringen lå indvendigt, men der var god harmoni i udseendet, hvor K-maskinen i sammenligning næsten virker for "overlæst" og lavstammet. Nu var det ikke de æstetiske hensyn, der bestemte lokomotivkonstruktionerne i første omgang, men set med disse briller på var C-maskinen absolut køn og nydelig.

Særlige indsatser

Selvom C- og K-maskinerne var nogenlunde jævnbyrdige, blev C-maskinerne foretrukket til specielle opgaver. Deres faste domæne var Nordvestbanen (til Kalundborg) og til dels også på Sydbanen (til Masnedø). De kunne også ses på Nord- og Vestbanen, og i deres sidste leveår kørte de på Slagelse-Værsløv-banen med blandetog. En ganske særlig opgave var kørsel med hjælpevogn. Til det formål blev en C-maskine i 1960'erne holdt opfyret ved Godsbanegårdens Maskindepot i København, således at den konstant var køreklar. De fleste C-maskiner blev



Parat til afgang holder C 707 med Eco-rejsegodsvogn forrest den 22. maj 1949 på København H. Foto Jan Walter



Godstog med C- og D-maskiner, CU, tre Q-vogne, HJ, DB, HD, flere Q-vogne, i begyndelsen af 1960'erne på Nordvestbanen. Foto Svend Jørgensen. NJA



Maskindepotet i Kalundborg med C 701, 1950. Arkiv Danmarks Jernbanemuseum

dog udrangeret i løbet af 1950'erne, hvor der blev bygget mange, nye Mo-vogne og My-lokomotiver, men nr. 708, 710, 712 og 717 overlevede til sidst i 1960'erne.

I 1960'erne var der en del udflugtskørsler med C-maskiner på Sjælland, hvor lokomotiverne kom uden for deres

vante strækninger, hvilket gav fotografene nye og spændende muligheder for billeder af disse smukke maskiner i andre omgivelser. Næsten alle maskinerne blev herefter hugget op. C 708 blev efter de aktive dage brugt i årene 1969-76 til forskellige udflugter og en filmoptagelse, "Spøgelsestoget", der går for at være en af de ringeste, danske film overhovedet. Maskinen blev officielt udrangeret så sent som i 1982 og må således være det sidst udrangerede damplokomotiv ved DSB.

Nr. 708 er bevaret og står i Roskilde Remise. Der er så vidt vides ingen aktuelle planer om at restaurere maskinen, da der i forvejen er flere køreklare K-maskiner (563, 564 og 582), men forhåbentlig kan den engang igen komme ud at køre ved egen kraft. ■



C 717 og D IV med 1.000 t gødningstog i Kalundborg til Slagelse, vinter 1963. Foto Svend Jørgensen-NJA



Personale ved C 707 for små hundrede år siden. Arkiv Danmarks Jernbanemuseum.



Den festligt udsmykkede C 708 i Nykøbing F, maj 1958. Lokomotivet har givetvis kørt et udflugtstog til byen. Foto Holger B.D. Sørensen.



I 1960'erne var kørsel med hjælpevogn en typisk opgave for C-maskinerne. C 712 i Hellerup, den 7. maj 1963. Foto Holger B.D. Sørensen



Fuld fart på C 708 under en udflugtskørsel. Foto Vagn Holstein.



Udflugtstog med C 708 og tre CL-vogne ved Dybbølsbro den 23. september 1970. Arkiv Danmarks Jernbanemuseum.



C 712 i Kalundborg 1962. Foto Vagn Holstein.



Den sidste tid inden skrotningen holdt C 717 på Københavns Godsbanegård. Den er fotograferet den 25. juni 1965. Maskinen blev udrangeret i 1968. Foto K.E. Jørgensen



Et par skrotningsklare lokomotiver afventer ophugning. Det er Hs 388 og C 710, formodentlig i København. Foto Leif Bang

C-maskinen i model

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Nogle gange skal man vente længe, før ens drømme går i opfyldelse. Det gælder især, når det drejer sig om de mere specielle, danske forbilleder, som ikke bliver lavet af de store producenter – og nok heller aldrig vil blive det. Her er det C-maskinen, som har været ønsket af mange, men som hidtil kun har været lavet som et ret besværligt byggesæt fra Keyser – og som mange selv har prøvet at bygge. Teoretisk skulle det være et ret let lokomotiv at bygge, især fordi styringen ligger indvendigt, men helt let har det nu ikke været – jeg har selv prøvet kræfter med et af byggesættene, og jeg fik aldrig lokomotivet ud at køre, men måtte nøjes med en henstillet C-maskine.

Derfor kom det som en dejlig nyhed, da Finn Lekbo for nogle år siden bekendtgjorde, at han ville lave C-maskinen efter den vellykkede K-maski-



C- og D-maskiner i forspand med et lille godstog undervejs.

ne. Nu er den her så, og den har været værd at vente på. Der er – desværre – atter tale om meget få, håndbyggede eksemplarer, men det er kram og kvalitet helt ned til de oprullede dækkener under førerhustaget – det er en stor nydelse blot at betragte modellen, der næsten udelukkende er bygget i metal i overensstemmelse med mål, dimensioner og udseende.



Lokomotivførersiden på C-maskinen fra Team Felix. Foto Asger Christiansen.



C-maskinen set fra fyrbødersiden. Som det ses, er det en meget harmonisk maskine, som Team Felix har gengivet perfekt

C-maskinens historie er beskrevet andetsteds, men det er skønt, at det i dag ikke er noget problem at finde passende materiel til dette lokomotiv. hobbytrade har lavet de typiske CRM-vogne, der var almindelige bag C-maskinerne, men også CP-, CPE- og rystevogne passer til dem – tilige med forskellige Q-vogne og andre, ældre typer. Ønsker man det helt ekceptionelle, kan man også lade C-maskinen køre i forspand med en D-maskine for at trække store godstog – også noget, der kan lade sig gøre i model.

C fra Team Felix

Tilbage til modellen. Det er en håndbygget model, og det har selvfølgelig sin pris. Der er ikke den store prisforskel på C- og K-maskinerne, og hvis man så bort fra den manglende styring på C-maskinen, kunne de to maskiner ved en overfladisk betragtning godt tages for at være ens.

Det er de ikke, og blandt de største forskelle, som kendetegner C-maskinen, er den højereliggende kedel med gennemsyn under den, tenderen med lige sider og kanter, større sadel til røgkammeret og andre sikkerhedsventiler. Også emaljeskiltet på dommen adskiller de to maskiner, ligesom de lange påfyldningsrør af kobber ind til kedlen er forskelligt udført. De to maskiners skorstene er også af forskellig højde. På førerhusets frontvæg er der tydelige nitterækker på litra C, så alle kendetegn er nøje gengivet. En anden detalje, man bemærker, er, at kulbunkerne på de to tendere ikke er lige store.



Røggkammer og skorsten m.v. set lidt fra oven

Andre detaljer er fjedrende puffere og ret enkle, men derfor heller ikke anmassende koblingskroge. Det betyder, at der så heller ikke er kortkoblingskulisser, men det kan accepteres. Modellen har, lige som Finn Lekbos andre modeller, ikke lys, men – helt ærligt – hvem kører med modeltog i bælgravende mørke? Dengang C-maskinerne var i drift, kørte man kun med lygterne tændt i mørke og eventuelt i tåget vejr, så det er ikke noget savn. Modellen er analog, men når lejlighed gives, skal den udstyres med dekoder.

Trækkraften er udmærket og svarer til, hvad der er behov for – der er hæfteringe på de forreste drivhjul, og motoren ligger i tenderen. Kraften overføres via et karadnled, som ikke

er helt usynligt – det går jo tværs gennem førerhuset og burde nok lige have været malet sort for at camouflere det. Vægten for C-maskinen er 343 gram, hvor K-maskinen pudsigt nok kun vejer 334 gram – trods ekstradelene i form af styring.

Finn Lekbo har med C-maskinen præsteret endnu et flot arbejde i serien af danske lokomotivmodeller, og lige som med K-maskinen kunne man ønske sig, at en storserieproducent ville lave disse to modeller i vore dages kvalitet for et større publikum. Finn Lekbo standser imidlertid ikke ved C-maskinen – han har andre modeller under forberedelse: HV nr. 3, en lille privatbanemaskine, som helt givet vil blive populær, et nyt oplag af O-maskinen skulle også være



Sikkerhedsventiler og fløjte i meget fin gengivelse.

Førerhuset med oprullet lærredsskærm



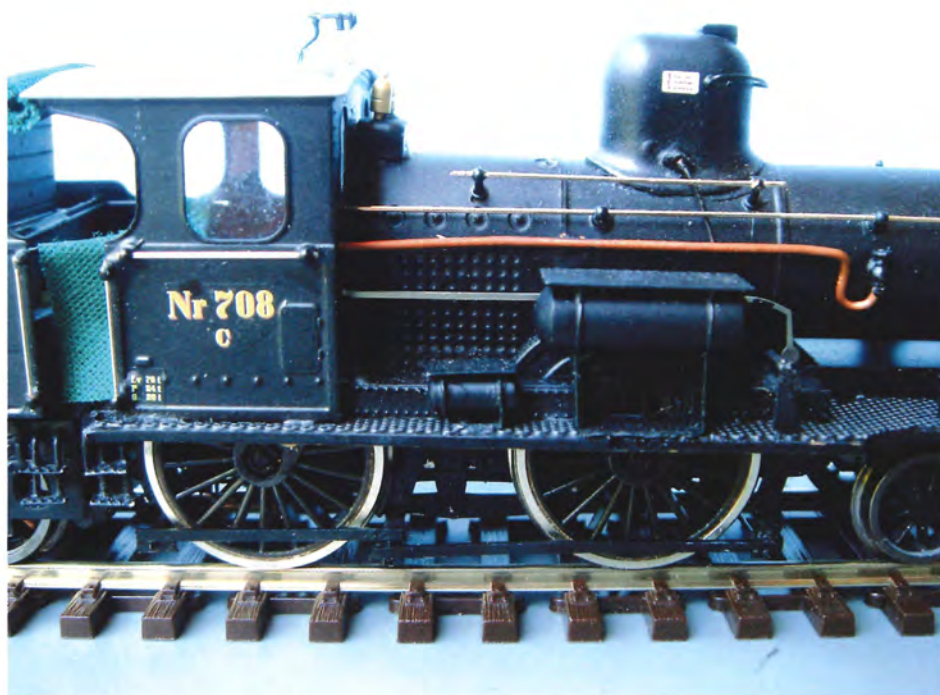
Tenderbagsiden er meget enkel.



Emaljeskiltet på domen med advarsler mod køretråd kan tydeligt læses. Skiltene sad kun på maskiner øst for Storebælt

under forberedelse, og så overraskelsen – R-maskinen, der er tegnet færdig, men som nok ikke kommer de første par år. For ét må man være forberedt på med Lekbos modeller – der er lang ventetid – men i ventetiden kan man så gå og glæde sig over det, der kommer!

Team Felix: DSB C 708. Håndbygget model. Vejl. pris ca. kr. 10.400,- ■



Udsnit af førerhus og kedel med smukke detaljer



Min gamle Keyser-model med lidt skavanker



Litra C 708 med lille godstog i det dejlige forårslandskab.

Mindernes spor i Odense

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Vi kender det alle til hudløshed: Her og der ligger der forladte sidespor til industrier og virksomheder – spor, der engang tjente samfundet, men som siden forlængst er blevet forladt og afskåret fra resten af den skinnearbejdende verden. I alle byer, hvor der har været jernbaner, ligger der sådanne rester – enten med skinnerne på plads, men helt overgroede eller asfalterede, eller også blot i form af smøger, stier eller skæve mellemrum mellem bygninger.

I Odense udgik der flere industrisidespor fra banegården, og et af dem lå på den østlige side af banegården, lige efter overføringen for den store vejunderføring for Thomas B. Thriges Gade. Sidesporet havde forgreninger til forskellige virksomheder, men det er mange år siden, at trafikken ophørte på sporene, der siden har henligget i 'dvaletilstand'. Stamsporet fortsatte forbi en skrotplads og diagonalt gennem krydset Østergade/Østerbro/Grønlandsgade og videre ud.



Man skulle tro, at det var oplægget til et eventyr, og det er det på sin vis også - den nye banesti i Odense.

Indtil for få år siden lå skinnerne stadig midt i krydset, men blev siden fjernet. Og så var det vel bare et spørgsmål om tid, førend resten af sporet også blev fjernet. Det skulle gå anderledes.

Nytænkning

I forbindelse med den kolossale forandring af Odense, der sker i disse år, og som volder trafikanterne konstante hovedbrud, gøres der noget for at



Det sorte krimskrams er grafitti - sjovt nok kan nævenyttige medborgere ikke afholde sig fra dette hærværk

bedre på omgivelserne, og en dag var fortovene i krydset fuldstændigt ændret med nye klinker, beplantning og lamper. Det så også ud som om, at der var parallelle streger mellem klinkerne – kunne det være skinner?

Jeg standsede bilen – det er i disse år næsten håbløst at bruge den kollektive trafik i byen, hvor buslinierne konstant omlægges – gik ud og så, at skinnerne fra sidesporet stadig lå, hvor de altid havde ligget – men at der ud til krydset var lavet smuk klinkebelægning ved siden af og mellem skinnerne. Desuden var skinnerne bevaret på begge sider af krydset – der var lagt stabilgrus mellem dem, således at de dannede den ydre ramme om stien. Ydermere var der opsat moderne lysarmaturer, så dette er eksempel til efterfølgelse, når kommuner og andre myndigheder i de kommende år vil omdanne forladte jernbaner til stier: Det kan godt lade sig gøre at bevare jernbanen (skinnerne) og samtidig omdanne strækningen til sti – det burde man have gjort på Slagelse-Næstved-banen og dermed skabt en unik kulturoplevelse. Det pudsige ved forholdene i Odense er, at der på den anden side af den endnu eksisterende jernbane ligger endnu et stisystem, nemlig på den nedlagte Kertemindebane. Den nye sti er et flot træk af Odense Kommune, der ellers ikke har budt på de positive oplevelser meget længe! ■



Som det ses, fortsætter spor-stien østpå. Den grå boks helt til højre er det gamle betjeningspanel for jernbaneoverskæringen - også det er bevaret - men uden funktion



Lokalkendte genkender stedet - bagest skimtes banedæmningen for den fynske hovedbane.

Adresseændring ...

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



Farveprægtigt godstog i Kolding

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Godstogene, der kører gennem Danmark, kører ikke for vor fornøjelses skyld, og hovedparten af godsvognene er møgbeskidte – men de tjener deres formål, nemlig at fragte gods godt, sikkert og miljømæssigt forsvarligt gennem landet. Det giver dermed også bedre plads på vejene til de kolossale mængder af lastvogne, der i de kommende år vil brede sig mere og mere til gavn og glæde for – ja, for hvem?

faktisk også to Ks-vogne fra CFL i vognstammen. Ks-vogne er forlængst forsvundet fra vore egne breddegrader, bortset fra enkelte specialvogne, så det var dejligt at se, at disse aldrende UIC-standardvogne stadigvæk kan bruges – og tag det som et tip til de hjemlige modeljernbaner: Epoke III-materiel er stadig gangbart i epoke VI – og ikke kun i form af My-lokomotiver!



Nærbillede af de forreste vogne i godstoget.



Det oplivende, men beskidte godstog i Kolding 2. maj 2016.



Lange rækker af beskidte skydevægsvogne er nok ikke den bedste reklame for jernbanetransport

Nå, tilbage til godstogene – eller til det ene, jeg så den dag i Kolding. Der holdt Mz 1456 med et godstog, desværre ikke helt nemt at fotografere. Til gengæld lyste de tre-fire første vogne i den grad op i landskabet af snavsede skydevægs- og sidestøttevogne, at jeg måtte kigge nærmere på dem. Der var forrest en teleskoptagsvogn (særlig snavset), dernæst en lysbeige/rød AGA-gastankvogn (patineret), så fulgte en beige Linde-gastankvogn (patineret), to himmelblå, spanske biltransportvogne (rene) og givetvis flere vogne, som jeg dog ikke kunne se – lige som man ofte ikke kan se skoven for bare træer. Her var det dog skydevægsvogne og bag dem et Railion-lokomotiv, der holdt i vejen.

På læssevejen holdt en hel del sidestøttevogne af Rs-typen med spuns-væg-profiler – og der var



CFL-Ks-vogn 21 82 3300 153-4 med stålprofiler.

Mens jeg gik der og kiggede på holdende vognstammer, var der henne ved havnebanen aktivitet – en MK-maskine rangerede en lang vognstamme over krydset og ned til havnen. Inden jeg kom derhen, var toget ”over alle bjerge” – og dog. Det lykkedes at få et par billeder af det inde bag det gitter, der i vore dage totalt udelukker almindelige mennesker fra at gå en tur på havnen. Nå, rangertrækket bestod også ”kun” af fire-akslede skydevægsvogne, så det var i det mindste ikke fotogent – men alligevel. trist, at jernbanen i vor tid lukker sig så meget om sig selv. ■



CFL Rs-vogn 31 82 3905 732-2 tungt læsset med spunsvæg-elementer på læssevejen.



Den anden CFL-vogn med nr. 21 82 3300 186-4.



Bag lås og slå - det er slut med 'at gå sig en tur langs med havnen'.



Flot, blå biltransportvogn 24 71 4370 114-9 fra Transfesa - tj, man må glæde sig over de godsvogne, der trods alt kører i Danmark.

Linie 9 – bindemidlet i byen

Af Flemming Søeborg

Det er i år 50 år siden, at linie 9 blev nedlagt som sporvogn i København. Det skete den 30. april 1966. Linie 9 var noget særligt i det københavnske sporvejssystem, idet linien nærmest kan ses som bindemidlet, der holdt nettet sammen. Linien var det nærmeste, sporvejene kom til en ringlinie, og det havde også været planerne på et tidspunkt at skabe en ringlinie, men planerne blev – bortset fra enkelte supplerende spor i f.eks. Lyrskovgade – aldrig ført ud i livet. Til gengæld havde linie 9 berøring med næsten alle andre linier bortset fra med linie 20, som på en måde kørte i sit eget reservat. Linie 3 og 4 mødte heller aldrig linie 20, så det var en lille, sluttet skare der holdt sig væk fra "Bjergbanen", som linie 20 kaldtes.

Da linie 9 forsvandt, forsvandt som antydnet nettets sammenhængskraft. De øvrige linier mistede lidt forbindelsen med hinanden, og de enestående omstigningsmuligheder mellem linierne blev kraftigt reduceret – ikke sådan at forstå, at man ikke længere kunne stige om, for det kunne man



Hovedtypevogn 256 med scrapbivogn passerer Børsen en dag i 1950, hvor cyklisterne ellers dominerer gadebilledet. Arkiv SoB.



Vogntog med 331 rangeres ind til Sundby remise i 1963. Bagved ses en 'Dukke Lise'-vogn fra linie 2. Foto Jan Walter.

gøre så tit, man lystede inden for en time, men da sporvejsnettet var på sit bedste, behøvede man sjældent at skifte mere end én gang fra én sporvognslinie til en anden for at nå frem til sit bestemmelsessted i byen. Man kan også sige, at de tiloversblevne linier mistede orienteringen, efter at linie 9 forsvandt, for flere af dem fik andre endestationer, alt efter hvad der passede bedst ind i nedlæggernes kram: Linie 1 blev afkortet fra Hellerup til Svanemøllen i den ene ende og kørte til K.B. Hallen i stedet for Jydholmen i den anden ende, linie 10 og 16 måtte bytte endestationer i Valby hhv. Enghave, fordi det var mest praktisk i forbindelse med nedlæggelserne, men på intet tidspunkt tog man hensyn til passagererne.

Linie 9 havde ellers haft en strålende karriere. Den begyndte i 1904, i første omgang fra Holmbladsgade til Lille Vibenshus. Herfra blev den ad flere omgange i 1914 og 1919/20 forlænget ad Jagtvej, Falkoner Allé og videre ad Pile Allé til Roskildevej. I 1951 blev endestationen flyttet til Kammasvej ved Carlsberg. Ved Roskildevej havde linien haft vending i trekantspor, hvilket nok kunne gå for små hund-

rede år siden, men som senere viste sig at være både farligt og besværligt med den stigende trafik. Undervejs fra Østerbro mod Frederiksberg fik linie 9 følgeskab af linie 18, der blev oprettet i 1919 mellem Svanemøllen og Valby. Linie 18 afløste samtidig den frederiksborgske Tværlinie mellem de to runddele på Nørrebro og Frederiksberg. Linie 9 og 18 passede godt sammen, men allerede i 1958 kvitterede linie 18 for venskabet og forsvandt fra bykortet. I stedet blev linie 9 forlænget til Toftegårds Plads.

En selskabelig linie

Linie 9 havde det særkende, at den fulgtes med flere linier på delstykker af ruten og senere krydsede de samme linier. På Amager var det linie 2 og 8 (samt et kort stykke med linie 5, 13 og 19), hvorefter den ved Børsen takkede for selskabet og smuttede over til linie 1, 6 og 10, som den fulgtes med et længere stykke vej. Ved Østerport drejede linie 9 ned ad Østbanegade for sig selv, men ved Århusgade havde den et kortvarigt stævnemøde med linie 3. Ved Lille Vibenshus krydsede den med linie 1, 4 og 14, ved Vibenshus Runddel med linie 6 og 15, ved Tagensvej med linie 10 osv. Ude på



Sløjfen ved Sundby Remise 1957 med ventende vogntog på linie 9 og 13. Foto Jan Walter.

Frederiksberg krydsede den igen med linie 2 og 8 samt linie 1 og 14, og i Valby atter med linie 6 og 15. Dertil kom naturligvis alle de andre krydsninger med resten af linierne minus som sagt linie 20. Som det forstås, gav det glimrende omstigningsmuligheder.

Da linie 9 måtte opgive ånden, skete det under fredelige forhold. Et af de sidste vogntog bestod af motorvogn 304 og bivogn 1392. Det er tilfældigvis de samme numre, som de store sporvognsmodeller, der nu er havnet på Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm, har – tilfælde eller ej. Her er de dog beskiltet som linie 6. Modellerne stod

i flere år på Danmarks Legetøjsmuseum på Valdemar Slot, men er nu – efter at være forbilledligt restaureret af Leif Bang – havnet på deres rette plads.

Dagen efter sporvognsophøret på linie 9, den 1. maj 1966, markerede KS den afgørende sejr over det gamle system med en omfattende kavalkade med mange af de gamle sporvogne fra Svanemøllen Remise til Allégade Remise – en tur, som alle, der var med på, mindes med blandede følelser. Der var nærmest tale om et sørgetog, for sporvognene skulle bagefter afbrændes, så undervejs blev de plyndret for



Her ses de vogntyper, som kørte på linie 9 de sidste år. Hovedtype 252, scrapbivogn 1038, bogievogn. på Falkoner Allé, den 26. april 1966. Foto Leif Bang.

alt løsøre – skiltene var i høj kurs. Ledelsen tog det i stiv arm, for københavnernes trang til at eje og bevare noget fra sporvognene betød, at der er ret mange skilte og andet i omløb – men ind imellem til skyhøje priser.

Linie 9 hed på grund af de herlige rød/grønne farver papegøjen, og de kulørte skilte og lanterner gav bybilledet ganske særligt præg, hvad enten det var dag eller nat. Linie 9 kørte med mange forskellige vogntyper, men den fik aldrig moderne ledvogne. Da linie 9 havde en meget lang rute, blev den delt i to ved overgangen til busserne: linie 9 og 18. Busserne var nok nye, smarte og moderne i forhold til de gamle sporvogne, men de kom aldrig på højde med forgængerne, og få år senere blev busserne udrangeret – slidt op. ■



Et pletskud med to tværsædevogne på linie 9 ved Lille Vibenshus i 1958. Foto Jan Walter.



Trængsel på Strandboulevarden bl.a. med bogievognene 568 og 1563 samt scrapvogn 479 den 28. april 1966. Foto Leif Bang.



Et klassisk gadeparti ved fra Pile Allé ved Frederiksberg Kirke, vinter 1966. Bilen til højre er en Lloyd. Foto Jan Walter.



Optoget med de gamle sporvogne på vej til udrangeringen, her på Jagtvej ved Tagensvej den 1. maj 1966. Foto Leif Bang.



Et falsum - linie 9 fik aldrig ledvogne, men et par spøgefugle omdannede nr. 878 for en stund til ledvogn på linie 9 i Sundby. Remise, den 28. april 1966. Foto Leif Bang.

Umbauwagen fra Brawa



Brawas nye B4yg-vogn med Görlitz-bogier.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

De to- og treakslede "Umbauwagen" er for kenderne af tyske jernbaner et begreb – disse moderniserede, grønne vogne var gennem mange år et fast indslag specielt i regionaltrafikken i det daværende Vesttyskland. Det typiske sidebanetog var en rød V 100 med en eller flere af disse Umbauwagen efter sig, tit også med en "Silberling" hægtet på.

De fireakslede Umbauwagen baserede sig på ældre, prøjsiske kupévogne, der blev radikalt ombygget til 1. og 2. klasser, rene 2. klasser samt 2. klasser vogne med bagageafdeling (AB4yg, B4yg og BPw4yg). Undervognene fik samme længde på 19,46 m, og den nye vognkasse af stål modsvarede tidens krav med store vinduer, lyse, rummelige storrums, nye toiletter, lukkede overgange med gummivulster og slutlys. Der var såvel døre på endeperronnerne som dobbeltdøre i midten, og vognene var holdt i samme stil som de treakslede Umbauwagen. Nogle vogne beholdt de gamle Görlitz- eller Schwanenhals-bogier, mens andre fik moderne Minden-Deutz 41-bogier. I alt blev der ombygget 1.800 vogne fra 1955 og ind i 1960'erne, og de sidste vogne blev først taget ud af drift i 1995. Enkelte er bevaret af museer og jernbaneklubber.

Brawa-modellen

De grønne Umbauwagen er typer, som nærmest er et "must" for tyske modeltogsproducenter, så det er derfor ikke underligt, at Brawa nu er sprunget på vognen og har lavet denne serie af modeller. Da vogntypen er så almindelig,

har Brawa måttet gøre noget ekstra ud af modellerne, og det er lykkedes - til en vis grad, men indretningen kunne være bedre.

Rammerne er smalle og svarer til hver enkelt vogntype; støtterne på vognbunden er fritstående, bremseudrustningen nøje gengivet, og indretningen

består af flere dele. Bogierne er flot graveret. Alle håndbøjler er separat monterede og fjedrer, da de er af fleksibelt plastmateriale. Vognkassen er matgrønt lakeret med præcise påtryk, og bremseomstillergreb m.v. har de rette farver. Der er vedlagt pose med bremseslanger m.v. til valgfri montering.



Gavlen på den nye vogn.

Når man tager taget af, kan man nyde indretningen med gulv i én farve, sæder i en anden og skillevægge i en tredje farve, og vognen venter egentlig bare på at blive befolket af masser af passagerer. Vognene er forberedt til indvendig belysning og slutbelysning. Serien af Umbauwagen omfatter såvel de tre vogntyper som vogne fra epoke III og IV med de forskellige bogietyper, så der er udsendt hele 12 varianter på én gang. ■

Brawa art. nr. 46086 DB B4yg. Vejl. pris kr. 450,-



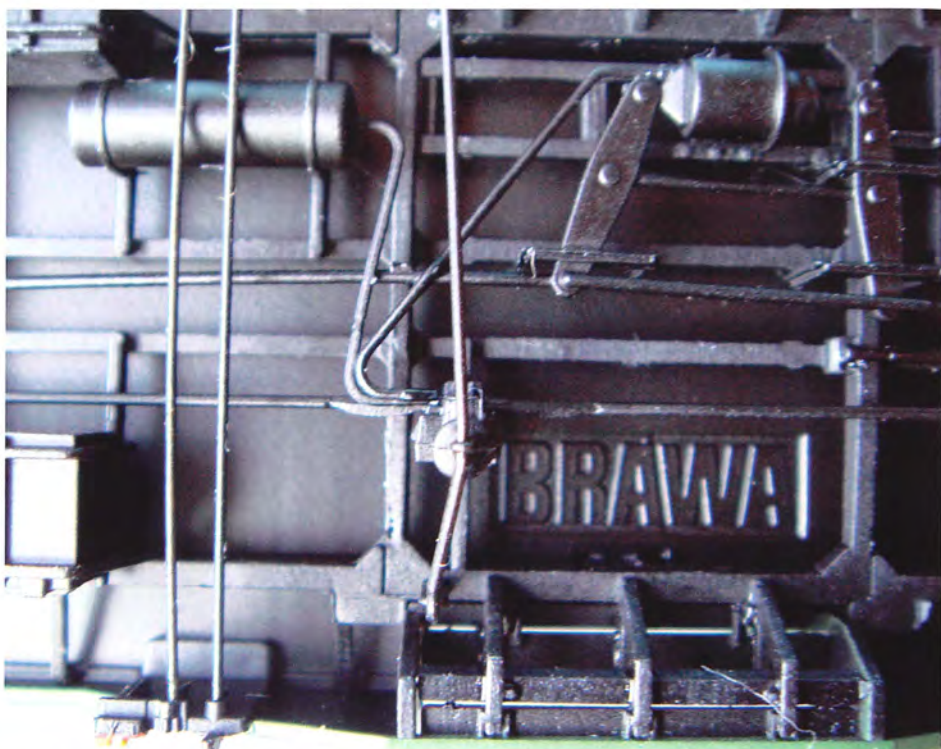
Midterindgangspartiet er perfekt genskabt.



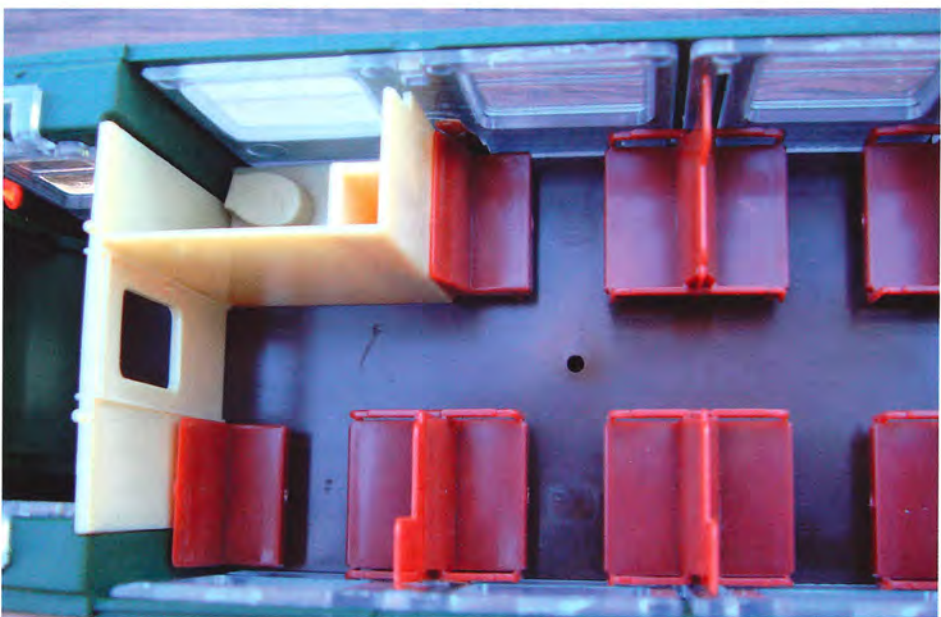
Den ret spartanske indretning i B4yg-vognen. Bemærk billedet på bagvæggen. Foto DB.



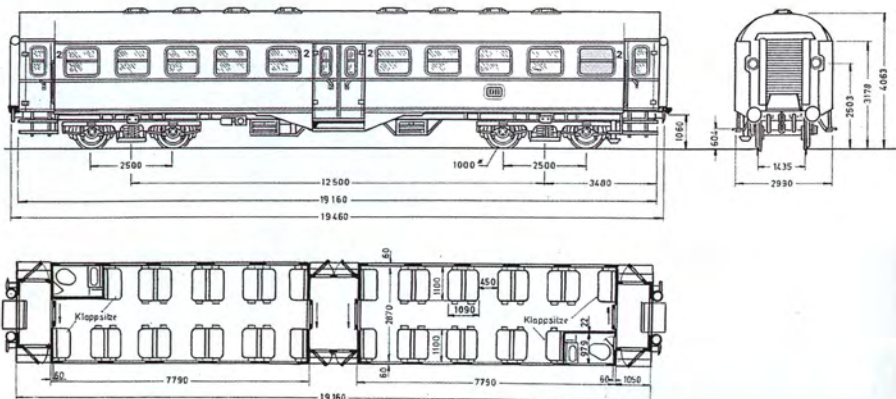
Forbilledet, dog her som epoke IV-vogn med nyt litra Byg 514. Foto DB.



Undervogn med mange detaljer.



Indretningen i Brawas vogn kunne godt have fortjent lidt bedre detaljering, ligesom farven på sæderne er lidt forkert.



Skitser med mål af B4yg-vognen. Arkiv DB.

Letbyggede motortog fra Uerdingen/Duewag

Af Flemming Søeborg

Da udviklingen inden for jernbaner absolut ikke står stille, har der for flere af værkerne i serien "motor materiel" fra bane bøger været behov for nye, gennemredigerede oplag, og det er nu sket for bind 4, der omhandlede materiel fra Uerdingen og Duewag. Det gør bind "4.2" også, men siden førsteudgaven er Lynetterne næsten forsvundet, MR-togene nærmer sig udrangeringen, og Regio-Sprinteren er tilkommet – dog kun i få eksemplarer. Endvidere er billedmaterialet stort set udskiftet, og der er nu hovedsageligt tale om farvebilleder. Tegningerne er også nytegnede, så det er ikke blot et "kosmetisk" nyoplag – det er et helt nyt værk med nye oplysninger.

Hele optakten med privatbanernes udfordringer og overvejelser først i 1960'erne gør forfatterne rede for, og ret hurtigt udskilte to mulige leverandører sig i feltet af tilbudsgivere – Hilding Carlsson i Sverige og Waggonfabrik Uerdingen i Forbundsrepublikken Tyskland. Scandia var på det tidspunkt travlt beskæftiget med at bygge materiel til DSB, så den fabrik var ude af billedet.

Forskelligt materiel i Sverige og Tyskland blev afprøvet, og da Uerdingen gav de bedste garantier vedrørende materiellet, valgte de tre privatbaner (LJ, GDS, HFHJ) materiel herfra. Kontrakten blev underskrevet i november 1963 med levering i foråret 1965. Resten er historie, som man siger.

Y-togene eller Lynetterne

Y-togene, som de kom til at hedde (efter Uerdingen, udtalt som "Yrdingen", og efter deres litrering "YM", "YP", "YS"), blev en succes fra begyndelsen. En af prøverne for togets løbeegenskaber gennem sporskifter var, om et glas cognac, anbragt i vindueskarmen, kunne blive stående, uden at de ædle dråber løb ud af glasset. Det lykkedes, og det blev fejret – med cognac. I de følgende år blev der leveret ikke mindre end 148 Y-togsenheder til de tilbageværende privatbaner, hvortil kom 12 enheder til DSB (til Lille Nord).

Leverancerne foregik i syv serier 1965-84 med en efternøler til HHGB i 1988. I folkemunde kom disse tog til at hedde "Lynetter".

Bogen omhandler naturligvis ikke kun leveringen af Y-togene, men også deres daglige brug, og de talrige ombygninger og de mange forskellige bemalninger vises i et hav af billeder og tegninger. Teksten er særdeles informativ og skrevet med vid og bid, så der er på ingen måde tale om en "tør" skildring af Lynetternes historie.

DSB's MR-tog

På samme måde bliver DSB's nye togsæt MR gennemgået. Da de blev indsat i driften vest for Storebælt i 1978, betød det et stort skridt fremad for passagertallene – togene blev hurtigt populære, da de var meget komfortable og betød et kvalitetsløft på sidebanerne. Der blev efterfølgende bygget MRD-vogne til sammenkobling med de leverede MR-vogne, således at oprangeringen blev MR-MRD. Disse sejtrækkende togsæt kom på en måde til at fungere som nye "Mo"-vogne, idet de til tider fik hastende godsvogne med sig, i andre tilfælde kørte posttog, medførte liggevogne og sågar kørte "Englænderen" med en tillempet 1. klasse.

MR-togene blev senere opfrisket, og ved den politisk bestemte udlicitering til Arriva i 2002 måtte det private firma leje mange MR-sæt af DSB, men siden er hovedparten af MR-sættene blevet overtallige, og typen står foran udrangering. Bogen behandler også disse togsæt med udførlig tekst og mange nye billeder samt nye tegninger. Endelig behandles RegioSprinteren, som kun Nærumbanen anskaffede, grundigt. Disse tog skulle måske have erstattet mange Y-tog, men RegioSprinteren var bedre egnet som en art



"dieselsporvogn" uden hygge, som Hornbækbanens kunder sagde om RegioSprinteren. Bagest er der omfattende datalister med alle enheder og deres skæbne.

Det er en bog med blivende værdi. Måske læser man den ikke fra ende til anden med det første, hvilket den dog sagtens tåler, men da den rummer alle disse nyere togsæts historie og skæbneforløb, vil man uvægerligt gang på gang have brug for den – hvis man ellers interesserer sig for udviklingen på jernbanerne gennem de seneste 50 år.

John Poulsen m.fl.: *motormateriel 4.2. Letbyggede motortog fra Uerdingen/Duewag. bane bøger 2016. 160 sider, tværfORMAT, indbundet. Vejl. pris kr. 448,- ISBN 978-87-91434-45-7.*

EAN 4086-943-3-854-7 – ny vogn til Storebælt

Af Flemming Søeborg

Sund & Bælt, der står bag Storebæltsforbindelsen, har i vinter fået en ny, lavsidet godsvogn til vedligeholdelsesarbejder. Vognen, der er malet blå med grå sider og knaldgule trin m.v., synes at være opbygget på en af de tidligere skinnetransportvogne, som nok igen stammer fra nogle lange, toakslede godsvogne.

Det hører absolut til sjældenhederne, at en dansk jernbanevirksomhed anskaffer nye godsvogne, så vi må lykønske Sund & Bælt med den nye vogn – og håbe, at den bliver til gavn og glæde for virksomheden. Den skulle ikke være uoverkommelig at lave i model – og med de klare farver vil den live op blandt det snavsede og ensartede materiel, man kører med i epoke VI.



Vi skal til at vænne os til andre former for mærkning af jernbanemateriel i fremtiden.
Foto SoB

Den nye tjenestevogn uden litra - men flot, som den står helt nymalet ved Nyborg station, februar 2016. Foto SoB.



Læssefladen er blåmalet og næsten for pæn til at blive brugt til diverse gods.

En anden slags passagerer...

Tekst og foto Tommy Jørgensen

Nogle rejsende har ikke forstået, at man skal respektere de gule prikker på perronen, når der ikke er tog, men skal stå yderst på perronkanten for at se om S-toget til Andeby dog ikke snart kommer.

Både hr. og fru And så dog en togrevisor og fløj, inden toget an(d)kom.

Billedet stammer i virkelighedens verden fra Albertslund S-station.



Nyt fra Danmarks Jernbanemuseum

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Lang tids forberedelser er nu færdige, og det nye "Videncenter" på museet er nu åbnet for alle. Det er indrettet i de tidligere administrationslokaler og indeholder det omfattende og nemt tilgængelige bibliotek og dertil indrettede læse- og skrivepladser. Det er blevet meget nemt at gå på jagt efter bestemte oplysninger om stort set alt inden for jernbaneverdenen – og det er jo ikke kun køreplaner, ordresamlinger og personaleoptegnelser, som museet har. Der er også en meget omfattende samling af litteratur om stats- og privatbaner samt udenlandske baner, som nu er alment tilgængelig i de lyse og velindrettede lokaler.

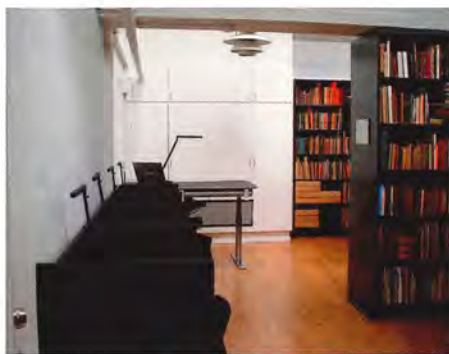
Fotosamlingen er også ved at blive digitaliseret og vil derfor også blive tilgængelig for alle. Endnu er blot et par tusinde af de skønnede 150.000 billeder scannet og lagt på nettet, men målet er, at alle billeder med tiden bliver scannet. Kig på museets hjemmeside og prøv selv at søge billeder – det er legende let, da man kan søge på mange søgeord. Billederne kan frit bruges af private med angivelse af fotografens navn og museet, men til kommerciel brug skal der betales for brugen.

Bemærk, at "Videncenter" kun er åbent efter aftale med museet. Der er adgang onsdag 10-13, torsdag 13-16 samt første lørdag i måneden (11-15). Aftal tid pr. telefon 66 13 66 30 eller mail jbmuseum@dsb.dk.

Derudover var pinsens arrangement med det blå Thomas-tog lige så stor en succes som sidste år, idet besøgstallet var næsten det samme som i 2015. Efterfølgende kunne museets medarbejdere glæde sig over en stor mængde af tilfredse og begejstrede e-mails og sms-beskeder fra de besøgende, som kom fra hele landet. Forhåbentlig vil sommerens arrangementer blive lige så velbesøgte nu, hvor museet atter kan køre med damptog.

Se de aktuelle arrangementer og kørsler på hjemmesiden

www.jernbanemuseet.dk



Videncentret på åbningsdagen - forhåbentlig bliver læsepladserne snart fyldt op af interesserede.



Thomas ankommer og rejser desværre bort ad landevejen. Foto Danmarks Jernbanemuseum



Blå tog er atter på mode, ser det ud til...



Thomas gør sit til, at der er stemning og dampmiljø på museet.



Thomas Tog-personalet 2016. Foto Flemming Wedell - Danmarks Jernbanemuseum.

WLABr-sovevognen – og lidt mere

Tekst og fotos Mikkel Elling, Kalundborg Modellerne

Vi har i klubben lavet en model af DSB WLABr-sovevognen i 1:87. Den er bygget på af en af Limas modeller i 1:76, som er skåret op på alle leder og kanter. Den er blevet ca 3.5 cm kortere og 5 mm lavere, så den nu fremtræder i korrekt størrelse i forhold til Bcm-vognene. Derefter støbes vognkasserne i resin. Boggier m.m. er fræsset i plastic.

Sovevognen er lavet af den engelske udgave fra Lima i størrelse 1:76. Den er først blevet skåret igennem på langs, og der er lavet et nyt mellemstykke til vinduerne, da de skal være mindre. Den er selvfølgelig også skåret lodret over, da der skulle tages ca. 3.5 cm ud af længden. Taget er gjort både smalere og lavere ved, at vi har savet af i begge sider. Udluftningen på taget i den ene ende er blændet. Det hele er samlet over en masse skilleveje, som er sat i for at holde faconen, når formen skal laves. Gavlene er som alt andet savet over både lodret og vandret for at få den rigtige bredde og højde. Da alle sider og gavle var limet sammen, skulle der spartles og slibes mange gange. På indersiden er alle vinduer blændede, for at det flydende gummi til formen ikke skal løbe inde i modellen. Hele batteri/teknik-"kassen" under vognen er lavet på samme måde. Masteren er lavet 2 % større end den endelige model, da materialet krymper under hærdeningen.

Selve støbningen af en overdel tager ca. to timer på den måde, vi gør det.

Bund og boggier er fræsset ud og samles meget nemt. De eneste koblinger, vi kan få plads til, er Symoba, som ikke fylder ret meget. For at få rigtige vinduesrammer har vi fræsset dem i 0,3 mm tykkelse, og der er selvfølgelig også glas, der passer præcist i rammerne.

På samme måde har vi bl.a. støbt overdele til privatbanernes IC2, OHJ BLS og DSB's AF-vogne.

Alle vore modeller sælges i begrænset omfang, da formenes levetid ikke er uendelig. Man kan altid sende en mail og spørge, hvad vi kan levere.



Privatbane-IC2 i færdigsamlet og dekoreret udgave.

Vi producerer også et hav af fræsedet til modelbanen lige fra færger og en stor landsbykirke til små palletanke til regnvand i villahaven. Vi laver også de øl-containere, som befordres i godstog flere gange i døgnet fra Fredericia til Høje Tåstrup. Vi laver selv udkast til transfers, og Skilteskoven laver dem så for os.

Information om de produkter, der kan leveres, kan ses på hjemmesiden www.1:87byggerne.dk



Et flot tog i landskabet - OHJ's motorvognssæt.



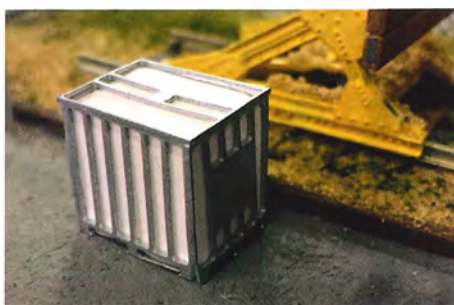
Som det ses, passer WLABr-vognen nu sammen med det øvrige H0-materiel.



Nyeste generation af ølcontainere til togene Fredericia-Høje Taastrup.



OHJ BLS-overdele klar til samling, bemaling og øvrig dekoration.



Også en pallettank har modelbyggerne lavet.



Havnekranen hørte forhen til det typiske inventar i mange havne.



Var det noget med en stor landsbykirke.



De nye ølcontainere 'fanget' i et godstog, der susede gennem Odense den 2. maj 2016. Foto SoB

Skræddersyede byggesæt?

Tekst og fotos Vagn Holstein

87-gruppen, et samarbejde mellem Nils-Erik Norsker, Peter Abel og Vagn Holstein, barslede i december med en ny idé: Byggesæt til alle DSB personvogne af "CP-typen". Det omfatter vogne med tøndetag og pladesider med litraer AF, AR, ARM, ASM, AT, ATM, nogle CM, CO, CP, CPM, CQM, altså rigtig mange forskellige vogne. Hvordan skulle det kunne lade sig gøre?

Vagn Holstein havde for nogle år siden, til gruppens eget brug, lavet afstøbninger af Heljans CP-gavle for at kunne bygge forskellige CP-vogne, hovedsagelig på grundlag af Tikøbs fræsede sider. Det viste sig hurtigt, at ved at udvikle de første støbninger til fire forskellige gavle* kunne langt de fleste personvogne med dette udseende bygges relativt nemt.

På Frederiksberg Legetøjsmarked i december 2015 viste Vagn Holstein sin idé frem for offentligheden for første gang (ganske vist med begrænsning på hvilke vogne, der kunne laves). Responsen var prompte, godt hjulpet af en omtale på "Rundremisen" og "Mosebanen". Inden december var omme, forelå de første 40 bestillinger – og nu er der 50 bestillinger!

Det var nok til at projektet skulle videre. Det vil sige, at centrale dele måtte skaffes i større antal, for at projektet kunne lykkes, frem for alt velegnede tage. Med Ulrik Tarp Jensens venlige mellemkomst blev der arrangeret et møde med Heljan i januar i år, hvor vi fik lov til at købe dele fra CP- og CM-produktionen, således at projektet kunne realiseres. Stor tak til Heljan for hjælpen. Den anden vigtige partner er Kim Møller i Tikøb, som står for fræsning af vognsiderne og støbning af nogle af bogierne. Klaus Kongsted leverer litreringer og Dekas forskellige detaljer.

Når dette læses, er Heljan-delene ankommet fra Kina og venter nu på at blive sammensat til mange forskellige byggesæt, det er det, der er det specielle ved dette initiativ: Man bestiller et byggesæt til lige netop den vogn, som man ønsker sig, så sammensætter Vagn byggesættet med netop de dele,

der er nødvendige for at bygge netop den vogn.

Forud er gået mange studier af billeder og tegninger af vognene. Det har Peter Abel stået for, støttet af hans store samling af materiale om netop disse vogne. Nils-Erik Norsker har udviklet et lille ætseark med fine detaljer, som løfter resultatet af anstrengelserne. Det er meningen, at dette initiativ forhåbentlig vil genskabe lysten til selv at bygge rullende materiel igen.

Et typisk byggesæt vil indeholde:

- Et sæt korrekte gavle støbt i resin. Der er fire forskellige typer (87-gruppen)
- Et sæt fræsede sider med diverse lister og vindueskanter (Tikøb)
- Et stykke plastcard til bund
- Et sæt vinduer (Heljan/Tikøb)
- Et tag (Heljan)
- Sæder til indretning (endnu ikke klar)
- Et sæt bogier støbt i hvidmetal (87-gruppen eller fra Heljan)
- Et sæt undervognsdetaljer (Dekas, Norsker etc.)
- To sæt harmonikaer (Heljan)
- Fire Fleischmann-aksler med stjernehjul (kan fravælges)
- Et sæt Symoba KK-kulisser (kan fravælges)
- Litrering fra KM-Text (hvis den findes)

Forventet udsalgspris ca. 650,- kr. alt incl.

Giv din interesse til kende via en mail til Vagn Holstein på Vagn@holstein-consulting.dk



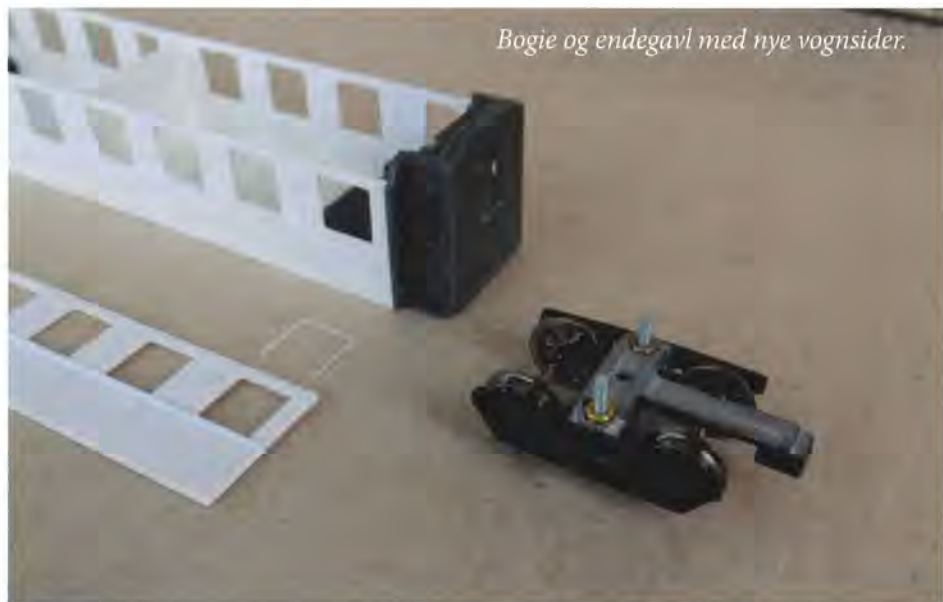
Oversigt over forskellige udgaver af vogn typerne.



Gavle med forskellige taggrundinger og andre forskelle.



Vogne med forskellig indretning.



Bogie og endegavl med nye vognsider.

Nyttig "dims" fra Danmarks Jernbanemuseum

Det måtte jo komme, før eller siden – og nu er øjeblikket altså kommet, hvor Danmarks Jernbanemuseum har sat en produktion af USB-nøgler i form af tog i produktion. Der er tale om simplificerede én-vognsudgaver af et IC3-tog (her må det vel hedde "IC1"...) og et S-tog. Begge kan deles på midten, hvor USB-stikket sidder godt beskyttet. Begge "tog" er lavet af hård plastic, der næsten føles som viskelæder, men det kan de dog ikke bruges til.

Kapaciteten er moderat – blot 4 GB, og det vil mange finde er latterligt småt, men den relativt lille hukommelse er valgt for at holde prisen nede – der alligevel sniger sig op på 129,- kr. for nøglen. Til gengæld pynter USB-nøglen ubetinget mere på skrivebordet end de fleste andre typer – og så har man altid noget jernbanerelateret inden for

rækkevidde. Nøglen vil givetvis vække opsigt, hvis man bruger den under arbejde i toget. ■

*DSB USB-stik, 4 MB. Pris kr. 129,-
Fås hos Danmarks Jernbanemuseum,
Odense.*

Her i brug som USB-nøgle.



Memory-stick'en samlet som et kort S-tog

Sechers Rutebiler

Af Flemming Søeborg

Igennem flere årtier var Sechers Rutebiler et stort rutebilselskab på Djursland med flere ruter, bl.a. mellem Grenå-Ryomgård-Århus og Randers-Mariager-Hadsund. Begyndelsen var en enkelt rute, Korup-Thorsager-Løgten-Århus, åbnet af Søren Secher i 1932. Ruten blev en succes, og det lille firma voksede år efter år, men hele tiden styret fra hjemmet i Rostved. Her foregik også reparationer på rutebilerne med den lokale tømrer og smed – rutebilerne var bygget på træskeletter med sejldug som tag.

Der måtte flere gange bygges nye garager til rutebilerne, der blev større og større, men selvom driften voksede i omfang, fortsatte virksomheden at blive drevet under meget hyggelige og hjemlige forhold, hvor chaufførerne ofte var en del af husholdningen hos rutebilsfamilien – et rigtigt familieforetagende.

Sønnen, Erling Secher, kom ind i driften med nye idéer. Firmaet ekspanderede med turistikørsel, postbefordring og olietransport, og Erling Secher selv blev aktiv som landsformand for Landsforeningen Danmarks Bilruter. Kulminationen på virksomheden kom i 1989, da firmaet åbnede en ægte fjernbusrute mellem Polen og Sovjetunionen – faktisk på samme dag, som Berlinmuren faldt. Det betød, at ruten slet ikke fik den betydning, som der var lagt op til, og andre faktorer så som udlicitering af buskørsel gjorde, at familieforetagendet til sidst blev solgt til Swebus i 1995.

Bogen er glimrende fortalt med masser af billeder af rutebiler, og teksten er skrevet af journalisten Michael Hansen. Det gør, at teksten er klar, koncis og informativ. Bagest i bogen er alle rutebiler oplistet med data.

Nu kunne man spørge om, at hvad kommer et rutebilselskab og jernbaneinteresserede ved, men i dette til



fælde har der faktisk været ret mange berøringspunkter jernbane-vej. Mange af ruterne havde forbindelse med jernbaner, og Secher overtog en del rutebiler fra lukkede privatbaner og fra DSB. Endvidere var Erling Secher med i arbejdet på at holde gang i Randers-Ryomgaard banen med projektet "Djursland for Fuld Damp", og endelig er flere af Sechers ældre rutebiler bevaret og kan ofte ses i forbindelse med arrangementer på veteranjernbaner. ■

Michael Hansen: Grænseløs Buskørsel Sechers Rutebiler. 104 sider, indbundet. J-bog. Ishøj, 2016. Vejl. pris. kr. 295,- ISBN 978-87-996494-0-2.

Sporvognssæsonen er startet

Tekst og fotos John Schøler Nielsen

Det var en pragtfuld, solbeskinnet dag fredag den 22. april, dagen hvor Sporvejsmuseet slog portene op for den 39. sæson. Alt var gjort klart til åbningen, vognene var pudset og personalet var klar til indsats, og pladsen foran Valby Gamle Remise sydede af aktivitet. Det er jo et særdeles spændende museum. Undertegnede, som selv både har været konduktør og har været med til at bygge museet op fra den pløjemark, det var i 1970'erne, kan stadig forbavses over alle de ting, der sker på museet. Bygning af en tredje remise med gamle butikker i gademiljø samt busgarage er bare en lille del af de forandringer, der er sket og vil ske de kommende år. En trolleybuslinje er ligeledes planlagt samt en igangværende udvidelse af metersporsstrækningen med en sløjfe i hver ende.

Man bliver næsten helt forpustet af alle de spændende ting, der sker på Sporvejsmuseet, der sker store forandringer for hver gang, man kommer. Et besøg kan i allerhøjeste grad anbefales, også hvis man bare har den mindste interesse for gamle gadekøretøjer. Og så er det jo også en tur tilbage til "barndommens gade", hvor jeg tog sporvognsline 5 ned til Nørrebro station og med Hareskovbanens Mo kørte videre ud til Bagsværd, hvor jeg var i lære. Det er nøjagtigt de samme lyde og lugte og skramlen og "dingding" som dengang.

Når man ser museet i dag, må man jo sige, at de flittige medarbejdere virkelig har fået et museum "på skinner". Det er i dag alt det, som man som medarbejder drømte om, dengang vi stod i mudder til knæene og var med til at bygge museet op. Der er kommet mange flere energiske medarbejdere til siden dengang i pionerårene,

hvor det nærmest kun var en håndfuld frivillige. En af museets meget spændende aktiviteter befinder sig på Bornholm, hvor man har en restaureringsfilial, hvor der pt. sker nogle meget spændende restaureringsprojekter. Man er bl.a. ved at genopbygge en gammel skærmmotorvogn anno 1915, en meget flot sporvogn, som måske vil kunne ses i løbet af 2016 på museet tillige med to gamle, toetages Frederiksberg-sporvogne samt en tilhørende bivogn. Disse projekter kan i øvrigt ses på facebook siden "SHS Bornholm", hvor der også ligger billeder af vognenes opbygning.

I løbet af sommeren er der diverse spændende arrangementer på museet, bl.a. kan nævnes kørsel med hestesporvogn og hest omnibus, koncert med HT-orkestret, aftenåbent med sporvogne i drift, astronomisk stjernekig og meget mere. Program kan ses på facebook siden: Sporvejsmuseet.



Et anakronistisk billede, for linie 20 og hestedrevne omnibusser fandtes ikke på samme tid, men alt kan lade sig gøre på et aktivt museum. Foto John Schøler Nielsen.

I Valby Gamle Remise er der en udstilling om Danmarks første, nyanlagte sporvej, nemlig letbanen i Aarhus, som i skrivende stund er ved at blive anlagt. Den første moderne danske sporvogn er allerede bygget, det kan ses på fine plancher i remisen. Og så kan man selvfølgelig køre i skoven med en gammel sporvogn. På metersporsstrækningen kan man opleve sporvogne fra Aarhus og Flensborg, og måske kan man få en tur i kronprinsens sporvogn fra Melbourne. Der er meget at se og opleve.

Jeg forundres stadig over museet og alle de ting, der sker, selvom jeg er kommet der siden 1975, og turen dertil går jo igennem det smukkeste, sjællandske landskab, et landskab jeg kender ganske godt helt fra lille. Min farmor boede nemlig tre kilometer fra, hvor museet kom til at ligge, så museet blev også en del af min barndom, specielt fordi vejen til museet går lige forbi min farmors gamle hus. Men tag selv dertil og se det. I vil absolut ikke blive skuffet. ■



En telelinse kan give helt andre indtryk af omgivelserne som her, hvor Flensborgmotorvogn nr. 36 skal forcere en større stigning.



Sporvejsmuseets hoffotograf Torben Liebst foreviger personalet denne første åbningsdag.



John i mudderet på Skjoldenæsholm i 1977, hvor anlægsarbejderne var i fuld gang. Arkiv JSN.



Vogn 567 er under restaurering af Jesper Reinfelt og andre SHS-medlemmer på Bornholm. Foto John Schøler Nielsen.



Så kan De godt komme ud i forårssolen, Frøken. Foto John Schøler Nielsen.



Et par af de meget flot restaurerede vogne, KS nr. 437 fra 1918 og NESA nr. 929 fra 1934 ved Valby Gamle Remise fra 1901. I remisen er der omfattende udstilling af genstande, plancher, effekter og naturligvis sporvogne fra mange byer.

På de lokale veje ved museet kan man opleve sådanne køretøjer fra tid til anden - en hest omnibus fra K.O. Foto John Schøler Nielsen

Ny Mz fra Roco

Tekst og foto Flemming Søeborg

I løbet af året sender Roco en variant af Mz serie I på markedet. Der er tale om Mz 1406, som kommer i epoke IV-udgave uden sneplov, med runde puffere, rød/sort bemaling, færdigmeldeblink (uden funktion), og med buede frontruder. Udseendemæssigt altså fra cirka 1979-81. Bemærk, at billedet af Mz 1406 viser maskinen i udseendet i 1994 med blændede sideruder, sneplov, slutlanterner og elstik på fronten. Endvidere kommer der et nyt oplag af den rød/sorte MY efter sommerferien til AC- og DC-systemerne. ■



Lys i Kulissen



Svenstrup Hovedbanegård, med den smalle perron lige under skyerne.

Tekst og fotos Niels Nørby

Baggrundskulisser er et ofte forsømt emne på danske modelbaner, hvilket er synd. Når man nu har gjort et stort arbejde ud af at virkeliggøre sin lille verden i model, bør denne også "afrundes" på en måde, så tilskueren ikke umiddelbart oplever, hvor modelbanen hører op. Det kan lyde som en stor og vanskelig opgave, men dette er slet ikke tilfældet, og indsatsen er det hele værd.

Jeg tror, at det værste eksempel jeg i den henseende har oplevet, var et større H0-anlæg i en lejlighed, hvor væggene var dekoreret med orange-gult tapet, og hvorpå store solsikkeblomster dominerede billedet. Anlægget var helt uden nogen form for baggrundskulisser, og det samlede indtryk var derfor alt i alt en smule nedslående.

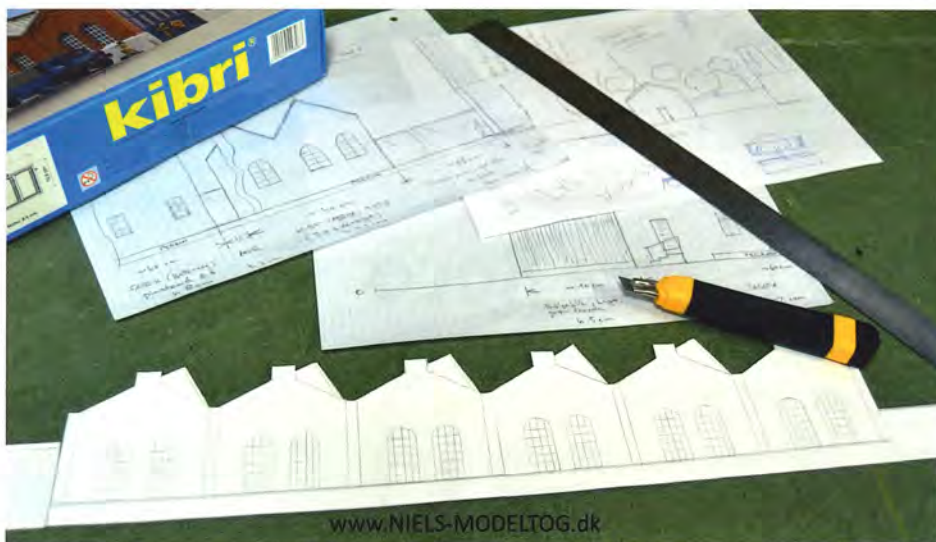
Vi kan her lære meget af vores udenlandske modelbanekolleger, hvor der især i USA og England gøres en stor dyd ud af implementere kulisser og reliefbygninger på så at sige alle anlæg. I modelbanelitteraturen og på internettet kan der således hentes megen inspiration, der i praksis let kan omsættes til egne forhold. Og ønsker man en hurtig løsning, tilbyder de fleste store tilbehørsfirmaer færdigtrykte fotostater, i reglen på nogle meters længde og med næsten ethvert tænkeligt landskabsmæssigt baggrundsmotiv.

På mit eget H0-anlæg har det fra starten af været en forudsætning, at der skulle indgå baggrundskulisser. Dette på trods af et lokale, hvor væggene ellers er malet i en nogenlunde diskret, lyseblå kulør. Alle bagkanter og en mellemliggende kulisse (scenic divi-

der) påføres derfor et lag glasfilt, som først spraymales "vådt i vådt" med forskellige hvide og blå kulører. Så langt så godt.

Men skyerne skal jo helst ikke nå helt ned til jordhøjde, og hvis hele arrangementet yderligere påtænkes at skulle illudere et større byområde, må der mere til. Helt præcist må overgangen mellem jord og himmel skjules bag reliefbygninger, træer, små forhøjninger eller lignende, der indsættes for at bryde den ellers retlinede og uønskede ensformige optik.

Den bageste perron på min største station Svenstrup H. er godt en meter lang uden for det overdækkede område, men er samtidig kun et par centimeter bred, hvilket giver lidt udfordringer ved det her påtænkte reliefbyggeri. Med udgangspunkt i Kibris prisbillige byggesæt nr. 9808 (lille klædefabrik) skitseres et scenarie bestående af fabrikkens sider, en lav sidebygning, en lang mur og en toetages rødstensgavl, der lå i rodekassen. Med denne form for kit-bashing kan omkostningerne holdes i den lave ende,



Fantasiens får frit løb i kartonmodellen.



Opstillingen vurderes i det rette miljø.



Der bliver "lys i kulissen".

og man får samtidig ryddet lidt op i sine gemmer.

Hele temaet udføres først i karton til en prøveopstilling og ikke før, at udseendet er fundet helt acceptabelt, kan det egentlige modelbyggerarbejde påbegyndes. En gennemgående bagplade af eks. 0,8 mm plastcard letter samlebprocessen og den endelige montage på anlægget. Det må hele tiden have for øje, at tykkelsen på det færdige resultat ikke må overstige 5-6 mm pga. den smalle perron. Der bliver således ikke mulighed for større dybdemæssige forskydninger mellem de enkelte vægelementer. Fabriksvæggene samles nu i forlængelse af hinanden, hvilket kræver lidt tilskæring. Men herefter kan delene males, patineres og vinduer m.m. monteres.

Da der ej heller er plads til almindelige lygtepæle på den smalle perron, indbygges der i stedet et par lamper i fabriksvæggen. Der er heldigvis god plads til ledningsføringen bag fabrikkens høje betonsokkel og videre væk gennem et lille hul i perronen.

I den højre ende af "frisen" illuderes en bygning, der en gang i tidligere tider har huset Import/Eksportvirksomheden Gommesen A/S. Den er nu forladt, og forfaldet er så fremskredet, at man har måttet sætte træplader for flere af vinduesåbningerne. Det hele



Omkring midnat skinner der kun et søvnigt "lys i kulissen" på den stille Svenstrup H.

venter egentlig blot på at blive jævnet med jorden, så Statsbanerne kan overtage arealerne. Alle delene til bygningen stammer som nævnt fra rodekassen og er hurtigt samlet.

Slutteligt kan hele scenariet tilføjes lidt pynt i form af tidstypiske plakater og skilte, samt en smule grenafklip fra et gammelt modeltræ. Og herefter kan den omkring 90 centimeter lange model fæstnes på bagvæggen med almindelig montagelim.

Så nu er der "Lys i kulissen" på Svenstrup H. ■



Vi befinder os i 1978, hvor EF reklamerede med sprogrejser for ungdommen.



IC167 er netop ankommet fra Frederikshavn på spor 4.



Det forfaldne domicil for Gommesen Import/Eksport.

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

udkommer næste gang

**11. august
2016**

Sort som natten

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Fleischmann har udsendt en ny tankvogn, denne gang fra kemikaliefirmaet Union, der opstod som en sammenslutning mellem et par firmaer i Stettin og Magdeburg i 1872. Firmaet producerede svovlsyre, kali-ammoniak, superfosfat og kiselfloursalte. Senere tilkom fabrikker til benmels- og limproduktion i Königsberg i Østprøjsen.

Vognen er helt sort og udstyret med fine detaljer på toppen af tanken. Selvom nittede tankvogne er talrigt repræsenterede i modeltogsbranchen, har denne nye vogn noget over sig, der virker attraktivt. Tanken er ret lang og lav, platformen på tanken tilsvarende lang, og der er hele fire studser/luger med håndgreb på tankryggen, så der er flere detaljer, som øjet kan fæste sig ved. Undervognen er gennembrudt, og der er standard-bremsehus og selvfølgelig kk-kulisser, men mærkeligt nok ikke eger- eller stjernehjul.

Påskrifterne er omfattende på såvel hjemstavnsplader som vanger, og tanken er holdt i matsort farve. Vognen er hjemmehørende i Stolzenhagen-Kratzwick, og den er revideret den 9. januar 1939 – altså ren epoke II.

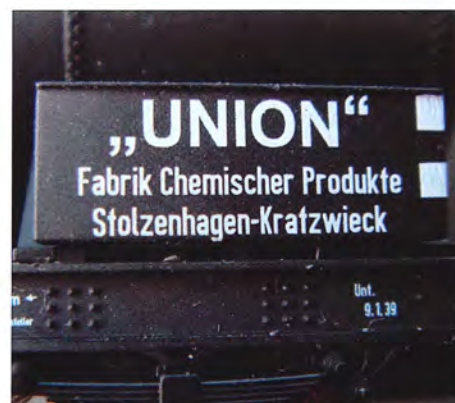
Fleischmann art. nr. 544203. DRG "Stettin" Union-tankvogn, epoke II. Vejl. pris kr. 180,-



Aktie fra Union-værket 1929 - dog værdiløs i dag



Skarpt påtrykte påskrifter er normen hos Fleischmann.



Et markant firmanavn.



Union-tankvognen har mange fine detaljer, specielt på toppen af tanken.

Adresseændring ...

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



Bgc fra Mck



Tekst og fotos Flemming Søeborg

Overskriften lyder som volapyk eller som nonsens, men sådan er jernbanesproget fyldt af forkortelser og indforståede begreber – noget, udenforstående ryster på hovedet af. Her er der tale om de flotte liggevogne fra firmaet McK, som kom i kølvandet på "gummivognene". Modellen af Bgc-liggevognen baserer sig på Bg-typen, hvorfor der ikke er grund til at gå nærmere i dybden med hensyn til modellens mål og øvrige udførelse – disse modeller er berømmet nok.

Bgc-liggevognen er vel den første model af de første, danske liggevogne – Bgc-vognen stammer fra 1969-71, hvor 13 Bg-vogne blev ombygget. På dette tidspunkt havde D.F.D.S. opgivet natsejladsaen med rutebåde mellem København-Århus/Ålborg, og de rejsende foretrak toget i stedet. DSB var parat med attraktive forbindelser.

I det ydre adskilte Bgc-vognene sig kun i påskrifterne fra de andre Bg-vogne – materiellet var dengang stadig vinrødt, men flere og flere vogne havde fået den nye, karakterløse DIN 1451-typografi, som var bedre egnet til tekniske tegninger. Indvendigt var kupéerne udstyrede med fem

faste køjesenge – det må have givet lidt udluftningsproblemer! – og hver vogn kunne således rumme 45 sovende passagerer. Liggevognene blev trods det meget populære.

Den aktive periode som liggevogne blev ret kort. Ti af Bgc-vognene blev ombygget til siddevogne Bg-x i 1983, hvor DSB indkøbte brugte, tyske liggevogne, som vel har været i noget bedre stand.

McK's model er udstyret med opredte køjer, og det ser alt sammen nydeligt ud. Der mangler dog stiger i kupéerne. I gangarealet mangler vaskerummet i den ene ende og tjenestekupéen i den anden ende. Der er heller ikke gardiner vedlagt/monteret – noget, som ellers følger med mange modeller af sovevogne. Disse detaljer kunne godt have været med, prisen taget i betragtning. Litreringen er udført med DIN-skriften, lakeringen er halvmat vinrød, og den øvrige udførelse er, som man kan forvente, nemlig helt i orden. Preiser kan levere sovende passagerer til køjerne.

McK art. nr. 0902 Bgc-liggevogn 50 86 59-64 011-6. Vejl. pris kr. 579,-

Bgc-vognen i sin fulde længde - faktisk en nydelig vogn



Fem køjer pr. kupé - så er der godt belagt. Bemærk, at ruderne til gangen helt korrekt er blændet af for at sikre passagererne en god nattesøvn.



Hvad der ligner en sjette køje er - heldigvis - blot bagageplads. Her mangler det lille bagagestativ, som kunne været lavet som ætset del.



Flot påtryk i datidens trivielle DIN-skrift



Sidevindue i gangsiden -



- og toiletvindue i kupésiden

Hvordan man laver en vindruestilk om til et træ



Den tørrede stilk.

Tekst og fotos John Schøler Nielsen

Når din kone næste gang kommer hjem med en delikat klasse vindruer, så tag lige et nærmere kig på den!. Javel ja, tænker den opmærksomme læser sikkert, hvad er nu det, endnu en af tosserne. Tja, det kan man godt sige. Jeg fik ideen, da kæresten og jeg en dag havde spist nogle gode vindruer, og da jeg havde pillet den sidste drue af, så jeg, at den tilbageværende stok faktisk lignede et

fint træ. Det var dog tykt og grønt, men efter jeg havde lagt det til tørre på radiatoren nogle dage, tørrede det ind til den fineste grundstamme til et træ med grene, og det så faktisk rigtig naturligt ud.

Efter lidt fintrimning af grene var jeg klar til at sætte bevoksning på. Jeg brugte til dette formål en "bladbevoksning" fra HEKI Herbstbraun og brugte almindelig kontaktklim til at sætte den på. Jeg valgte den ud fra, at vi i vor klub "Nordvestbanen" bygger et anlæg i efterårsfarver. To af disse "vindruer" træer kan ses på det billede, hvor de står ved en å. Bemærk i øvrigt kloakudløbet i åen, en foreteelse som var meget almindeligt i 1950- og 60-erne. Billedet med de to biler er to miniature "Teknobiler" i 1:87, dekoreret med mærker fra Stoppel Hobby. Næste gang du køber vindruer, så tjek lige stokken, om den ligner et træ. Det er jo et køb med dobbelt fordel, men nok med et par lettere løftede øjne samt tilsvarende finger til issen fra din kone/ekspedient. ■

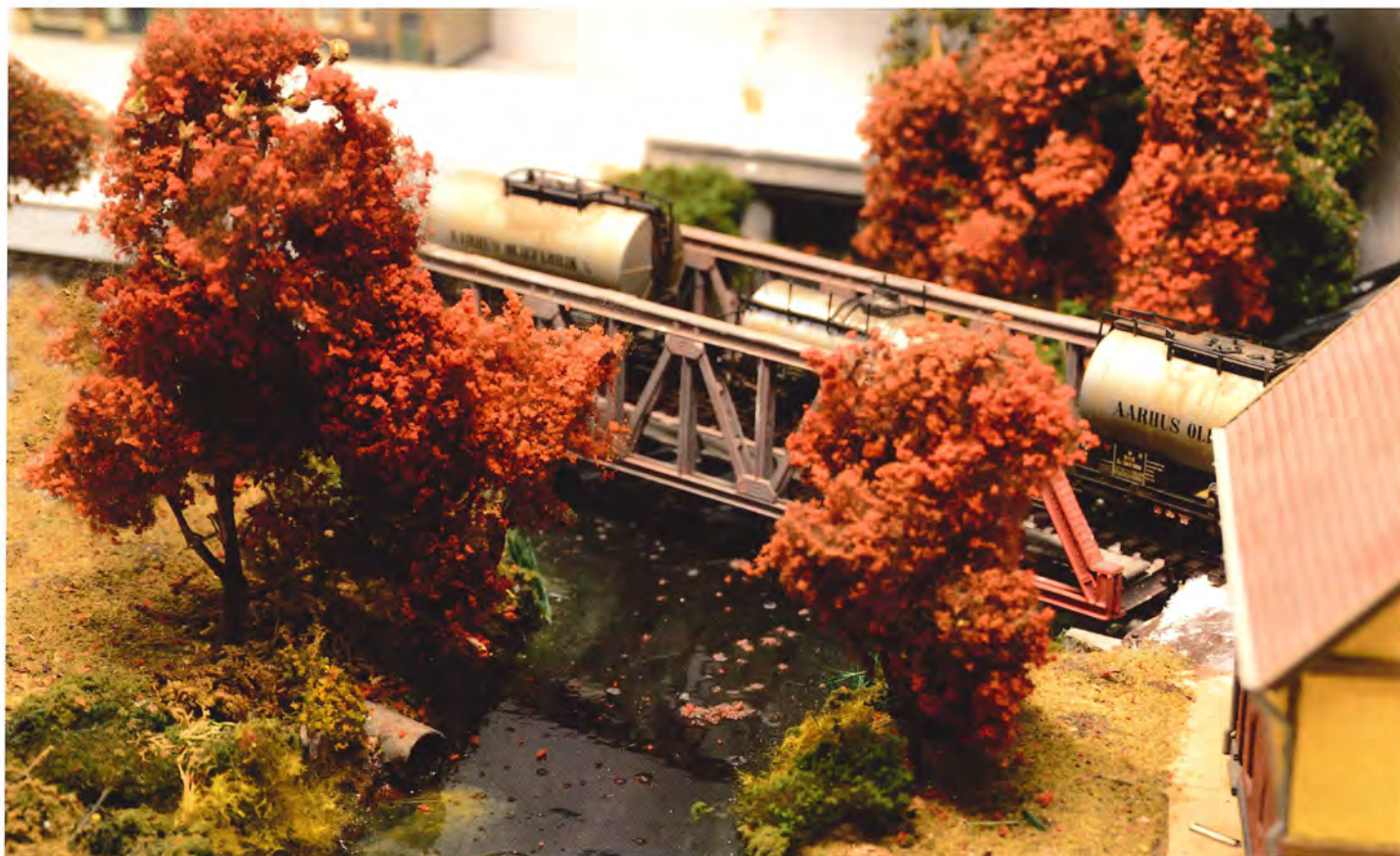


Stilken fintrimmet og opstillet med H0-'Teknobiler'

GAVEIDÉ
til manden der har alt...

... et årsabonnement på

SPOR OG BANER



Træet' er plantet på anlægget og pynter med efterårsfarverne.

Bog om TGOJ

Af Flemming Søeborg

Svensk industri har en meget lang historie; faktisk daterer brydningen af jernmalm og andre metaller sig 2.000 år tilbage i tiden, og for over 500 år siden besluttede kong Gustaf Wasa, at Sverige skulle sætse på at blive frit fra Danmark og Hanse-forbundet ved selv at være en stærk industrination. Der blev anlagt kanaler flere steder i landet, og omkring 1870 begyndte et systematisk anlæg af industrijernbaner, i øvrigt næret af den samtidige opfindelse af dynamit af svenskeren Alfred Nobel.

De tre jernbaner Frövila-Ludvika, Örebro-Köping og Oxelösund-Flen-Westmanland, der stod for transporter af jernmalm, skabte Trafikbolaget Grängesberg-Oxelösund Järnväg (TGOJ) i 1890'erne, men først i 1931 kom signaturen TGOJ på de tre jernbaners materiel.

Den vigtigste transportopgave var fragt af malm fra gruberne til havnen i Oxelösund, og det foregik først med små damplokomotiver, men med tiden krævede disse transporter større og kraftigere lokomotiver. Det kulminerede med dampturbinelokomotiverne



TGOJ Ma 407 i Eskilstuna. Foto GH-ROs

litra M3t. Hovedstrækningen blev elektrificeret 1953-56, og på et tidspunkt kørte TGOJ også passagertog til og fra Stockholm.

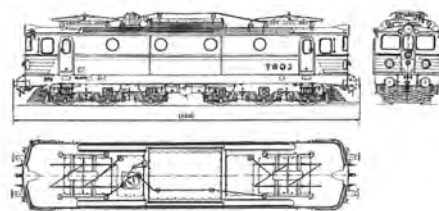
Alle lokomotiver, motorvogne og gods- og passagervogne ved TGOJ beskrives i denne bog, tillige med el- og diesellokomotiverne ved efterfølgeren TGOJ Trafik AB, som kørte godstrafik over hele Sverige 1999-2010 og i denne periode lejede lokomotiver ud. Bogen er ypperligt illustreret med over 350 billeder i farve og sort/hvid, og desuden er der materielrids, adskillige landkort og omfattende lister over materiellet. Der medfølger en DVD med næsten to timers film om TGOJ's damplokomotiver, ellokomotivet litra Ma og diesellokomotivet Z66. Bogen er letlæst,



Bogens forside - måske lidt kedelig at se på

velskrevet og indeholder mange henvisninger i teksten til videre læsning på området. ■

Sundström, Erik og Frederiksson, Christer: TGOJ Lok och vagnar. 320 sider, indbundet, rigt illustreret. Stenwalls 2016. ISBN 9-789172-661929. Vejl. pris kr. ca. 275,- DKK



Tegning af litra Ma fra TGOJ.

Nem ombygning til Carlsberg-ølbil

Tekst og fotos John Schøler Nielsen

Vi har tidligere her i bladet vist nogle af Johns fantastiske flotte mini-udgaver af de velkendte Tekno-modeller, og han har atter tryllet en fin, lille model med et Tekno-forbillede frem. Her er hans lille beretning om ølbilen:

- Jeg fik ideen til den, da jeg så en model af en Chevrolet pick-up fra Busch samt en Hanomag lastbil med åbent lad fra Wiking. Ved at "parre" de to biler fik jeg ølbilen ud af dem. Jeg tog førerhuset fra pick-up'en fra Busch, mens undervognen og ladet kom fra Hanomag'en, og jeg gav den en gang hvid og grøn maling. "Teknomærkerne" lavede jeg selv ved at nedkopiere de rigtige teknomærker på et doku-

ment og derefter printe dem ud. Det blev helt fint.

Ølkasserne er fra "EpokeModeller" (det var s . . dyrt), men de pynter helt fantastisk. Jeg kunne ikke lade være med at sætte siden med Carlsberg-navnet udad, selv om det nok er ukorrekt. Presenningen er et stykke af et tebræd, som er blødt op med fortyndet hvid lim og derefter "malet" med en blød pensel ned over kasserne. Når det er tørret, sidder det, som om en presenning er slængt henover kasserne, det ser helt godt ud. Faktisk har bilen eksisteret i virkeligheden, måske ikke helt i "Tekno"-udgaven, men meget tæt på som det vedhæftede billede viser. ■



Lille parade af 1:87-Tekno-biler med Carlsberg-vognen i midten. Foto John Schøler Nielsen.



Chevrolet pick-up som ølbil hos Carlsberg. Arkiv John Schøler Nielsen

Damp i forspand

Tekst og fotos John Schøler Nielsen

Det var et flot syn om morgenen den 17. april i år. For en gangs skyld var jeg stået tidligt op for at overvære dette spektakulære syn af to damplokomotiver opfyret og i forspand holdende på Centralværkstedet i København. Anledningen var, at ARLA hos DSB Museumstog havde bestilt et særtog til Holbæk, hvor børn og forældre kunne komme ud og se "dansende køer", som kom på græs efter at have stået opstaldet hele vinteren. Til dette formål havde man fået DSB Museumstog til at køre et særtog derop og tilbage. Det var et meget stort tog, ikke mindre end ni vogne havde man på krogen, man måtte endda låne en CL- og en CLE-vogn hos Østsjællandske Jernbaneklub. S736 var nede og hente dem dagen forinden i Køge. Desuden havde man fået overført både K 563 og en række museumsvogne fra Jylland, og det hele var blevet opstillet på Centralværkstedet med hjemmевærnsfolk som antigræffittivagter. Hvor er det dejligt at DSB Museums-

tog igen kan komme ud og køre med deres materiel, efter de nu har fået en ny sikkerhedsansvarlig.

Det var dejligt at se de to maskiner holdene sammenkoblede. S-maskinen er min yndlingsmaskine. Denne maskine, der udstråler bastant kraft, er fantastisk, når den holder og syder og ryger. Der er noget magisk over et damplokomotiv, som er fyret op, det er næsten som om det er levende, og alle de lyde et sådant maskineri kan komme med. Luftpumpens tikken, dampens syden, kulskovlen, der skrabber mod fyrdøren m.m. Det var pragtfuldt i strålende morgensol. Det oplever man ikke på en grim dieseldåse, men smag og behag er som bekendt forskellig..

Folkene fra DSB Museumstog havde virkelig gjort et stort stykke arbejde for at få det hele til at klappe, og det er sikkert en opgave, de ikke glemmer lige med det samme. Jeg har virkelig respekt for det arbejde, de frivillige gør for at holde det kørende. I får de tre store G'er: GODT GÅET GUTTER! Jeg nåede desværre ikke at kom-



To gamle kæmper klar til afgang fra Godsbanegården.

me ud og se toget i landskabet, men fik nogle dejlige billeder af toget på vej mod Hovedbanegården, og i den anledning fik "Det gule Palæ" nok den sidste, rigtige farvelhilsen, nemlig den ære at blive indhyllet i røg og damp fra to hårdtarbejdende damplokomotiver på vej op ad maskinsporet til GB for derefter at bakke ind til Hovedbanegården, hvor der stod 450 børn og



I den spæde forårssol holder K 563 og S 736 på KH GB og syder



K 563 ved Den gule By, som det kunne have set ud for 70-80 år siden.

forældre med store øjne. Toget tiltrak kolossal opmærksomhed på banegården, da det indhyllede hele Tiegtensgade samt omegn i et tykt kulrøgsslø, som lugtede pragtfuldt (syntes jeg). To unge piger på broen kommenterede det således: "Hold da op, som togene forurene i gamle dage, så er der godt nok sket en udvikling med de nye tog", og det havde de egentlig ret i, men det var jo en anden tid dengang.

Det lød fantastisk, da toget fik afgang af to hårdtarbejdende damplokomotiver, som trak et fuldtlastet tog. Man fik virkelig en fornemmelse af, hvordan de store landsdelstog må have set ud i 1950'erne, når de kørte af sted til færgeren i Korsør. For dem, der vil se mere, ligger der en hel del videoer af toget på You-tube. Skriv dette i søgefeltet: "Særtog fra København med Litra K 563 & S 736". Det var et flot tog, som man måske aldrig ser mere. En sjov detalje var, at for nøjagtig 41 år siden kørte der også to damplokomotiver i forspand fra samme spor. Det var E 994 og P 917, som kørte indvielsestog til åbning af Jernbanemuseet i Odense. Der var jeg såmænd også med den 17. april 1975. ■



Som et sidste farvel - K 563 og S 736 med udflugtstoget passerer resterne af Det gule Palæ for sidste gang



Klar til afgang fra Den gule By

Riviera-Express i N

Af Rolf Brems

Trænger passagererne på anlægget til den ultimative luksus, eller mangler du noget flot og imponerende til vitrinen, så tilbyder KATO/Lemke en serie med berømte, europæiske vogne fra Wagon-Lits.

De er lavet i tre serier, en syv-vogns serie, Le Train Bleu, en fem-vogns serie, den kendte Orient Express og så den her omtalte, Riviera Express med fire vogne. Sættet består af to sovevogne og to Pullmann-spisevogne. Parvis er de ens, men med forskellige litreringer. Riviera Express udgik fra Amsterdam og Berlin til Cannes, kørte langs med Middelhavet via Genova og videre mod Napoli.

Vognene er noget af det ypperste, jeg har set, de er så gennemført med alle detaljer. Her tænker jeg især på de for Pullmann typiske, ovale vinduer med diamantsprosser, messing-våbenskjoldet på vognsiden for Wagon-Lits, men også messingbeslaget under sidedøren med påskrifter så små, at jeg ikke kan læse dem. Indretningen i sove- og spisevognsløb er også i særklasse, man kan se borde og stolerygge, bordlamperne lyser rødt under kørslen, ja man burde sætte nogle gæster ind og en hvidkitlet kok i

køkkenafdelingen. Vognene vejer 30 gram og er letløbende. KATOs hjulflanger er mindre end på gængse N-hjul, men jeg kunne nu ikke aftvinge en afsporing af vognene.

Selvom Wagon-Lits kørte i faste løb i Danmark med sove- og spisevogne, var det med materiel, der normalt holdt sig inden for de nationale grænser, så hvis ovenævnte vogne har gæstet Danmark, er det et tilfælde.

Som trækraft anbefaler KATO/Lemke en BR 110 i epoke IV/V-udgave, som passer til vognenes computer-nummerering. ■

Kato art. nr. 23218. CIWL-sæt. Vejl. pris ca. kr. 1.100,-



Tæt sammenkobling mellem vognene. Her ses tydeligt de ovale dørvinduer og messingskiltene nedenunder. Foto SoB.

Faktaboks

Pullman-vogne var opkaldt efter amerikaneren George Pullman, som i 1860'erne introducerede sovevognsbegrebet på den amerikanske østkyst. Navnet Pullman blev siden indbegrebet af yderst komfortable og luksuriøse vogne, når overklassen skulle ud og rejse.

I Europa var det belgieren George Nagelmackers, som i 1870'erne etablerede et sove- og siden spisevognsselskab, Compagnie Internationale de Wagon-Lits, som oftest kaldt Wagon-Lits.

De første fem sovevogne blev indsat i et løb mellem Paris og Wien, og siden kom andre løb til, bl.a. Orient Express. Efter en del økonomiske problemer i slutningen af 1800-tallet kom selskabet på fode igen, indtil udbruddet af 1. Verdenskrig. Efter krigen og gennem 1920'erne genvandt selskabet sin storhedstid med sove og spisevognsløb i hele Europa, Nordafrika, ja helt til Manchuriet.

Pullman havde forgæves forsøgt sig på det europæiske kontinent, og fra 1907 overdrog efterkommerne rettighederne udenfor Storbritannien til Wagon-Lits. Vognene blev for en stor del fra 1920'erne bygget i England.

2. Verdenskrig var endnu hårdere ved selskabet. En masse materiel var gået tabt, landegrænser flyttet, selskabet kom atter på fode, men fik i løbet af 1950'erne og 60'erne konkurrence fra fly. Samtidig havde færre råd til luksus, og den brede befolkning valgte andre og billigere rejseformer.

Kilder: "De blå tog" og "Grand European Expresses: The story of the Wagons-Lits".



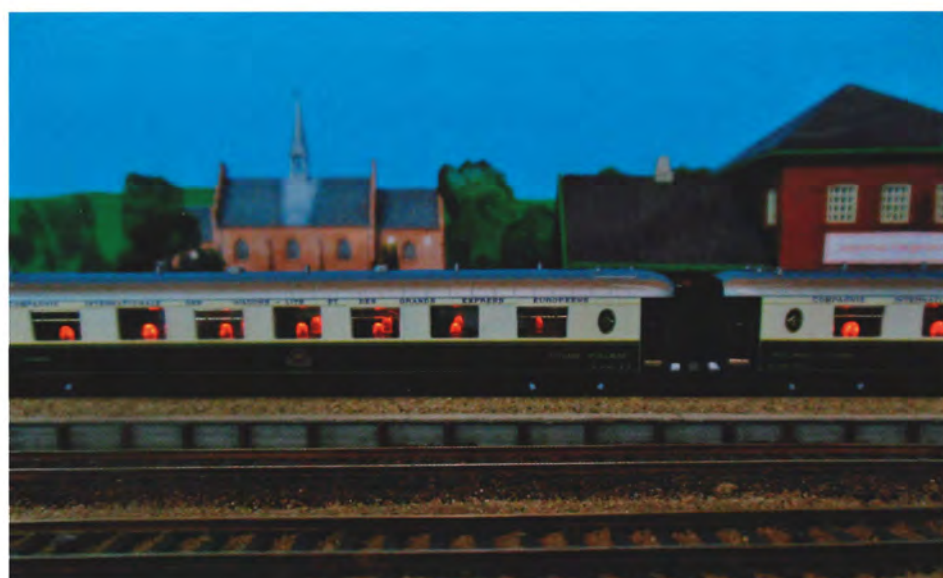
En af Pullman-vognene med røde lamper på bordene. De hvide bemalinger på bogierne var et modefænomen fra Wagon-Lits, som ikke just pynter.



Gavl på en sovevogn. Foto SoB.



Påskrifter - her på italiensk - på en af sovevognene. Foto SoB.



Når mørket falder på, skaber bordbelysningen hygge i salonvognene. Foto Rolf Brems.



Vognsættet kommer i en flot æske. Foto SoB.

Hollandske Stalen D rejsegodsvogne

Af Morten Flindt Larsen

I 1932 og 1933 udskiftede de hollandske statsbaner Nederlandse Spoorwegen (NS) en række forældede rejsegodsvogne med vognkasser af træ med nye helsvejste stålvogne med karakteristiske "knækkede" vognsider og skydeporte, de såkaldte "Stalen D"-vogne. Vognene var de første svejste stål-bogievogne ved de hollandske baner, og de "knækkede" vognsider skulle gøre det muligt for togpersonalet fra en udbygning ved vognens tjenestekupé at observere hen langs siderne af togstammen. Vognene blev derfor ikke forsynet med udsigtsdom på taget, som ellers var normal hollandsk praksis.

Der blev bygget to varianter af Stalen D-typen; en lille med fire skydeporte (D^{IV} 6061-6100, senere om-nummereret fire gange), som var tiltænkt den indenlandske trafik samt trafikken til Tyskland og Belgien, og en udgave med seks porte (D^V 7521-7525, fra 1952 D^V 7621-7625) beregnet på den øvrige internationale trafik.

Fra 1949 blev seks vogne af den korte udgave indsat i den internationale trafik til Danmark og Sverige. Vognene blev forsynet med passende slutsignalholdere og færge-øskner til fastgørelse af vognen med kæder på jernbanefærgerne over Storebælt, Østersøen og Øresund. På grund af deres stive "genbrugsbogier" af prøjsisk type (bygget 1908-1920!) kunne vognene imidlertid ikke i første omgang forsynes med

RIC-mærke for Danmark. Derfor måtte der for hver eneste vogn – indtil bogierne var blevet udskiftet med O-bogier – ved passage af den danske grænse udstedes særlig tilladelse til kørslen. Rejsegodsmængderne kunne den gang være betydelige, og der kendes et foto af et E-maskine-fremført internationalt tog i Danmark med to (!) korte Stalen D lige efter maskinen.

De seks lange vogne af type D^V 7521-7525 blev bygget i 1932. De havde som nævnt seks skydeporte og var ikke blot længere, men også højre end D^{IV}-vognene. Vognene var forsynet med sva-nehals-bogier af type Z.

Stalen D-vognene blev i 1932 sat i trafik i olivengrøn bemaling med kanter og hjørner trimmet med sorte rørprofiler. I 1951 blev D^V-vognene i forbindelse med, at NS indsatte nye turkisfarvede ellokomotiver, ved sommerkøreplansskiftet malet turkise og forsynet med et vandret bånd i hele vognens længde. Efter at NS få år senere indførte berlinblå som standardfarve, blev vognene berlinblå med gule rørprofiler.

D^V-vognene var i 1947 blevet forsynet med slutsignalholdere og færge-øskner med henblik på kørsel i Danmark, og gennem årene blev der naturligvis foretaget forskellige mindre ændringer på vognene. D^{IV}-vognene udgik først af Danmarks-trafikken omkring 1980, mens D^{IV}-vognene blev ud-rangeret og ophugget i slutningen af

1970'erne. En enkelt D^V er bevaret i restaureret stand, mens hele 11 D^{IV}-vogne har fundet vej til forskellige hollandske museer og jernbaneklubber.

En flot H0-model af den korte D^{IV} blev i 2011 udgivet af den hollandske producent Artitec – og de forskellige oplag er siden blevet udsolgt. Nu har Artitec også sendt en model af den lange D^V på markedet, og den er i skrivende stund til at få. De for dansk trafik relevante katalognumre er: 20.291.01 og 20.291.02 (grøn med gråt tag, epoke IIc/IIId), 20.292.01 og 20.292.02 (turkis med gråt tag, epoke IIIa), 20.293.01 og 20.293.02 (berlinblå, epoke IIId/IIIf) samt 20.294.01 og 20.294.02 (blå med UIC-nummer, epoke IVa). Den turkise vogn er ret fræk at have rullende i et dansk internationalt tog, men farven er selvfølgelig et spørgsmål om smag og behag. Artitecs kat.nr. 20.292.03 er markedsført som "Roco-turkis" med gråt tag (epoke IIIa), men den må betragtes som en "fejlfarve", som alene er produceret for at tilfredsstille ejere af ældre turkise Plan D-personvogne produceret af Roco.

Vi lader i øvrigt vedføjede billeder af modellerne tale for sig selv. Der er vedlagt en hel del småting til montering på vognene, bl.a. håndbøjler til gavlene, bremseslanger og ekstra harmonikaer. ■

Artitec NS Stalen D-vogne. Vejl. pris pr. stk. ca. kr. 550,-





Herningværkets vogne i N

Tekst og fotos Rolf Brems

Herningværket er berømt for, at der gennem en længere periode kørte daglige heltog med kulvogne. Det kørte med kul fra havnen i Esbjerg. Hvad der gjorde det særegent var, at oprangeringen var med en MX i hver ende.

Nu har Fleischmann sendt en ny udgave på banen. Førsteudgaven af Herningværkets vogne fra begyndelsen af 1990'erne var desværre ikke helt korrekt. Den var for kort og havde ikke den rigtige vinkel i endegavlen, samt manglede afstivere.

Andenudgaven er desværre heller ikke helt rigtig, her er det igen gavlen, som nu er lodret, men nu er to ud af tre afstivere dog kommet med.

En korrekt Fals-vogn får vi nok heller ikke, da de 18 vogne blev specialbygget til opgaven og fik monteret styreledning, så man kunne have et lokomotiv i hver ende.

Modellen er stadig fin. Den første serie har været meget eftertragtet og blev handlet for mere end det dobbelte af nyprisen i sin tid, andenudgaven er lidt finere, og de ydre mål svarer til forbilledet.

Desværre har der sneget sig en fejl ind i litereringen, den er litereret Falns i stedet for Fals.

Førsteudgaven vejer 27 gram, anden udgaven 17...? Det er noget af en forskel, men om det har en betydning for køreegenskaberne, kan jeg ikke vurdere. Ellers må man give den lidt ekstra vægt. Der er ingen farveforskel på de to generationer. Sideklapperne kan ikke åbnes på den nye version.

Den triller godt, og påtrykkene står skarpt, men for litereringens vedkommende er den ikke placeret helt korrekt.

Første version kostede iflg. emballagen for én vogn kr. 234,- for mere end 20 år siden! Nu får man to for den samme pris, det skal Fleischmann have ros for. I H0 har man kunnet få de tilhørende tankvogne til Herningværket. Det ville være rart, hvis Fleischmann også ville udsende dem i spor N.

God kul-tur! ■

Fleischmann art. nr. 85 23 25. Tovognsæt litra Falns "Vestkraft". Vejl.pris ca. kr. 230,-



Vestkraft-vogne i Herning, den 28.juli 1982. Foto Ole linå Jørgensen.



Vestkrafttoget med Mz. Foto Rolf Brems.



Den nye og den gamle udgave af 'Vestkraft'-vognene. Foto Rolf Brems.

DB E 69 05

Af Rolf Brems

Vil man køre tysk sidebane epoke III med en enkel trafikafvikling, er Fleischmanns nye E 69 05 sagen. Lokomotivet kørte i Oberbayern på strækningen Murnau-Oberrammergau for Lokalbahn AG München, ofte kun med et par passagervogne på krogen, men det fremførte også godstog.

Banen havde isoleret drift, da strømstyrken var 5,5 kV. E 69 05 blev sat i drift i 1930.

I 1956 ombyggede man typen og ændrede spændingen til 15 kV. Det betød, at man på strækningen kunne køre med større og stærkere lokomotiver. De oprindelige fem lokomotiver af typen E 69 er i dag bevaret – de fire første er af en lidt anden konstruktion end 63 05.

Modellen vejer kun 28 gram, og tophastigheden i model er 85 km/t mod 50 i virkeligheden. Den trækker på begge aksler, har strømoftag på alle fire hjul, og den kører igennem mine Peco-spor-skifter uden hakken eller udfald. Den har lys i køreretningen.

Gearingen er tilpas lav, hvilket gør, at den kan køre i helt lav rangerhastighed, ydermere kører den utroligt jævnt. Den har ingen hæfteringe, så den mister hurtigt trækraft. Tre B-vogne på en plan strækning kunne den klare, på en 3% stigning var det to Hbis-vogne eller en B-vogn, der satte grænsen.

Med de høje omdrejninger følger der også et højere støjniveau. Modellen har messingtandhjul, hvilket sikkert også bidrager til lydniveauet. En meget fin og detaljrig model, som også fås i grøn bemaling. Der medfølger tilbehør, som man selv kan montere. Den har en 6-pins NEM 651-stik, lys i køreretning.

Fleischmann art. nr. 73 71 02. Pris ca. kr. 1.400,-



E 69 er en lille, men robust sag med fine detaljer og skarpe påtryk. Foto Spor og baner.



Kommende nyheder fra Fleischmann

Af Flemming Søeborg

Ny og ny er vel så meget sagt, men i hvert fald vil Fleischmann udsende denne tankvogn fra Århus Oliefabrik i løbet af året. Tankvogne fra oliefabrikken er som sådan ingen nyhed, der har i årenes løb været nogle stykker, og det har nok været nogle af de mest populære, dansk tankvognsmodeller. Billedet viser blot den første "hånd-model", så det er ikke givet, at dette bliver det endelige udseende. For eksempel er nummeret bevidst sløret fra Fleischmanns side, men modellen vil under alle omstændigheder passe fint sammen med f.eks. Jecos model, der kom for et par år siden. Pris samt termin for udsendelsen kendes endnu ikke.

Endvidere arbejder Fleischmann på at lave en syretankvogn fra Dansk Svovlsyre- og Superphosphatfabrik A/S (DSSF), baseret på en af firmaets andre tankvognsmodeller, men her ligger projektet lidt længere ude.

Denne model skal dog komme til såvel H0 som N. En Albani-ølvogn til spor N er ligeledes under forberedelse. Vi vender selvfølgelig tilbage til disse modeller, når de er på skinnerne. ■



Fleischmanns udkast til en olietankvogn. Foto Fleischmann.

Sgns-vognen fra Danske Fragtmænd

Tekst og fotos Rolf Brems

Kort før deadline udsendte Fleischmann den længe ventede bærevogn i N med to veksellad fra Danske Fragtmænd - en rigtigt fin vogn, der med sin blå farve liver op på anlægget.

Vognens forbillede er en tysk udgave, som ser lidt mere robust ud end den danske. Sider og afstivning er ud i ét modsat den danske, hvor vangerne er trukket ind under vognen.

Vognen er fra begyndelsen af 1980'erne og var meget almindelig, både som her til veksellad, men også til containere. Den kunne bære 3 x 20'-containere.

Modellens påtryk står fine og skarpe, vægten er 23 gram, og det virker som om der er støbt noget vægt ind i vangerne, men jern er det ikke.

Danske Fragtmænd og jernbanetransport, det hænger ikke lige sammen, det er jo indenrigstransport, og det er jo forlængst flyttet over på landevejen, eller er det..?

Jeg ringede til Danske Fragtmænd, og efter en del omstilling fik jeg fat på en medarbejder, som absolut ikke mente, at de havde noget transport på skinner. Jeg blev så stillet videre og fik så fat på en medarbejder i Taulov. Denne bekræftede, at de sendte containere og veksellad på jernbane, men det var mellem Taulov og Tåstrup. Sendte de noget sydpå, var det kun til Hamburg, de havde dog en del transporter til Sverige og Norge, men det var deres datterselskab, Bring, som tog sig af det.

Det var da lidt positivt, at vi i Danmark stadig har andet end transitgods, nemlig også lidt godstransport mellem landsdelene, så kører du dansk, kan den fint indgå i et fast løb mellem to terminaler.

Prisen er oppe i den høje ende, men omvendt er det flot, at der er nogle, der vil gøre noget for det danske marked.

Fleischmann art. nr. 82 52 04
Pris ca. kr. 260,-

Faktaboks

Danske Fragtmænd startede for mere end 100 år siden. Dengang foregik det med hestevogn og tog med fragtruter mellem købstæderne.

I nyere tid var det med de tre fragtmændsforeninger på Sjælland, Fyn og i Jylland, at Danske Fragtmænd som forretningsenhed begyndte at gøre sig gældende. Logoet består af tre hjul, og hvert af disse repræsenterer én af de tre landsdele.

I 1990 blev andelsselskabet Danske Fragtmænd a.m.b.a. stiftet.

I 2000 købte Danske Fragtmænd hovedkonkurrenten DSB Stykgods.

I september 2007 stiftedes Danske Fragtmænd A/S, og alle kompetencer blev samlet i én slagkraftig organisation, herunder de 23 tidligere decentralt ejede fragtceneraler.

I april 2013 opkøbte Danske Fragtmænd 2/3 af Posten Norge's datterselskab, Bring, og det er parternes forventning, at hele aktieposten i Danske Fragtmænd A/S skal overtages senest i 2015.

Danske Fragtmænd beskæftiger idag 3.000 medarbejdere og opererer med 1.600 lastbiler.

Kilde: Danske Fragtmænd



Et kort, moderne godstog med et par veksellad, måske på vej nordpå. Foto Rolf Brems.

Volvo Snabbe i H0

Tekst Flemming Søeborg

Volvo Snabbe er en model, som mange nok har ønsket sig. Det var en uhyre almindelig lastvogn på gaderne her i landet omkring 1960. Bryggeriet Tuborg havde den i brug, men den kørte også for mange andre firmaer. Den kom som en flot Tekno-model, hvor den fandtes som kassevogn, som lastvogn med presenning og som brandbil, men hidtil har den ikke kunnet fås til H0. De tider er forbi nu. Det svenske firma Modellproduktion har fremstillet to varianter af Volvo-lastvognen, dels med kuffert/kølevognsopbygning, med med presenninglad. Begge er fremstillet i resin og er lavet som meget enkle byggesæt med få dele og et ætseark men ellers ikke noget – der er hverken hjul, aksler eller byggevejledning med i æsken.

Bygningen af lastvognen er dog ikke noget problem, men man skal selvfølgelig bemale de enkelte dele inden sammenlimning. Når delene er tørre, sættes forruden på plads – den er støbt i glasklar plast og er buet som i virkeligheden. Der medfølger ikke sideruder, men da de er plane, kan de nemt laves af lidt klar plast – eller undlades, som om vinduerne var rullet helt ned. Og mon ikke de fleste har reservehjul og aksler i brokkassen? Ellers må man slagte en ældre Wiking-model.

Dekorationer i form af vådtransfers kan man finde hos Stoppel Hobby, der f.eks. laver "Dansk Dybfrost" – en af de markante Tekno-modeller (med reelt

forbillede). Foderstoffirmaet "Elias B. Muus" var en anden af de karakteristiske modeller, og mon ikke også, at mange vil lave sig en realistisk brandbil? Falck i Svendborg har bevaret et eksemplar, der kørte på Langeland, så Volvo Snabbe passer også til epoke IV-VI. Volvo Snabbe kendes også under navnene "Trygge" og "Express".

Modellproduktion: Volvo Snabbe. Vejl. pris ca. DKK 200,-



Hellerup Isbil. Arkiv John Schøler Nielsen

Volvo Snabbe og Bedford TK som Hellerup-isebiler i Køge cirka 1960. Arkiv John Schøler Nielsen



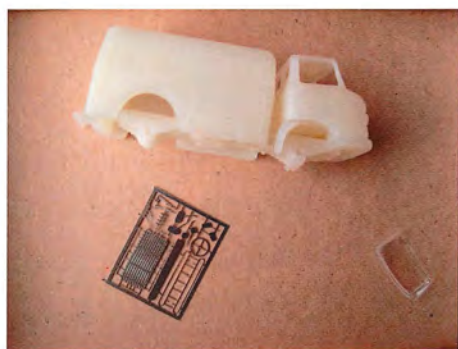
Irmas Volvo Snabbe. Farven var blå og hvid med brunt kviehoved. Arkiv Spor og baner.

Irma havde en del Volvo Snabbe som kølebiler. Arkiv Spor og baner





Snabbe blev også benyttet af bryggerierne som Tuborg-bilen her. Bemærk nummerpladen KB - det kunne stå for 'Kongens Bryghus', som ejes af Carlsberg. Foto Carlsbergs Arkiver.



Udgaven med kølevogns-opbygning.



Byggesættet af Snabbe som lastvogn med presenninglad.



Volvo Snabbe som brandbil i midten, her hos Falck i Svendborg 1999. Foto Flemming Søborg.



Portræt af Snabbe som brandbil fra Rudkøbing i 1999. Foto Flemming Søborg.



Volvo Snabbe som Hellerup Isbil anno 1960-65. Foto og modelbygger John Schøller Nielsen.

Silovogn til cement m.v.

Tekst og fotos Flemming Søeborg.

Udviklingen af silovogne går tilbage til 1930'erne, hvor det gjaldt om at udvikle vogne til transport af finkornede materialer, der ikke måtte blive våde. Efter 2. Verdenskrig fortsatte udviklingen med nye vogntyper i øst og vest. Parallelt med udviklingen af typerne Ucs 908 og 909 ved Deutsche Bundesbahn (DB) udviklede Deutsche Reichsbahn (DR) i slutningen af 1950'erne toakslede cement-silovogne (bl.a. litra Zkzs), som var beregnet til tømning med trykluft. Begge beholdere havde et rumfang på 12,5 m³. Øverst på beholderne var der luger til påfyldning af godset. Vogne blev benyttet stadig, i dag mest af private virksomheder som GATX, KVG og VTG og kan opleves i heltog. Litra Zkzs skiftede benævnelse til Uces i årene 1970-84, og i 1988 kom typen til at hedde Ucs-v.

Modellen af DR cementsilovognen Uce(s) er en komplet nyudviklet model fra Piko, som adskiller sig fra den gamle Zkz54, som stadig er i sortimentet (art. nr. 54230 m.fl.). Den gamle vogn har ret grove detaljer, mens den nye model brillerer med tynde rør, håndbøjler og rækværk – og dertil fine håndhjul, færgeskroge og sikkerhedsgelændere. Noget, der rent faktisk kan stikke i øjnene, er slutsignalholderne, som rager ud fra siloerne – en ejendommelig placering, i hvert fald i model, men helt i overensstemmelse med forbilledet.

Silovognen er ganske korrekt i udførelsen med alle detaljer nøje gengivet – men som sædvanlig er vognen alt for pæn og trænger til en ordentlig omgang snavs, rust og skidt for at



En af vognene Ucs-v, øjensynligt i Rumænien. Foto wikipedia.

virke realistisk. Pikos model har god vægt, er meget velkørende, og så er der – temmeligt overraskende – slet ingen løsdele, der skal eftermonteres – skønt!

Påtrykkene skal man lige vænne sig til, for de er trykt med hvid skrift på lysegrå bund, men også det er korrekt. Når katalogbilledet viser sorte påtryk, er det nok af hensyn til gengivelsen på papir – og endnu et eksempel på, at man skal absolut ikke tage katalogbilleder for gode varer. Silovognen er

særdeles flot – og prisen ligger stadigvæk inden for det acceptable. Man behøver jo ikke at lave et heltog, vognene kører også enkeltvis. Om de har været i Danmark er nok tvivlsomt – i hvert fald næppe med cement, for det producerer vi jo en del af. Til gengæld har vognene også kørt med formsand (til støbning), og det kan jo godt tænkes, at en vogn i ny og næ har været her på besøg. ■

Piko art. nr. 54690 DR Cement-beholdervogn. Vejl. pris. kr. 350,-



Den nye silovogn i nymalet stand.



Også undervognen er veldetaljeret.



Nærbillede af påfyldningslugerne.



Det er svært at se påskrifterne, da de er hvide på lysegrå bund – ret ejendommeligt.

Bedford TK og VW T1

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Hans Peter Christensen tilføjer til billedet i sidste nummer af en DSB Bedford TK-lastvogn, at det stammer fra Lystrup station på Grenåbanen. Han boede selv dengang længere ude på banen, på Mørke station.

Modellen af Bedford-lastvognen med anhænger er nu udsendt fra EpokeModeller. Bilen er i de korrekte DSB-farver, påskriften på døre og skilte stemmer med forbilledet, og modellen er helt i orden. Prisen er lidt høj, men dels er der meget manuelt arbejde ved monteringen, dels når danske modeller ikke samme høje styktal som tyske modelbiler.

Den anden bilnyhed er en lyseblå VW T1 pick-up med påskrifter fra CODAN Cykledæk. Modellen baserer sig på en Brekina-model. Jeg har ikke selv kendskab til forbilledet, men det er formodentlig korrekt. Codan Cykledæk – sådan skrev man det førhen – lå i Køge, og selve navnet Codan peger også på beliggenheden – Codan er Østersøen på latin. Modellen er som nævnt lyseblå med påtryk i sort og hvidt.

Det er en model, der ser lidt uvant ud i samlingen, men Nordic Scale Models som står bag nyheden, skal have tak for denne lidt utraditionelle model, som hører hjemme på et epoke III-anlæg med cykelhandler og landlig materialhandel. Begge modeller mangler nummerplader, men dem kan Skilteskoven ved Jørgen Røn sagtens levere.

EpokeModeller: Bedford TK m. anhænger. Vejl. pris kr. 486,-

Nordic Scale Models: VW T1 Codan. Vejl. pris kr. 139,-



De to nye bilmodeller mødes på en nedlagt baneoverskæring - måske skal den bruges til skinnecykling. De hvide påskrifter på VW'en kan desværre ikke ses tydeligt på billedet



Emaljeskilt fra CODAN-fabrikken.



DSB-Bedford'en kringler sig rundt om hjørnet med den lille påhængsvogn.



Codan-varevognen under en pause - chaufføren havde nok et privat ærinde...

Sporene fjernes

Af Flemming Søeborg

Midt i marts forsvandt endnu nogle rester af Københavns store sporvejsnet, da kommunen tog nogle hundrede meter spor op fra Enghavevej på Vesterbro. Sporene, som i sin tid tjente linie 3, blev sidst benyttet i 1968, hvor denne vigtige linie blev omdannet til bus. Skinnerne blev dengang blot asfalteret over.

Arbejdet stod på nogle dage, og flere sporvognsfotografer var på stedet for at få taget billeder af denne begivenhed, som bliver sjældnere og sjældnere, men der ligger dog stadig skinner flere steder under asfalten til minde om denne stolte tid, hvor byen havde moderne sporvogne. Skinnerne blev

afhentet af Sporvejshistorisk Selskab, og der vil mange af dem kunne genbruges til det omfattende museumsanlæg, som foreningen har opbygget gennem snart 40 år.



De skinner, der blev fjernet, lå helt i baggrunden efter træerne og videre hen mod svinget. Vogn 501 var den første af Lundingsvognene fra 1930. Enghave Plads ca. 1967-68. Foto Leif Bang.



Københavns Kommune bekostede nye skilte til oplysning om sporarbejderne som her i den nærliggende Istedgade. Foto John Schøler Nielsen



Snart er de sidste spor af sporvejene væk. Enghavevej, marts 2016. Foto Peter Andersson.

Nye H0-koblinger fra ESU

Af Flemming Søeborg

Elektronikfirmaet ESU har udsendt nye kortkoblinger. De ligner Rocos kendte kortkoblinger og er fuldt ud kompatible med dem, med Märklins kortkoblinger og med almindelige A-koblinger. ESUs nye kobling er, lige som Rocos, udelukkende konstrueret af kunststof og dermed ikke magnetisk.

Jeg har afprøvet ESU-koblingerne sammen med andre, ældre koblinger, f.eks. Pikos og Liliputs fra 1960'erne, og de nye koblinger kobler perfekt med disse typer. De nye ESU-koblinger virker samtidig som om, at de kobler nemmere og lettere sammen med f.eks. Märklins kortkoblinger, som ofte kan virke lidt træge eller direkte genstridige. Der er dog stadig en lille spalte mellem vogne, koblet med kortkoblinger, og det gælder også for ESUs nye koblinger. ■

ESU-koblingerne sælges i blister-pakninger à 10 stk., og prisen er moderat – ca. kr. 115,- Artikelnummeret er 41000



Tre typer kortkoblinger - fra venstre mod højre Märklin, Roco, ESU.



ESU-koblingen i nærbillede.



Bg 095 og OHJ DL 39 i Nyborg i 1998. Som det ses, er der også en vis afstand mellem lokomotivets og vognens puffer, præcis som på modeljernbanen. Foto Flemming Søeborg.

Grønt på banen

En af vore tyske læsere, Hartmut Steinicke i Stadthagen, er en stor ynder af danske jernbaner, og han har sendt dette billede fra Gørlev station, juli 1996. Han morer sig over, at den stedlige stationspasser – eller hvem det nu er – åbenbart har haft såvel grønne fingre som stor kreativitet, idet jordbærbeddene er anlagt mellem svellerne på sporet. Til højre er der nydelige rækker med urter til køkkenhaven, og mellem sporene vokser der noget, der ligner krydderurter af forskellig slags. En god udnyttelse af området – hvis ikke det bare lige var for tjæreolien i svellerne og eventuelle andre forureningskilder. Måske har grøntsagerne været mere holdbare med lidt tjæreindhold – og i hvert fald i én sammenhæng var damplokomotiverne og deres forurening med svovl

uundværlig for afgrøderne: De tyske vinbønder eller rettere deres vinmarker langs Rhinen nød godt af svovlet så længe, at damplokomotiverne kørte. ■



Frodig køkkenhave mellem skinnerne på Gørlev station. Foto Hartmut Steinicke.

SPOR OG BANER
Model eller virkelighed

udkommer næste gang

**11. august
2016**

**God
sommer**

Nyt damplokomotiv i Danmark



En ny profil på skinnerne i Danmark - det minder om de indiske Darjeeling-lokomotiver. Foto Asger Christiansen.

Tekst og fotos Asger Christiansen

Dyreparken Ree Park ligger ved Gravlev, nord for Ebeltoft. Den 22. maj åbnede parken en ny attraktion, nemlig en 1.300 meter lang jernbane med 311 mm sporvidde.

Banen udgår fra en ny og stor stationsbygning og føres gennem områder med bisonokser, bjørne og ulve.

Det rullende materiel er bygget i England - og i begyndelsen af maj ankom det til Ree Park. Her løftes damplokomotivet Black Beauty.

Det er nok det første, nybyggede damplokomotiv i Danmark siden leveringen af E 999 i november 1950.

"Black Beauty" er bygget i England i 2009 af firmaet Exmoore Steam Railway. Derefter kørte det meget kortvarigt i Exbury Gardens, inden det kom tilbage til dets fremstiller Trevor Stirland. Han nænnede ikke at sælge lokomoti-



Det fylder ikke meget, det nye lokomotiv, som det hænger oppe i luften i Ree Park den 10. maj 2016. Foto Asger Christiansen

vet, men det er så nu sket alligevel på grund af et indledt generationsskifte.

Det kulfyrede lokomotiv vejer 6 tons. Da det som nævnt ovenfor kun har været i brug i beskedent omfang, fremstår "Black Beauty" som ny.

Det rullende materiel er bygget i England. Det er det trekoblede damplokomotiv samt motorlokomotivet, der hedder "Armstrong". Det har sin forklaring. John og Kent Armstrong er konsulenter på projek-

tet, hjælper med uddannelse af personale osv. Derfor har Ree Park valgt netop det navn til motorlokomotivet - hvad Armstrong først opdagede, da lastbilens presenning blev fjernet og lokomotivet skulle på sporene. Endvidere medfulgte en række lukkede passagervogne til brug for de besøgende i parken, hvor der også er opført en stor remise med værksted og café.



Diesellokomotivet 'Armstrong' med lokomotivføreren af samme navn i førerhuset. Foto Asger Christiansen.

På gensyn...