

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Nr. 28 · August 2016

DKK 118,-



V 200.1 fra Piko



MinitrainS-togsæt



Letbanen på vej



I-vogne fra Mck

BK 11.08.2016 - 11.09.2016
DKK 118,- SEK 148,- NOK 150,-
ISSN 2245-4039



BK returge 41



www.facebook.com/sporogbaner

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



FRISPORET

NY HJEMMESIDE – NYE BILMODELLER



Vive la France!



Nye metalbyggesæt af attraktive H0-modeller – Citroën og Peugeot.

Byggesæt med indretning, instrumentbord, rat m.v., til dels i ætset udførelse. Billederne viser de færdige modeller.

Pris pr. stk. kr. 110,-

Ford Anglia i ny farve – rød færdigmodel.

Pris pr. stk. kr. 190,-



Vi er på markederne i Frederiksberg-Hallen
2. september og Valby Kulturhus 4. oktober
GRATIS ADGANG

NY BOG "Dengang vi fik bil" fra
privatbilernes guldalder 1950-65

udkommer til oktober

STADIG PÅ LAGER

Chevrolet Impala, Olsen Banden
figurer, Bedford CA post,
grisehandlerbil, SZD-sovevogn
og Opel Blitz-rutebil

Fås KUN hos
www.FRISPORET.dk

Det store KUP!

Egon's Transporte – DKW 3=6 med pengeskab.

kr. 145,-



tlf. 62 21 25 50

www.frisporet.dk · frisporet@frisporet.dk

Leder

I vinters mødte jeg Allan Testrup på Danmarks Jernbanemuseum og faldt i snak med ham. Allan havde arbejdet 46 år i DSB, så jeg spurgte ham, om ikke han havde lyst til at skrive sine erindringer og præsentere dem for bladets læsere. Det ville han tænke over – og et stykke tid efter svarede han, at det ville han gerne. I løbet af foråret kom den ene mail efter den anden med kapitler af hans beretning, og det var – og er – meget interessant og fængende læsning om uddannelsen til trafikassistent i DSB.

Allans fortælling er så medrivende og levende, at jeg bringer den uforkortet – og det vil sige, at den vil strække sig over de næste mange numre, selvfølgelig illustreret med interessante billeder fra de mange stationer, han har arbejdet på eller besøgt i embeds medfør. I dette nummer lægger vi ud med kapitel 1, hvor han som ung mand fra Virum ønsker at blive ansat i DSB – men opsøger stationsforstanderen på nabostationen Holte, da Holte for ham var "en rigtig station". Det blev stationsforstanderen smigret over, og så var vejen banet for Allan. Jeg håber, at beretningen fanger jer, lige som den fængede mig fra allerførste sætning, og jeg vil endnu en gang benytte lejligheden til at opfordre alle, der har haft deres arbejde ved jernbanerne – eller har familiemedlemmer/venner, der har en fortid ved banerne – om at komme frem med deres erindringer, inden det er for sent.

Man plejer at antage, at sommeren er en "død" periode for modeljernbaner, men tiderne har ændret sig, og der er vel

efterhånden ikke nogen sæson, der er bedre egnet til denne hobby end andre – for om sommeren kan man i mange tilfælde sidde ude på altanen eller i haven og bygge modeller, male dem, læse vinterens litteratur, der ikke var tid til dengang eller evt. bygge en havebane – det sidste kan være mere besværligt om vinteren med manglende dagslys, kulde og korte dage. Producenterne har i hvert fald ikke opdaget, at det er sommer, for modellerne strømmer ud fra fabrikkerne i en lind strøm – således har såvel Brawa som Roco/Fleischmann lanceret adskillige nye, danske modeller hen over sommeren, og der skal nok komme flere, bare rolig. Om markedet så kan opsuge dem, er en anden sag. Også rent danske producenter er snart klar med nyheder – således skulle Heljans "sidste modeller" komme sidst på året (Lynetterne – omsider!), mens McK lige har udsendt I-vognene. Vi må ikke glemme, at der også er andre producenter – således leverer EpokeModeller løbende nye ting til modeljernbanen, og butikken SMT har fået produceret en speciel serie af Rocos Vestkraftvogne.

Også i "den virkelige verden" sker der meget i disse år på jernbaneområdet: Således nærmer Århus Letbane sig åbningen, og det er imponerende, hvor hurtigt og forholdvis smertefrit arbejdet er gået for sig – her må jeg sammenligne med Odense, hvor byen er ét stort rod og vil være det i mange år frem, inden den lille, lokale letbane åbner. I det hele taget synes Fyn at have været ramt af dårlige "konstellationer" rent jernbanemæssigt, for forårets store renoverings-



Foto Jonas Henriksen.

arbejder på Østfyn forløb jo ikke helt efter planerne, og nu skal Svendborg-banen atter renoveres – selvom den faktisk blev renoveret for godt ti år siden. På Ringe station skal der nyanlægges en perrontunnel – det er også kun lidt over ti år siden, at den gamle perrontunnel blev nedlagt i forbindelse med den daværende renovering. Det synes som om, at molbohistorierne har skiftet lokalitet til Fyn... På museumssiden markerer Odense sig dog fint med Danmarks Jernbanemuseum, der har store planer for nye aktiviteter og attraktioner, og Den Gamle By i Århus skal også fremhæves for meget visionære planer – se artiklerne inde i bladet om disse to "fyr-tårne" i museumsverdenen. Slutteligt skal jeg minde om efterårets mange modeltogsmarkeder – Frederiksberg den 4. september, Vamdrup den 17. september og Valby Kulturhus den 2. oktober. Vel mødt – Spor og baner deltager på flere af markederne.

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

Få en annonce med
i Spor og baner...

Kontakt:
redaktion@spogbaner.dk

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Nr 28, 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)

Annoncer:

Kontakt redaktion@sporogbaner.dk
Sidste frist for indsendelse af reproklart 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. Løssaglspris kr. 118,-

Abonnementspriser for 2016:

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

Vigtige informationer vedr. abonnement:

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

Vigtigt ved betaling i netbank:

I feltet: **Meddelelse til modtager** skrives navn,
adresse, telefonnummer og evt. email-adresse samt
hvilke seks bladnumre, der ønskes.
Kryds af i feltet om, at meddelelsen sendes som en del
af kontoudskriftet til Spor og baner.
OBS! Brug ikke betalingsautomat. Vi får ingen
informationer om navn og adresse på denne måde.
Ved abonnements udløb fremsendes automatisk nyt
girokort for de næste seks numre
Betaling fra udlandet: Swift DABADKKK,
IBAN DK 77 30 00 47 67 11 77 28

Spor og baner er layoutet og trykt hos Deslers Grafisk Hus.
Alle rettigheder til artikler, skemaer, tegninger og billeder
tilhører Spor og baner og forfatterne. Eftertryk af materiale
fra bladet er forbudt uden forudgående aftale med Spor og
baners redaktion. De i artiklerne fremførte synspunkter og
meninger er forfatternes egne og deles ikke nødvendigvis af
redaktionen.

Forside-billedtekster

Stort billede: V. 2001 fra Piko. Foto SoB.

Små billeder fra v mod h: MinitrainS-togsæt. Foto SoB.

Letbanen i århus. Foto Asger Christiansen. I-vogne fra Mck. Foto SoB

Indholdsfortegnelse

Leder	3
En bane med Z i	5
S-maskiner m.m. i Nordsjælland	10
Den Gamle By i Århus.....	14
Store planer på Danmarks Jernbanemuseum	17
Erindringer fra 46 år i DSB	18
Ny bog om DBJ-holdsteder	22
Letbanen i Århus	23
Jubilæum i HMJK	26
Det forfaldne skur	28
IC2 med kastagnetter	30
BTmms – eller øl til døren	34
Ny bevoksning	35
BR 245 i Danmark	36
MinitrainS – smalspor i H0	37
Nyt fra EpokeModeller	38
Parcelhus i H0	39
I-vognene ved DSB	40
Rmms 663 – godsvogn fra epoke VI.	41
Trevogns-Vestkraftsæt fra SMT.....	42
Egon's pengeskabstransport – og andre biler.....	44
Ks-vogn med DSB-biler.....	45
Wirtschaftswunder-Diesel	46
Det er smørret, der gør'ed	48
Lauritzen-sættevogn i N	50
Faux-pas fra Brawa – eller hvad	51
I-vogne fra Mck	52
En portugiser	54
Tivoli- og gummi-togene	55
Jernbane med hestedrift	58
MZ 1401 – en 49-årig svend	60

Danmarks største
SAMLERTRÆF for GAMMELT LEGETØJ

Gratis adgang

FREDERIKSBERGHALLEN

Jens Jessensvej 16, København F

søndag 4. september & 4. december
kl. 11.00-15.00

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



En bane med Z i

Af Rolf Brems

Jeg kunne se det med det samme, altså hvilket hus der var Brians: De forskellige lys i haven og rundt om huset guidede mig i mørket til døren. Min kække kommentar - om det her i marts stadig var julepynt fra sidste jul - blev hurtigt fulgt op af Brian's "Julen varer lige til påske". Jeg skulle senere erfare, at lys og lamper er én af Brians passioner, så jeg blev budt ind i parcelhuset i det sydlige Odense.

Jeg mødte Brian ved en anden lejlighed, hvor togsnakken gik over en kop kaffe. Der viste han mig nogle billeder fra sine baner. Han havde både spor Z og N samt nogle små, hjemmebyggede rariteter.

Én af sidstnævnte står på spisebordet, hvor kaffen bliver serveret. Det er en lille, fuldt dekoreret spor Z-rundbane på 64 x 32 cm, der i den ene halvdel løber under et bjerg, og i den anden indeholder et sidespor og en gammeldags drejeskive. Brian sætter strøm til anlægget, og de forskellige effekter lyser op, det er både biler og en lastbil med for-, bag- og sidemarkeringslys, en traktor med kraftige lanterner på taget, en overkørsel med lys, en lysende UFO og ditto helikopter med en roterende radar ved siden af. Endvidere rigtigt vand, der løber i et lukket system. Der kom sandelig liv på det lille anlæg. Småt men flot, og sikke meget elektronik.

Så tager Brian to skinnestykker op i hver side og klapper banen sammen i, hvad der viser sig at være et ringbind! Brian kunne sikkert se min overraskelse. - Man kan sætte den ind i bogreolen, hvor den ikke generer konen, og har man flere (ringbind, ikke koner), ja så kan man vælge dagens tema for kørsel, siger han.

Brian går hurtigt videre, han åbner en dokumentmappe, der ligger på bordet, også her er der en lille rundbane, nu med en sø (dog ikke ægte vand), og en befærdet vej. Han tænder på nogle kontakter i overdelen, toget begynder at køre, biler, huse og gadelamper lyser op.

Elektronikken er passionen

Allerede her burde det være gået op for mig, hvad det drejer sig om, det

er ikke kørsel med tog, oprangeringer eller epoker, der er Brians hovedinteresse. Det er elektronik med blinkende lys, kulørte lamper og bevægelige dele, der er Brians store passion.

Vi går over til sofabordet. Der står en Z-bane på 62 x 140 cm. Det er en dobbelt rundbane, nede i højre hjørne, lige ved en containerterminal, sidder der et styrepanel, som dog kun er midlertidigt. Der er planer om en fjernbetjent styrepult, men det er et fremtidigt projekt.

- Nu skal du se her, siger Brian og trykker på kontakterne, lysene begynder at tænde på anlægget, gadelamperne og stationens lygter begynder med op med nogle blink lige som datidens lysstofrør for ikke så forfærdelig lang tid siden. Så sætter han et lokomotiv i gang, det er et amerikansk EMD F7 med en B-unit, det skal lige køre støvet af sporet, men så kører det også fint. Imens er der kommet fuldt blus på hele anlægget, igen er det alle biler, gadelamper, huse og nede på stationen en stationsbestyrer, der giver rødt lys i sin fremstrakte arm. Og det er spor Z, vi taler om, så det er småt. - Vi må hellere stoppe toget igen, for nu skal du bare se, siger Brian, og tager en fjernbetjening frem, trykker på en knap, og pludselig begynder det at risle ud oppe fra toppen af bjerget. Det er ægte vand, det løber ned i gennem en flodseng, under en bro med et kærestepar i lysets skær, hvor vandet ender i en sø med en dæmning i den ene side. - Det giver noget ekstra, at



En lille modelbane, som du kan tage med dig.



Slå banen sammen.



Tag mappen med på arbejdet...



...og fordriv tiden med noget fornuftigt.



Slå den sammen og sæt den på bogreolen.

Overdelen af bjerget kan løftes af, men holder stadig vand... Man kan måske lige ane, at der er en dryptud, der forhindrer vandet i at løbe ind i anlægget.



der er rigtig vand på modeljernbanen, selv om det selvfølgelig kræver en del arbejde, før det er tæt, og virker, som det skal, siger Brian. - Noget af bjerget kan afmonteres, så man kan komme ned til skinnerne og elektronikken, og det er lavet sådan, at der hvor vandet løber ned i søen, og fladerne mødes (når bjerget er samlet), kan vandet ikke løbe tilbage og ødelægge al elektronikken inde i bjerget.

Moderne teknik

Anlæggets størrelse taget i betragtning er der meget at se på: lidt by og station og et detaljeret bjerg. Selvfølgelig har den lille spor Z-bane sin begrænsning, hvad angår den operationelle udfordring, men Brian har planer om, at kranen ved containerterminalen skal gøres funktionsduelig, så den skal kunne køre frem og tilbage, men det er et fremtidigt projekt, når tiden (og børnene) tillader det.

- Men hvad er det helt nøjagtig for noget lys, du bruger, spørger jeg.

- Det er SMD, som står for *Surface Mounted Diode*, altså dioder, man monterer direkte på printplader, eller hvor de nu skal sidde, siger Brian. - Der er jo sket en rivende udvikling de sidste 10-15 år: De er blevet mindre og billigere. Jeg køber dem både hos forhandlere og på nettet - ja også direkte fra Kina. De fås i alle farver og

størrelser. Brian viser mig forskellen på to generationer af dioder, og der er en væsentlig forskel i størrelsen. Tråden er 0,1 mm, hvilket gør, at de skal loddes med forsigtighed. De mindste dioder fylder kun 0,6 x 0,3 mm, så der skal bruges lup eller et rigtig godt syn for at bygge dem ind i biler og lignende. Dioderne tåler kun 2,3 volt, så der skal en modstand ind. Typisk bruger Brian to modstande til en bil: én til forlygterne og én til baglygterne. Dioderne bliver limet på med cyanolim, og ledningerne føres under bilen, eller hvad de nu sidder på og samles, så man ikke kan se dem. Herefter føres de under pladen i anlægget og loddes på større ledninger under anlægget. - Brænd-tiden er mange tusinde timer, så mine børnebørn kan forhåbentlig også få glæde af mine anlæg, siger Brian.

Utrolige effekter

Næste stop er soveværelset. Her er der en vitrine med et stort udvalg i spor Z- og N-tog. - Jeg har jo ikke rigtigt plads til dem på mine anlæg, men det bliver der en dag, og så kan man jo nyde dem her, smiler Brian.

- Men nu skal du tage tøj på, vi skal lige ud i værkstedet, for der har jeg den sidste bane. Der er dog frostfrit, men koldt sådan en marts-aften.

Ude i værkstedet, oppe langs ende-

væggen, står der et anlæg. Det er i spor N. Brian tager en fjernbetjening og trykker på en knap, og en betjeningspult, der ligner noget fra et flycockpit, kører ud under anlægget. Han tænder på knapperne, og hele anlægget "vågner" op. En tysk togstamme begynder at køre, men egentlig ænser jeg det ikke, da der sker så meget andet. Brian sætter en Faller-lastbil i gang. Den kører ind under bjerget for enden af anlægget, og samtidig sætter han også her et vandfald i gang. Vandet, der har fået noget blåligt lys, løber gennem en del af anlægget og ned i en sø. Her sidder nogle lystfiskere i deres båd, reglementeret korrekt med navigationslyset tændt i rødt og grønt lys. Banen er stadig under konstruktion, men allerede nu er der fire vandpumper på banen. Der mangler dog et par stykker endnu. Planen er bl.a. en pumpe til et springvand midt i søen samt en tåge-generator, der kan lave lidt morgendis, der kommer ned fra bjerget.

Togstammen kører rundt i det, man kan kalde en kødbensbane, og bortset fra et sidespor på anlægget er der ikke andre muligheder. Brian fortæller, at han har lavet banen, primært for at eksperimentere med vand, lys, røg, ild, bevægelige dele og meget andet. Så hvad der ikke sker på banen, det sker der på hovedgaden: En masse køretøjer med lys, forretninger og lysre-

Stationen i nattemørket. Læg mærke til stationsbetjenten ude til højre, som signalerer med et rødt lys.



klamer, en mand på en plæneklipper, der kører rundt og slår græsset (det er dog en købemodel) og tre mænd på byggepladsen, der bevæger sig. En gravemaskine bevæger skovlen op og ned (mekanikken er købt til størrelse H0 og bygget om, så det passer til spor N). Et sted er en begravelse med uventede effekter i gang.

En taxa med lyset tændt holder foran banegården: - Se her, siger Brian, han tænder på en kontakt, og friskiltinget på taxaen tænder, bilen kan også få langt og kort lys. I byen er der også et brændende hus, hvor der på taget er vat som - tænker jeg - antyder røg. Brian tænder igen for en kontakt, og "PUFF" siger det: Der sker en eksplosion, vattet er væk, og huset ulmer nu.

- Det var pokkers, tænker jeg.

- Det er pyro-vat, som bruges af tryllekunstnere, for eksempel når de frembringer en stor ildkugle, og en due bliver tryllet frem, siger Brian. Det brænder så hurtigt, at det kun afgiver lidt varme, men der kommer en fin eksplosion, der godt kan bruges på modeljernbanen. Det er vigtigt at bruge det korrekt, så man ikke risikerer at antænde noget. Den ulmende ild er et par pærer, som simulerer ild, røgen kommer fra en røggenerator. Pyro-vattet antændes elektronisk af et stykke konstantantråd, der ved lav spænding afgiver varme nok til at antænde pyro-vattet.

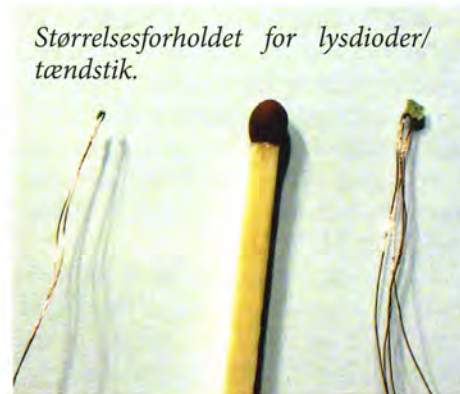
Brian skruer på en hane under anlægget, og i løbet af få sekunder tømmer han søer og åer for vand. Vandet løber ned i en lukket beholder, så det ikke tiltrækker myg og lignende. Så løfter han hele bjerget væk og kan dermed komme ind til både bilbanen, toget

og de til "vandlandets" hørende tekniske installationer. Kontakterne til strømovertførsel fra bjerg til anlæg er såmænd bare sølvpapir, men det virker.

- Kunne du i princippet ikke "bare" nøjes med at lave en storby, måske med en lufthavn, lade nogle Faller-biler køre rundt og så lave en masse aktivitet, det er vel det, der er din overskyggende interesse?

- Jo, siger Brian, og trækker lidt på det, - og så alligevel ikke nej, jeg har skam en dyb interesse for tog og jernbaner, hvilket jo understøttes af vitrinen og af det faktum, at jeg har interesseret mig for tog i mere end 40 år af mit 47-årige liv. - Drømmeanlægget skal bygges inde i pigeværelserne, når de flyver fra reden, så banerne er som før nævnt "øvelsesbaner" på samme måde som de små dioramaer, der står på hylder rundt omkring i værkstedet.

Størrelsesforholdet for lysdioder/tændstik.



En lastbil i mørket med masser af lys.



Stationen og efterslukning ved nattetide.

Huset brænder. Det hvide vat er pyro-vat, som får det til at ligne en gaseksplosion om et øjeblik.



En pudsig ting er bl.a. et BR 89 008 lokomotiv i spor Z, som han har bygget ind i en elpære, og hvor der stadig er lys i (dog oplyst af dioder nedefra) – lokomotivets hjul har tidligere kunnet køre rundt, men det lille lokomotiv har ikke kunnet tåle at blive ”lukket inde” i den lille elpære.

- I fremtiden skal jeg til at eksperimentere mere med røg, ild, vand, bevægelse og lyd, f.eks. kirkeklokker, togfløjter og lyden fra jernbaneoverskæringer. Brian tænder for en kontakt, og røgen stiger op af skorstenen på en fabrik på anlægget. Det er en røggenerator fra et H0-lokomotiv. Brian har bygget skorstenen om, så der blev plads til både røggenerator og en større portion olie, så den kan ose i længere tid. Det ser meget livagtigt ud, men kræver lidt udluftning.

Det er ikke, fordi jeg ikke kan tåle mere røg, men tiden er gået, og jeg skal til at finde hjem. Det var i hvert fald ikke lyspunkter, der manglede på denne aften. ■



En tankvogn, der kan ses i mørket, lossere olie til fabrikken.



Hovedgaden set lidt fra oven.



Et kig ned gennem hovedgaden.



Der er fuld gang i fabrikken.



En lys idé” - Z-lokomotivet indbygget i en el-pære.



Z-banen i dens fulde længde.



Afdøde har nok ikke været den bedste på jorden. Der er ikke så mange til afsked, til gengæld venter en vis herre, der har tændt op i dybet..



Taxaen holder og venter på tur, friskiltet er tændt.



Landevejen en mørk aften.



Der gives grønt lys på strækningen.



Stationen på Z-banen.

Adresseændring ...

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



S-maskiner m.m. i Nordsjælland



Tekst og fotos Hans Gerner Christiansen

Lørdag den 31/6 1964 var jeg også tjenstegørende i Maribo, og jeg tog tidligt afsted fra Odense, så jeg kunne få nogle billeder af diverse tog i Nordsjælland. Min gamle ven, Arne Kirkeby, ville med, og det glædede mig, da han vistnok var stedkendt.

Vi var dårligt kommet ud af vores tog på Københavns Hovedbanegård, før en S-maskine kørte til perron med et Nordbanetog. Det var om at beslutte sig i en fart, så vi tog et S-tog til Jægersborg, hvor vi fandt et godt fotosted, uden alt for mange master. Første tog var dog et S-tog, men da jeg kom i tanke om, at jeg aldrig havde fotograferet et S-tog på fri strækning, så blev det klaret nu. Kort efter fik vi et udmærket billede af S-maskinetogget, der som sædvanligt bestod af en 1. klassesvogn litra AL og derefter fem CL-vogne, hvoraf den sidste var en CLE-vogn.

Vi gik nu tilbage til Jægersborg for at se nærmere på den lille privatbane fra Jægersborg til Nærum, som jeg aldrig havde besøgt. Hvad LNJ manglede i størrelse, det havde den i effektivitet og simpel jernbanedrift. Alle tog var skinnebusser og var malet sølvfarvede med rødt mavebælte og litrering.

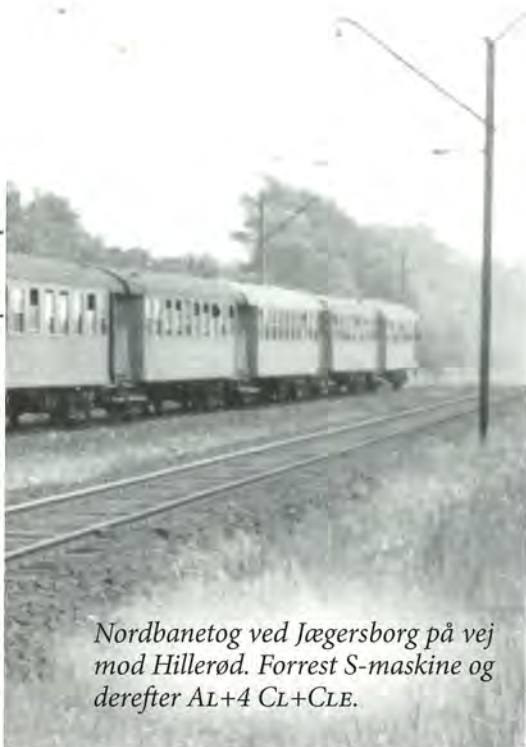
På grund af de mange stop med tilhørende igangsætninger var gearkasserne på et tidligt tidspunkt udskiftet med Voith-transmissioner, der gav en meget behagelig kørsel. Førerne skulle ikke hele tiden skifte gear, da de jo var automatiske, så de blev også skånet. Både spor og køretøjer var meget velholdte. Da vi kørte tilbage til Jægersborg, var den "varme" ende bagest, så vi satte os på motorkassen og nød de beskedne lyde og vibrationer. Turen kostede kr. 1,75 for en returbillet, og

det viste sig, at jeg kendte konduktøren, som til daglig var studerende og kæreste til en af mine kusiner. Han var ferieafløser på banen.

Vi forlod Jægersborg med et S-tog og steg af i Holte, hvor vi skyndte os gennem perrontunnellen og over på den anden side af stationen. Vi vidste, at der skulle komme et tog fra København med S-maskine for, og der stod solen bedst. Det var S 729, der leverede trækraften, og efter den kom AL 347 samt den sædvanlige række



LNJ skinnebus i Nærum med stationsbygningen i baggrunden.



Nordbanetog ved Jægersborg på vej mod Hillerød. Forrest S-maskine og derefter AL+4 CL+CLE.

længe før Arne kom, for der var jo tæt toggang på Nordbanen, især på en lørdag. Jeg kendte for øvrigt ingen station som Hillerød, som næsten kunne tage livet af en jernbanefotograf. Der skete hele tiden noget, som man gerne ville fotografere, så man styrtede fra den ene ende til den anden. Sådan var det i hvert fald dengang først i 1960-erne.

Jeg opdagede, at der holdt et godstog til København med S 730 som trækraft, men det var svært at få et ordentligt billede, hvis man ikke gik udenfor perronerne og derved kom på forbudt område. Jeg måtte tage til takke med kun at få S-maskinen og en ny GS-vogn på billedet. Imidlertid fik jeg også en idyllisk baggrund med en sø og en fin træallé, så det blev ikke så ringe endda.

Så var det tid til et tog til Hundested. Det var M 8, der skulle levere trækraften, og nogle af personvognene var gennemgående fra København og var kommet med det tog, som jeg kørte med fra Holte.

CL-vogne. Som altid lød det herligt, da S-maskinen satte i gang, og man blev imponeret over, hvor hurtigt toget kom op i fart.

Vi havde beregnet et lille ophold i Holte, da der skulle komme adskillige damptog, men det gik nu lidt i fisk. Arne sagde, at han var stedkendt, og det troede jeg også, men det var nu så som så. Efter et par tog var smuttet, skyndte jeg mig tilbage til stationen og tog det næste tog til Hillerød. Det blev trukket af S 728, men toget var ikke helt almindeligt. Det var ikke særlig stort, og bagest sad en af Frederiksværkbanens salonvogne, en såkaldt "Kuhlman-car" opkaldt efter HFHJ's direktør. Den var gennemgående fra København til Hundested. Det var virkelig en luksusvogn, der i den ene ende var ført helt ud i bredden, så der fremkom en stor salon med vinduer hele vejen rundt. Den hoppede jeg ind i, og satte mig i en stor sofa, hvorfra jeg kunne se sporene bagud. Arne nåede ikke toget, så jeg kunne vinke til ham fra mit fine sæde. Det beskedne tog var absolut ikke noget problem for S 728, hvilket betød meget hurtige igangsætninger og frisk kørsel.

Vel ankommet til Hillerød fik jeg en del fine billeder af S 728, da den rangerede frem og tilbage. Det varede ikke



Tilbage igen i Jægersborg med LNJ-skinnebus og bivogn på spor 2. Bemærk, hvor velholdt det rullende materiel er.



S 729 sætter i gang fra Holte med tog til Hillerød. Det lød virkelig af noget. Efter maskinen kommer AL 347 og derefter diverse CL-vogne.

S 728 rangerer i den nordlige ende af Hillerød, medens fyrbøderen holder skarpt udvig.



Kort efter afgik et pudsigt tog, der bestod af S 723 og kun en enkelt CL-vogn. Det var et iltog til Fredensborg og retur, og det gentog sig et par gange om dagen ifølge køreplanen.

Så vågnede Gribskovbanen, og banens MaK-lokomotiv, L 2, trak et større tog til perron. Via drejeskiven løb lokomotivet udenom toget og blev spændt for en blanding af CL-vogne og banens egne pakvogne. I Kagerup holdt et andet diesellokomotiv, som over-

togden ene halvdel af toget, så både Tisvildeleje og Gilleleje fik forbindelse med København.

I 1964 var der god gang i Stålvalseværket i Frederiksværk, så HFHJ kørte en del godstog. Et sådant fotograferede jeg, da det kørte fra privatbanen og tværs over Nordbanen og endte på et opstillingsspor. Trækraften var MaK-lokomotivet M 11, der var HFHJ's nyeste, men ikke det stærkeste. Senere blev S 730 spændt for godsto-

get, der afgik mod København, men det var ikke til at fotografere, især generede solen.

Sjovt nok blev det næste persontog på HFHJ trukket af det ældste og stærkeste MaK-lokomotiv M 9, men selve toget var en fæl blanding af nyt og brugt, men særdeles velholdt. Efter lokomotivet kom en tidligere Maybach-motorvogn, der nu var personvogn 5. Så kom vogn 50 med åbne endeperroner og endnu ikke malet i HFHJ's design og desuden træbeklædt. Næste vogn var modsat, da den var pladebeklædt og malet i de nye farver, men den havde åbne endeperroner. Meget flot vogn, der hed 53. Sidst i toget var en

tidligere DSB ECO, der var overtaget af privatbanen og nu malet i HFHJ's design.

Sidste billede fra Hillerød var af et HFHJ-tog, der kom fra Hundested og blev trukket af M 8, der var et almindeligt "Marcipanbrød". Da vi sad i Nordbanetoget mod København, var vi enige om, at vi havde set forbavsende mange S-maskiner og privatbane-diesellokomotiver. Bortset fra opholdet i Holte havde turen været absolut vellykket.

I København steg vi ombord i "København-Express", som hurtigt befordrede os sydpå til Nykøbing F, hvor vi forlod den og gik over og

afventede Lollandsbanens tog. "København-Express" bestod af to dele, en todelt og en tredelt VT 12.6, og vi fik et fint billede, da den kørte videre mod Hamburg. Den var nu ikke så behagelig at køre i, som vi havde ventet. Turens sidste tog blev trukket af LJ's MaK-lokomotiv M 33 og bestod ellers af nogle ældre trævogne.

Et par lørdage efter tog jeg alene til Holte, hvor jeg fik taget de billeder, som jeg ikke fik den 31/6. Jeg tog også et billede af den første MX 1001, så jeg måtte forudse, at MX-erne snart ville overtage togene på Nordbanen. ■



S 730 venter på at blive koblet til et godstog til København. Første vogn er en ny GS-vogn, og baggrunden er meget idyllisk med sø og træallé.



HFHJ M 8 (Marcipanbrød) kører fra Hillerød til Hundested med et pænt stort tog. Ikke alle vogne har fået designmaling.



S 723 med "Fredensborg-ekspressen", der kun består af enkelt CL-vogne.



Gribskovbanens MaK-lokomotiv L 2 måtte ud på en lille drejeskive, for at man kunne skifte spor, for ellers kunne det ikke komme uden om sit tog.



HFHJs nyeste og svageste MaK-lokomotiv, M 11 ankom fra Frederiksværk. Der er indtil flere store vogne med jern fra Valseværket i toget.



HFHJs stærkeste MaK-lokomotiv M 9 ankom fra Hundested. Det varede ikke længe, før M 9 var løbet omkring toget og koblet til den anden ende og klar til at afgå til Hundested. Kun en enkelt vogn var ikke malet i det nye design. Første vogn var en tidligere Maybach-motorvogn, en meget solid vogn.



På turen til Holte 14 dage efter den første tur fik jeg taget de billeder, som jeg ikke fik den 31/6, og her er det bedste af dem. S-maskine med tog bestående af AC + 4 CL + CLE kører mod nord fra Holte.



Vores tog på LJ var trukket af det lokale MaK-lokomotiv M 33 også kaldet "Jumbo".



Dobbelt "København-Express" i Nykøbing F.

Den Gamle By i Århus

Af Flemming Søeborg

I forbindelse med den nye, store udstilling om Århus' historie i Den Gamle By (DGB), som åbner i 2017, har museet langtidslånt damplokomotivet F 694 af Danmarks Jernbanemuseum. Lokomotivet blev i januar 2015 hejst ned i kælderen til de nye, 900 m² store udstillingsrum, hvor byens historie fra vikingetiden til vore dage fortælles gennem fem afsnit. Lokomotivet hører til den del af udstillingen, der dækker industrialiseringen fra midt i 1800-tallet til efter 2. Verdenskrig.

Jernbanen kom til Århus i 1862 og var i høj grad medvirkende til byens kolossale vækst. F 694 blev bygget af Århus-virksomheden A/S Frichs i 1920 og kørte længe i byen. Det blev også vedligeholdt på det lokale DSB Centralværksted og har derfor stor tilknytning til byen. Det vil kunne vise samspillet mellem jernbane, havn, handel og industri, og hvordan byen på få år voksede til at blive landets næststørste by og "Jyllands selvudråbte hovedstad". Lokomotivet var efter mange års drift som veteranmaskine slidt, og skulle det ud at køre igen, skulle det dels have ny kedel, dels nye bandager på hjulene – begge dele til astronomiske beløb. Nu holder det i stedet under særdeles gode bevaringsforhold og vil kunne være til glæde for de besøgende, der vil få lejlighed til at gå ind i førerhuset og se nærmere på det. Der er endvidere planlagt en remisekulisse ved lokomotivet.

I det underjordiske afsnit skal der bl.a. også være en vognstyrerplads fra en af byens ældre sporvogne samt en nittet skibsside af stål. Der er også en Mærsk-container, der symboliserer havnens store betydning for byen – og mange af de besøgende i den nye udstilling vil nok undre sig over, hvordan det er lykkedes at få anbragt såvel et lokomotiv som en 20"-container nede i en kælder med betonloft, men nu ved bladets læsere det altså.

Bygningen var langt fra færdig, da Spor og baner fik lejlighed til et kig med rundvisning af Asger Christiansen, der arbejder som frivillig på museet med registrering af billeder.



Konservatorerne shiner lokomotivet op. Skorstenen måtte afmonteres før flytningen. Foto Asger Christiansen



Så er skorstenen monteret, juni 2016. På billedet ses i højre side regnet forfra museumsinspektør Søren Tange Rasmussen, John Armstrong, konservator Karen Woer og i venstre side en af DGB's smede. Lokomotivet holder i øvrigt på skinner, der stammer fra Århus Havn. Foto Asger Christiansen

Håndværkerne var i fuldt sving med masser af opgaver – i den ene ende af den underjordiske udstilling skal der nemlig være et vikingetema. Videre fremme var en murer i gang med at mure en del af en katedral (et par hvælvinger og et alter) for at vise byen som domkirkeby, og senere skal der males kalkmalerier på hvælvene – ganske fascinerende.

Det er blot en lille del af DGB, som det nye udstillingsområde udgør – men der vil være endnu mere at se over jorden, idet 1974-bydelen får tilvækst i form af flere etageejendomme, som også er under opførelse. De hidtidige ejendomme, hvor man kan gå lige ind i til "beboerne", er udvidet med flere lejligheder, og der er sågar også indrettet et ægte jazz-værtshus i kæl-



Her skal bilforretningen opføres. Foto SoB

deren – nemlig det autentiske "Bent J"-værtshus fra Århus Midtby. Alt inventar blev flyttet til museet og fungerer nu dels som udstilling, dels som værtshus ved særlige lejligheder. I en anden kælder er der knallertværksted og spejderrum – lige til at gå på besøg i.

Levende teknik og miljø

Rundt om i DGB er der fremvisning af ældre teknik og håndværk, og i baglokalet til Schou's Sæbehus, som er en nyere butik (fra 1927), passer Ole Linå Jørgensen byens telefoncentral. Dengang var telefoner endnu kun forbeholdt de få, og al telefonering foregik "manuelt" – dvs. med opringning til centralen, hvor man bad om abonnentnummeret og efter lidt ekspeditionstid blev stillet om – hvis der var forbindelse. Ofte kunne telefonistinden – det var i reglen kvinder, der bestyrede centralerne – fortælle, om den pågældende abonnent var hjemme eller ej – selvom der officielt var tavshedspligt og forbud mod at lytte med, skete det alligevel – og det kunne jo betragtes som en service over for kunderne. En forløber for "den grå avis" – den lokale sladdertante. Ole Linå nøjedes dog med at vise, hvordan centralen virkede med induktionsstrøm og omstilling, men man kan faktisk ringe fra nogle af husene til de andre.

Et andet projekt, der endnu kun kan ses som en udgravning, er opførelsen af en bilforretning anno 1927. Her har museet allerede et par Ford T-modeller, der skal udstilles. 1927-afdelingen er med til at skabe forbindelse mellem den originale, gamle del af museet med de spændende bindingsværksbygninger fra hele Danmark og den nye 1974-del, og overgangen mellem de tre "bydele" er løst på en så elegant måde, at man knapt bemærker det, førend man står i et af de andre miljøer.



Ole Linå Jørgensen deltager som frivillig med pasning af den gamle, manuelle telefoncentral i bagbutikken til Schou's Sæbehus. Foto SoB



A Telefoncentralen er behørigt markeret med emaljeskilt.

Endelig er der grund til at omtale Legetøjsmuseet, der befinder sig i en af de gamle bygninger. Her er der en flot samling af gammelt bliklegetøj, biler, optrækstog, dukker og meget andet – desværre ind imellem i ret dunkle opstillinger, men det kan være for at skåne farverne på de gamle sager. Ældre legetøj kan man også se i nogle af lejlighederne, hvor der bl.a. er lidt Märklin-modeltog i æsker. Kort sagt kan et besøg i Den Gamle By stærkt anbefales, for selvom tog og jernbaner ikke er hovedtemaet for museet, er der masser af inspiration at hente for modelbyggere – og tilmed rart at være. Man skal heller ikke snyde sig selv for et besøg i konditoriet, der stammer fra Åbenrå – det er som at træde ind i Hotel Postgården fra serien "Matador". ■



Udsigt fra en af lejlighederne. Inden længe vil der være opført nye etageejendomme her. Det lidt uskarpe billede skyldes, at det er fotograferet ud gennem en rude. Foto SoB



Den meget populære husrække med '1974'-lejlighederne og butikker, man kan besøge. Foto SoB



Naturligvis er der også en Århus-sporvogn udstillet - af træ. Foto Sob



I Legetøjsmuseet er der en fornem samling af klassiske bliktog. Foto SoB



Eftertragtede modeller for samlere af bliktog. Foto SoB

Typisk legetøj fra 1970'erne - Corgi-biler, Märklin-tog og racerbane. Foto SoB



Et fascinerende anlæg

Af Flemming Søeborg

Nordvestbanen er en klub, der som navnet antyder ligger i det nordvestlige København - et kvarter, der for år tilbage mest var kendt for talrige industrier, store som små. Blandt andet Glud & Marstrand, Tekno, Mejeriet Enigheden og flere andre virksomheder lå her, ligesom Nørrebros Godsbangård strakte sig over et stort område. Det er alt sammen forbi i dag, men

en god del af stemningen lever videre på klubanlægget, som vi her viser et par billeder fra.

John Schøler Nielsen, der er et af medlemmerne, har lovet at lave en artikel om anlægget, der byder på mange, fine detaljer og scenerier. John er mester

for disse to scener, hvor navnlig den håndmalede gavlreklame for "Fjerde Sø" er imponerende. Nyd billederne i dette nummer - i et kommende bringer vi en længere reportage. ■



Typisk scene fra byens 'bagside' op mod jernbanen. Foto John Schøler Nielsen



Godsbangård, småindustri og lidt rodet miljø, som man kendte det førhen. Heljan-husene virker dog for små i den sammenhæng. Foto John Schøler Nielsen

Store planer på Danmarks Jernbanemuseum



Af Flemming Søeborg

Børnene kommer for alvor i centrum, når det næste, store projekt på Danmarks Jernbanemuseum påbegyndes i løbet af efteråret. På den plads langs remisens bagvæg, der i dag mest bruges til intern parkering, skal der anlægges en børnelegeplads med store træmodeller af et damplokomotiv og et vandtårn, som børnene kan kravle i – og samtidig lære lidt om, hvordan et damplokomotiv er opbygget og fungerer.

Minibanen, som i dag kører ca. 400 meter langs hegnet i et lidt trist område af museet, får mere spændende omgivelser med "jernbaneikoniske miljøer". Det er f.eks. Københavns Hovedbanegård, Lillebæltsbroen, Holstebro Remise, Storebæltsfærgeren Dronning Ingrid og en typisk stationsby. Disse dele bygges i samarbejde med legepladsfirmaet Monstrum og skal give børn og voksne en fornemmelse for det danske kulturlandskab og jernbanehistoriske miljøer – i børnestørrelse. Efter planen skal legepladsen åbnes først på sommeren 2017. Håbet er, at det "vil øge kendskabet og interessen for vor fælles historie og måske inspirere til flere museumsbesøg", siger Henrik Lehmann Andersen, direktør i Nordea-Fonden, som støtter projektet med 4,38 mio. kr.

Rundt om i udstillingen sker der forbedringer. Således er der nu kommet flere informationstavler ved Grøn-

holtvognen, ved ME 1501, My 1112 og ved den banemotor, der et stykke tid har været placeret ved siden af lokomotivet. Hidtil har gæsterne måttet gætte sig til, hvad det var, men det er der nu rådet bod på. Det klassiske, lille rangerlokomotiv Hs 415 har sommeren over stået for kørslerne på Havnebanen. I øvrigt er der kørsel til Fruens Bøge/Den fynske Landsby med veterantog den 6. september, og den 9. oktober kørsel København-Helsingør med S 736 og vinrøde stålvogne. På begge ture indgår guidede rundvisninger. Se museets hjemmeside www.jernbanemuseet.dk for flere oplysninger.



Ved flere lokomotiver og vogne er der kommet nye informationstavler som her ved ME 1501.



Sommerdamp med en tørstig Hs 415 på Danmarks Jernbanemuseum.



I dette lidt hængemte område skal den nye børnelegeplads opstå - bl.a. vil det røde træskur bag signalet blive fjernet.



Grønholt-vognen nærmer sig færdiggørelse, og måske kan man køre i den sammen med 'Odin' næste år.

Erindringer fra 46 år i DSB



Fortalt af Allan Testrup

Jeg har haft 46 dejlige år i DSB i tiden fra 1957 til 2003, og jeg vil gerne fortælle om mine oplevelser i DSB, som dengang var en helt anden arbejdsplads end i dag. Uddannelsen og karrieremulighederne er væk i dag, den "gamle etat" er ændret til en moderne virksomhed, der kun driver passagertrafik og Banedanmark, der styrer trafikken og vedligeholder sporene. Godstrafikken, busserne og færgerne er væk fra DSB og drives i dag af andre. Jeg har ikke ført dagbog, så jeg skriver derfor efter hukommelsen og støtter mig til breve og skrivelser, jeg har gemt, og begivenheder, der er omtalt i jernbaneblade og aviser m m. Jeg er født i 1940, og de første år boede vi i Lyngby. I den dagbog, min mor har skrevet om mig, skriver hun i 1942, "at jeg var mere end betaget over S-togskøreturen" og i 1944, hvor vi boede hos min mormor i København, da

min far, der var politibetjent, var under jorden, skrev hun, "har sporvogne på hjernen, sidder ved vinduet og ser på linje 10 dagen igennem, kan på lyden høre om det er en ny eller gammel sporvogn, der kommer rundt om hjørnet".

Jeg har altså interesseret mig for tog og sporvogne fra ganske lille, men husker ikke selv oplevelser fra den tid. Først da vi i 1949 flyttede til Virum og fra vores lejlighed kunne se over til S-togslinjen ved Virum station, erindrer jeg min interesse for tog m m. Jeg kan huske de manuelt betjente bomme ved Virumgade, der dog hurtigt blev erstattet af en underføring ved Virumvej. På cykel kunne jeg også køre hen til hegnet ved Holte station og "følge med" i toggangen. Især Nordbanetogene med gennemgående privatbanevogne var interessante, men også rangeringen med S-togene blev fulgt



Allan Testrup ved Mo 1846 på Danmarks Jernbanemuseum, juli 2016.
Foto SoB

nøje. Hjemme blev Politikens årbøger "Hvem Hvad Hvor", som min far fik i julegave hvert år, og som havde afsnit om "Jernbaner" og "Sporveje" læst flere gange. Der lærte jeg at skelne mellem DSB og privatbaner, om nedlagte baner og materiel og mange andre informationer. Efterhånden som jeg blev ældre, blev mine cykelture udvi-

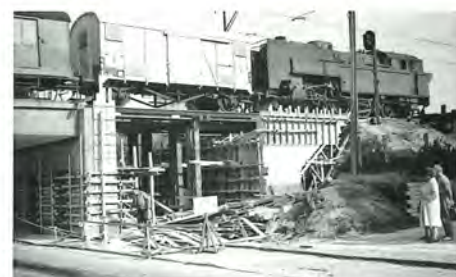


Et af de steder, som Allan opsøgte, inden han begyndte ved DSB. Sydenden af Holte station med S-tog, august 1958. Foto HBDS

det til (den gamle) Nærum station og til Farum station, hvor der indtil 1954 stadig var tog til Slangerup med gammelt materiel fra Slangerupbanen. For de penge, jeg tjente som buddreng, købte jeg billet fra Holte til Hillerød station, som var særlig interessant pga. de privatbaner, der var der. I 14-15 års alderen blev turene lidt længere og gik helt til Glostrup, Frederikssund og Køge. Samtidig også ture til København, hvor jeg kørte med de forskellige sporvognslinjer og studerede remiser og endestationer mm. Jeg var medlem af FDF, hvor vi kom på sommerlejr rundt om i landet og jeg husker ture til både Rødekro, Klippinge og Fårevejle, hvor togturene var en del af oplevelserne. I FDF havde jeg en ven, hvis far var trafikekspedient på Bagsværd station, og jeg syntes, at det job lige var noget for mig. Han gav mig gode råd om mulighederne i DSB. De sidste års skolesommerferier cyklede jeg på ferie hos min onkel og tante i Helsingør og møster og onkel

i Asserbo. Her blev både Helsingør, Grønnehave og Frederiksværk stationer studeret. I Helsingør havde min familie en nabo, der var trafikassistent på Helsingør station, og også han vejledte mig om job ved DSB. På biblioteket lånte jeg også de få bøger, der dengang handlede om tog og sporvogne. Så da jeg i 1957 havde bestået realeksamen, var jeg ikke i tvivl om, at jeg ville søge ind som trafikelev ved DSB. Mine forældre syntes, at jeg skulle søge et job uden skiftarbejde, som min far jo havde, men jeg var fast besluttet på at blive trafikelev. Så da DSB søgte elever, skrev jeg en ansøgning og afleverede den til stationsforstanderen i Holte. Han spurgte mig om forskellige forhold og spurgte også, hvorfor jeg ikke havde afleveret den til stationsforstanderen på Virum station. Jeg svarede, at jeg syntes Holte var en rigtig station, og Virum bare var en S-togsstation, selvom der også var en stationsforstander. Han blev vist stolt over mit svar og inviterede mig med ud i kommandoposten for at se arbejdet der. Jeg følte mig rigtig godt modtaget. Så midt i sommerferien modtog jeg en indkaldelse til psykoteknisk prøve, der blev holdt sammen med Postvæsenet i Generaldirektoratet for Post i Bernstorffsgade. Der oplyste jeg, at kun elevjob ved DSB havde min interesse. Det må være gået fint, for den 25. august modtog jeg et brev fra Ministeriet for Offentlige Arbejder, Generaldirektoratet for Statsbanerne om, at jeg pr. 1. september var ansat som trafikelev.

Stor var min glæde og også mine forældre var glade for, at mit ønske om at blive trafikelev var gået i opfyldelse.



Godstog, trukket af S 740, passerer byggepladsen ved Virum station, august 1958



I Hillerød kiggede Allan blandt andet på HFHJ's interessante, meget blandede materiel, her på et billede fra 1961. Foto HBDS



Allan kiggede meget på sporvognslinie 10. Her passerer et scrapvognstog DSB's Generaldirektorat. Foto K.E. Jørgensen



Allan genkendte sporvognene på deres lyde. Et gammelt vogntog på linie 10 passerer Halmtovet, 24. april 1966, men det kunne være taget 10-15 år før. Foto Leif Bang

Trafikelev 1957-1958

Mandag den 2. september 1957 mødte vi 35 nye trafikelever (30 mænd og 5 kvinder) på Jernbaneskolen, der lå i DSB's Generaldirektoratet i Sølvgade 40. Vi blev delt i to klasser. Og skolen mindede om den skole, vi lige havde forladt. Pultene var dog her borde, men der var både kateder til læreren og en stor sort tavle på væggen. Og vi skulle rejse os, når lærerne kom ind i lokalet. Vi fik skema over de seks uger, vi skulle være på skolen. Den første dag gik med udlevering af en del bøger (reglementer og ordreserier, køreplaner m.m.). Vi fik instruks i, hvordan vi skulle rette dem med nye sider, så de alle var "up to date".

Vi fik også taget mål til en trafikelev-kasket, udleveret frikort til rejse fra skolen til bopæl. Og så fik vi udbetalt den første løn, elever var fra start forudlønnede. Jeg var heldigt stillet, da jeg kunne bo hjemme i Virum, men en del kom fra provinsen og havde udgifter til logi og kost. Vi fik også lektier for, nemlig på remse at nævne stationerne fra Frederikshavn til Aalborg næste dag. I de følgende dage fik vi undervisning i de enkelte fag, sikkerhedstjeneste, personbefordring, godsbeholdning, bogføring og regnskab, rullende materiel, jernbanegeografi og køreplan, postforretninger samt engelsk og tysk. DSB brugte stadig telegraf mellem stationerne, så vi skulle også lære at telegrafer. Det foregik i et stort lokale, hvor vi i kor sad og sagde "da" og "dum" for prik hhv. streg i morsealfabetet. I FDF havde vi lært morsealfabetet, så for mig gik det nemt. Lærerne var medarbejdere, der var beskæftiget med de enkelte fag i Sølvgade, men der var også enkelte, der kom ude fra driften. Også her var der forskel på lærerne, nogle var tørre og kedelige, mens andre var gode til at undervise. Der var jo også forskel på fagene, nogle var mere interessante end andre. Og der var meget udenadslære. Alene at skulle alle DSB-stationer på remse var rent terperi, men blev betragtet som meget vigtigt. Vi var også på studieture til nogle stationer, bl.a. til Snekkersten, der havde et moderne sikringsanlæg. En dag var der ikke undervisning, da vi skulle deltage i trafiktælling af passagerer i nærtrafikken. Vi blev delt ud på flere stationer, jeg var på Københavns Hovedbanegård og uddelte og indsamlede tællekort.

Den første søndag var vi nogle (som ikke skulle hjem til Jylland), der be-



Allan Testrup skulle bl.a. tælle trafik på Kbh. H. Dengang kørte der stadig damplokomotiver i daglig drift så som C 710. Foto K.E. Jørgensen, 1966

nyttede vores nye frirejse til en tur til Nykøbing Falster med udrejse over Køge med tog, der standsede hele vejen fra Roskilde til Nykøbing F. Hjemturen gik med et hurtigere tog via Ringsted. På et modelbaneanlæg fik vi lejlighed til at prøve at betjene manuel linjeblok, som fandtes på en del strækninger. Her lærte vi at blokere og deblokere signalerne i den rigtige rækkefølge. Helt let var det ikke. Omkring den 1. oktober fik vi en liste over de landstationer, vi kunne søge til videre uddannelse. Jeg søgte som nummer et Haslev station og husker ikke de andre jeg søgte. Jeg blev nemlig den 15. oktober stationeret i Haslev, og det fortrød jeg ikke.

Udstationering i Haslev

Søndag en uge før forflyttelsen tog jeg til Haslev. Her fik jeg hilst på stationsforstander Corneliussen, der tog pænt imod mig. Henning Gravesen, der var elev fra maj-holdet '57 fik fri til at føre mig rundt til logi og pensionat, som eleverne normalt benyttede. Der stod et værelse klar til mig hos ostehandler Jørgensen, og jeg fik aftale med fru Henriksen, der havde et mindre pensionat, hvor der var ca. 6-7 pensionærer, der spiste. Man kunne ikke bo der. Tilbage på stationen blev jeg vist rundt på kontoret, som var et stort lyst rum, inden jeg tog hjem. Mine forældre var lidt overraskede over, at jeg havde klaret det hele selv uden deres hjælp. Min løn blev brugt til at købe nyt tøj til brug på arbejde. Jeg fik sendt rejsegods med tøj og personlige sager til Haslev, og også min cykel blev sendt. Mandag den 14. oktober mødte jeg så på Haslev station kl. 14. Eleverne havde normalt vagt fra kl. 6-12 eller 14-20. Den øvrige tid skulle bruges til



På en udflugt kom Allan til den gamle banegård i Nykøbing F. med LJ-Marcipanbrød og andet materiel - samt meget trange forhold. 28. maj 1961. Foto KEJ



Til gengæld var der hele tiden noget at se på med statsbane og to privatbaner i Nykøbing F. Her ses E975 med CLE- og to CM-vogne, juni 1961. Foto HBDS



Særdeles mange passagerer venter på toget på perronen i Nykøbing F., maj 1958. Få år senere var det hele ændret til ukendelighed. Foto HBDS

læsning. Vi havde vagt på skift hver anden søndag kl. 16-22. Udover stationsforstanderen var der på kontoret trafikkontrollør Madsen (der dog var sygmeldt, så ham mødte jeg ikke), overtrafikassistent P.S. Kragh, trafi-



Hjemturen gik lidt hurtigere via Ringsted - her et kig på Godsbanegården. Bemærk cyklen i forgrunden. Foto HBDS



Haslev station var en ret stor bygning med pakhuset overfor. Foto Allan Testrup



Turen gik videre til Nakskov, hvor Kragenæsbanens skinnebusser Sm7 og Sp8 kunne ses. Foto HBDS

En af turene gik til Præstø, hvor der stadig kørte tog på privatbanen NPMB. Her et kig ud over stationsområdet, juni 1959. Foto Erik V. Pedersen



kassistent F. Mårup og to kontorassistenter Rita Olsen og Ruth Vium. Der var ca. 15 medarbejdere i plads- og pakhusstjenesten.

Uddannelsesmæssigt var Haslev en landstation, men arbejdet på stationen lignede arbejdet på en mindre bystation. Der var betydeligt billetsalg og godsekspedition. De mange skoler i Haslev gav en del arbejde på kontoret især omkring højtiderne. Der var også en del faste rejsende til København, Roskilde, Køge og Næstved. Det meste af uddannelsen i passager- og godsekspedition blev varetaget af de to kontorassistenter, medens uddannelsen i sikkerhed, rullende materiel m.m. blev varetaget af Kragh og Mårup. På grund af Madsens fravær kom der mange afløsere til Haslev, især fra Nykøbing F. og Gedser. De lærte mig en hel del, jeg husker især F. Haubert og H.E. Jensen ("Hanserik"). Stationen havde som noget nyt billetsalg med kasseapparat, som kun fandtes på få stationer. Stationsforstanderen var meget nervøs for dette nye billetsalgsudstyr og så helst, at eleverne ikke selvstændigt solgte billetter, men det blev ikke taget så alvorligt af de andre på kontoret. Det meste af tiden var stationsforstanderen på sit kontor og deltog ikke i arbejdet på kontoret bortset fra togekspeditionen. Et par

gange blev jeg overhørt af stationsforstanderen, som var tilfreds. Jeg var meget glad for at ekspedere kunder både med billet- og kortsalg, pladsbestilling og information. Ekspedition af fragtbreve gav også god uddannelse i jernbanegeografi m.m. Jeg skulle også øve mig i telegrafi, men da telegrafapparatet ikke blev brugt så tit, var det mest eleverne på strækningens stationer, der skrev sammen. Jeg havde lidt svært ved at lytte til meldingerne, jeg skulle helst læse strimlen. Jeg fik også lov til at af- og tilbagemelde tog samt stille signal under opsyn af den fungerende stationsbestyrer, toggangen på strækningen var jo ikke så stor. Min fritid blev brugt til at læse fagstoffet, men også til bøger, jeg lånte på biblioteket. Nogle dage benyttede jeg til studieture til Præstø, Nakskov og besøg hos andre elever på de nærmeste stationer. Her observerede jeg, at uddannelsen ikke var ligeså god som i Haslev. Postarbejdet optog meget af elevernes arbejde, og billetsalg og godsekspedition ikke var så stort som i Haslev. På fridage rejste jeg som regel hjem til Virum, så sparede jeg lidt på udgiften til pensionatet og kunne få vasket tøj m.m. Det skete også, at jeg rejste hjem mellem en morgenvagt den ene dag og en eftermiddagsvagt den næste. Egentlig måtte jeg ikke

rejse væk, når jeg ikke havde fridag, men de to kontorassistenter skrev gerne et fripas til mig. Jeg cyklede også ture i Haslevs skønne omegn for at få lidt frisk luft. Juleaftensdag havde jeg morgenvagt og fri 1. juledag, men ikke 2. juledag, og omkring nytår havde jeg fri. I påsken havde jeg fri Skærtorsdag, Langfredag og påskelørdag. Jeg skulle vænne mig til at arbejde, når andre havde fri.

I maj blev jeg indkaldt til "Foreløbig prøve for trafikelever", hvor der kun var mulighed for "bestået" eller "ikke bestået". Kun, hvis man bestod, kunne uddannelsen/ansættelsen fortsætte, ellers blev man afskediget. Inden prøven var jeg til samtale hos stationsforstanderen, som fortalte, at han var tilfreds med mit arbejde og min viden i de fag, jeg blev hørt i. Han havde indstillet mig til videre ansættelse, og heldigvis bestod jeg foreløbig prøve. 1. juni var det slut med Haslev, og jeg blev forflyttet til Holbæk. Jeg kom dog tilbage til Haslev et par år senere. ■

En Mo-vogn i Haslev - desværre på et lidt medtaget billede. Foto Allan Testrup



Ukendt P-maskine festligt udsmykket i Haslev, den 31. juli 1932. Bemærk det afvigende spor forrest - det er stillet til afløb. Foto Jan Walter

Ny bog om DBJ-holdesteder

Af Flemming Søeborg

En bog om bornholmske jernbaners holdesteder – det lyder kedeligt, var kommentaren fra min hustru, da hun så den nye bog af Bent Boesen fra De bornholmske Jernbaner. Det var en hurtig dom, og efter at have læst bogen må jeg fuldstændigt benægte hendes påstand – det er en meget interessant og velskrevet bog, som Bent Boesen har skrevet.

Emnet er, indrømmet, måske lidt smalt, umiddelbart set, men det fornemmer man ikke, når man læser bogen. Det er mig bekendt første gang, at en jernbanebog udelukkende behandler alle stationer, trinbrætter, holdesteder og rutebilstationer så indgående på en bestemt jernbane, og det er forfatteren sluppet rigtig godt af sted med.

Forfatteren fortæller først og fremmest om stationernes udseende, størrelse, udstyr og herunder om, hvem der har bestyret/passet stationer og holdepladser gennem tiden. Det er grundigt, og måske er de biografiske oplysninger lidt uvedkommende for mange læsere, men – man kan jo skimme dem og i stedet nyde de mere jernbanerelaterede ting.

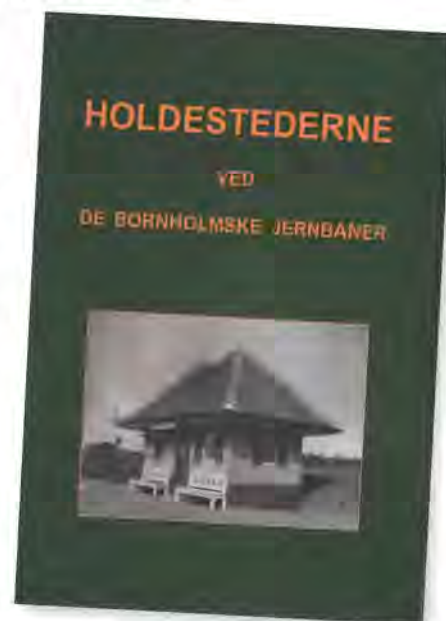
Der, hvor bogen har sin store styrke, er ved den minutiøse gennemgang af hver station, holdeplads og sidespor, hvor anlæg, udvidelse, ændringer og skæbne opregnes – illustreret af sporplaner for selv det mindste trinbræt og flere billeder fra hver lokalitet og

sidespor. I modsætning til andre af de bøger om bornholmske jernbaner, jeg har læst, fik jeg med denne bog for første gang en levende fornemmelse af, hvordan livet og arbejdsgangen var ved banerne, for der er mange fine skildringer af hændelser og tildragelser ved DBJ, som fortjener at mindes. I mange henseender tog man store, sociale hensyn ved DBJ – noget, nutiden kunne lære meget af!

Skærver og nerver

At øens jernbaner først og fremmest var anlagt af hensyn til de lokale andelsmejerier er nyt for mig, men at standsningsstederne blev anlagt alt efter, hvor meget de lokale sogneråd ville betale, er mere evident. Bogen vrimler med kuriøse oplysninger – for eksempel om navneforvirringen med Balke/Balka Strand, eller om dengang det lille Humledal trinbræt blandt fragtgodset modtog vilde dyr – løver – til den lokale dyrepark. Vi hører også om Alminjs-Tjyrinj (som vel betyder "Almindings-Tyren") og om den gode banemester i Allinge, der fik et nervesammenbrud ved tanken om, hvad der kunne ske, hvis sporet på et bestemt sted ikke blev udbedret med skærver. Den arme mand måtte indlægges på Rigshospitalet! Heldigvis skete der ikke noget ved den lejlighed – men andre uheld skete der dog.

Den pudsigste hændelse – som dog var nervepirrende nok i de minutter, den stod på – var, da en personvogn skulle afkobles på Rø station. Vognen fik et skub af motorvognen og skulle bremses af togføreren med håndbremsen.



Det lykkedes ikke, og vognen fortsatte ud på hovedsporet, hvor et modkørende tog kunne ventes. Motorvognsføreren satte motorvognen i bakgear efter den løbske vogn, og togføreren holdt sig klar på personvognen. Først efter flere forsøg lykkedes det at indhente vognen, hvorefter togføreren kunne koble de to enheder sammen, og toget kunne returnere til Rø.

Bogen er holdt i et flydende og fuldstændig korrekt rigsdansk med perfekt kommatering, som gør den til en nydelse at læse, og der er ingen – absolut ingen – trykfejl eller forkerte formuleringer – kun et enkelt sted gentages tre-fire linier ved en omtrykningsfejl. Flot arbejde! ■

Bent Boesen: *Holdstederne ved De bornholmske Jernbaner*. DBJ 2016. Pris kr. 199,-. ISBN 978-87-7799-259-9.

Messe

Messen afholdes i anledning af 150-års jubilæet for jernbanen Kolding-Lunderskov-Vamdrup med talrige arrangementer i Vamdrup by. Såvel kendte forretninger som private personer har stande på Modeltogsmessen, ligesom der vil være opstillet klubanlæg.

Modeltogsmessen
17. September 2016 Kl. 10.00 - 16.00
Arena Syd - Idrætsvej 3 - 6580 Vamdrup

JERNBANE
JUBILÆUM
2016

Letbanen i Århus



Det første letbanetog ankom sidst i juni på lastvogn fra fabrikken i Berlin. Foto Asger Christiansen

Af Flemming Søeborg

Letbaneprojektet i Århus er i fuld gang med anlægsarbejderne, og det ses måske mest tydeligt på Nørrebrogade, hvor hele gadens midte er ved at blive omdannet til sporvej, skærmet af med betonkanter. Arbejdet her begyndte i februar. I gadekrydsene er sporene lagt med rilleskinner med gummi-membraner, velsagtens for at dæmpe lyden. Bemærk også den store afstand mellem sporene i krydset.

Letbanen bliver speciel ved, at der fra Århus H. til Nørreport langs havnen skal køre såvel letbanetog som godstog (til Grenå). Der skal køre op til 16 tog i timen, og der bliver derfor anlagt dobbeltspor. Sporene vil være nedfældet i gadebelægningen, og af sikkerhedshensyn til cyklister og fodgængere vil hastigheden her ikke være mere end 20-40 km/t. I øvrigt drives letbanetogene med 750 V jævnstrøm fra køretråd. Der kommer to typer tog i drift, letbanetog til bytrafik (70 km/t) og letbanetog til kombineret by/landtrafik (100 km/t).

Også på de store sporarealer ved Ringgadebroen ser man tydeligt forberedelserne til Letbanen, idet den store, flot svungne bro er færdig, og sporet er lagt. Det første Stadler Variobahn-vogntog ankom (pr. lastvogn) allerede sidst i juni, selvom der er omkring et år til, at sporvejen – undskyld, letbanen – åbner. Letbanen bliver hele

110 km lang, hvoraf de 12 km er den nye strækning fra Århus H.-Lystrup. I alt bliver der 50 stationer eller holdesteder – alle stationerne på Grenå- og Odderbanen bevares, hvortil kommer 17 nye stationer på den nye strækning. Beboerne i Thorsager på Djursland håber stærkt på, at der atter bliver trinbræt her (stationen lukkede i 1964, og trinbrættet blev nedlagt i 1971).

Letbanen vil i høj grad være ”miljøneutral” og bidrage stærkt til mindskningen af CO₂-udledningen i Østjylland, da strømmen næsten udelukkende kommer fra vindkraft eller biomasse. Togene bliver vasket i regnvand, og remisebygningen – som pudsigt nok kaldes ”en overdækket garage” – virker også energibesparende: Dels vil togene ikke skulle rengøres så ofte udvendigt, dels vil de hurtigt have driftstemperatur.



Interiøret i letbanetog ligner lidt det, der er i den københavnske minimetro. Foto Asger Christiansen



I 2015 blev denne flot svungne bro til letbanen bygget over opstillingssporene ved Ringgadebroen i den vestlige del af Århus H. Foto Asger Christiansen



For en gammel sporvognsentusiast som mig var det meget oplivende at stå ude på en af midterhellerne på Stjernepladsen og nyde, at der nu atter ligger rigtige sporvognsskinner i gaderne i en by i Danmark. Det har været 45 år med abstinenser, kan man sige, men – snart dages det, det lysner i vest! ■

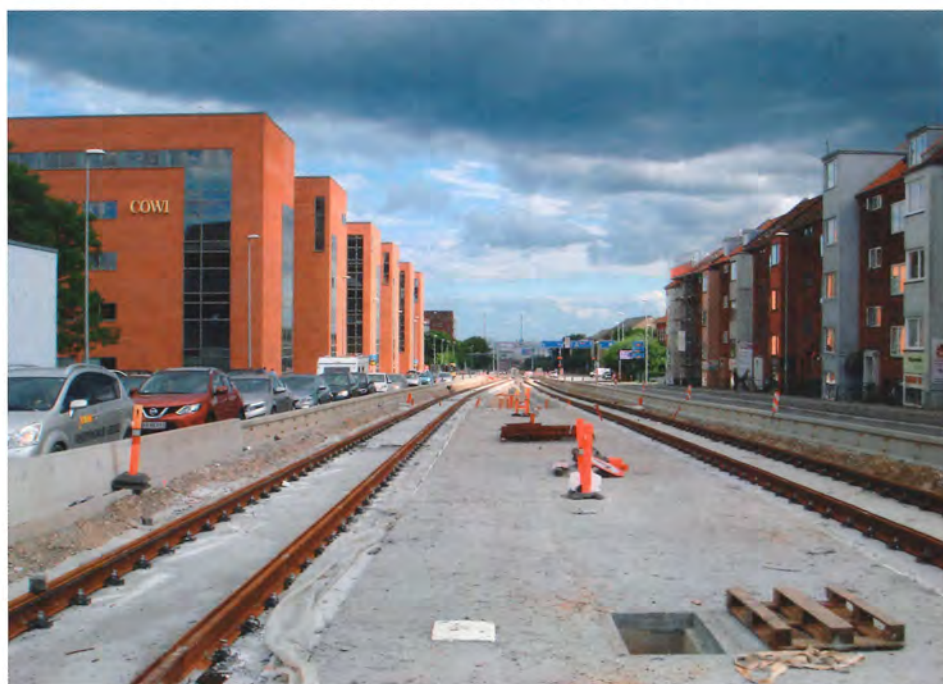
Så er betonstøbningen af underlaget i gang ved Nørreport, den 1. april 2016. Foto Erland Egefors



Letbanen slår et større herresving her ved Nørreport. Foto SoB



Skinnerne bliver 'foret' med gummi-membraner i de asfalterede kryds. Foto SoB



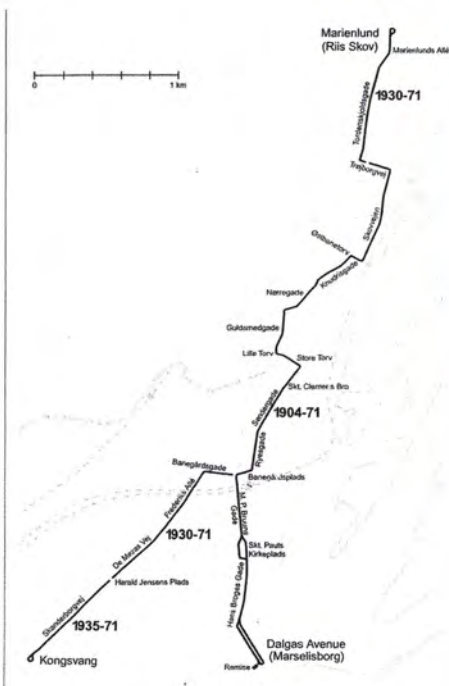
Sporanlægget på Randersvej ved Stjernepladsen med ekstra stor afstand mellem de to spor. Hullet skal nok rumme en køretrådmast. Foto SoB



Krydsning mellem to Desiro-tog på Århus Østbanegård den 30. juni 2016. Her skal fremover køre hurtigere letbanetog. Foto SoB



Linieføringen af Letbanen med stoppesteder i Århus og omegn ved projektets begyndelse i 2011. Tegning Århus Letbane.



Kort over forløberen, den elektriske sporvej i Århus 1904-71. Arkiv SoB



Det er ikke det rene pip - en Århus-sporvogn i pap fra Brdr. Jacobsens Karmelfabrik. Leif Bangs samling



Et billede fra dengang, der kørte sporvogne i Århus. Vogn 4 på linie 2 ved Nørreallé-Paradisgade, den 7. september 1969. Foto Ole Linå Jørgensen

EpokeModeller

Løfter lidt af sløret for 2016 efterårs nyhederne
Ny serie af Bryggerihestevogne
Forventet levering start september 2016



875042 Hestetrukket Ølvogn "Albani"
I løbet af efteråret kommer også:
875041 Hestetrukket Ølvogn "Wiibroe"
875043 Hestetrukket Ølvogn "Thor"

Nu på Lager

875042 Hestetrukket Ølvogn "STjernen"



874018 BEDFORD TK Post
Dronning Margrete logo

874108 Anhænger for Bedford TK
POST



874107 BEDFORD TK ESSO



MB" GUMMIMANDEN"

Webshoppen er altid åben:
www.epokemodeller-online.dk

info@epokemodeller.dk
+45 20220449

Jubilæum i HMJK

Tekst og fotos Flemming Søeborg

For tre år siden besøgte jeg for første gang Herning Modeljernbane Klub (HMJK), der har klublokaler i Bane-danmarks værksteds- og opholds-bygning i Herning. Anledningen var dengang byens 100 års fødselsdag, og arrangementet var yderst vellykket og meget professionelt med damptogsture til Aulum, udstilling af 1:1-materiel, boder med diverse fast og flydende føde – og så naturligvis selve klubbanlægget og medlemmerne. Det var en god dag, så jeg var spændt på, hvordan klubben ville fejre deres eget ti års jubilæum.

Klubben befinder sig på samme sted som dengang, og mit indtryk var, at der var flere gæster i år end ved det sidste arrangement – der var stor, lokal opbakning. De to trafikelskaber, der betjener Herning på skinner, DSB og Arriva, stillede op med hver deres svar på moderne jernbanetrafik, nemlig et IC4-tog og et Lint-tog med personale – en flot gestus. Dertil kom Mx 26 "Tørfisken" fra MjbaD og Køf 281 – og på sporene kørte klubbens formand Hans Henrik Larsen frem og tilbage med sin lille Ford Prefect-skinnebil med besøgende – så meget, at bilen til tider måtte køle af i nogle minutter inden næste tur.

I værkstedshallen var der boder og et par anlæg med modeltog, og naturligvis var der pølsevogn, kaffe- og kagebod – og min sandten om ikke HMJK havde fået fremstillet en bog om klubbens baggrund, historie og tankegang. En storslået idé.

Men det vigtigste var – og er – jo klubbanlægget. Det befinder sig nede i kælderen under velfærdsbygningen. Her er der – for alibiets skyld – installeret nogle motionsapparater, men heldigvis er det anlægget, der fylder mest, og selvom der er lang vej igen, førend det kan kaldes færdigt, er idéen og målet med det tydeligt – blandt andet illustreret på en tavle på bagvæggen. Anlægget skal nemlig vise Herning banegård og tilstødende jernbaner til Viborg, Vejle, Silkeborg, Skjern og Holstebro i perioden 1950-79, og det lader sig selvfølgelig kun praktisere ved hjælp af kompromiser og tillempninger. Således giver skjulte strækninger og sløjfer muligheder for kørsel, der kun lidt besværligt ville kunne lade sig gøre i virkeligheden (Ringkøbing, Vandel og Løgstør). Sådanne "krumspring" kan være nødvendige for at give realistisk kørsel, for et tog skal jo normalt returnere til dets udgangsstation.

Omvendt er de synlige banegårde og stationer så som Herning, Ikast, Hammerum, Søby Brunkul og andre så tæt på de virkelige forhold, som det kan lade sig gøre på den trods alt begrænsede plads, som klubben har. Det, der måske fascinerer mest, er de utroligt minutjose modeller af lokale bygninger, bygget af klubmedlemmerne. Nogle af forbillederne til husene er for længst revet ned, andre ombygget mere eller mindre, så alene det at finde frem til et bestemt hus' udseende for 60-70 år siden kan være en opgave i sig selv. Når det så drejer sig om hele banegårdsområder, fabrikskomplek-



Betjeningspult for Søby Brunkul. Foto SoB



Som det ses, er der stadig lang vej endnu, førend anlægget er færdigt. Foto SoB



Kommandopost m.v. fra Herning gamle banegård. Foto SoB

ser og gadepartier, siger det sig selv, at det kræver tid og koncentration – og det må siges, at det har klubmedlemmerne.

I bogen om klubben nævner de selv, at modellen af banegården "satte standarden for materialeanvendelse, byggeteknikker og ikke mindst detaljeringsgrad og finish", og når man betragter modellen af banegården, forstår man hvorfor – og hvorfor, at færdiglavede byggesæt aldrig ville kunne tilfredsstille disse kræsne og krævende modelbyggere: Standardvarer er simpelthen ikke gode nok – og passer heller ikke til klubbanlægget! Så derfor er alle bygninger individuelt fremstillet



Flot indkørsel til den centrale banegård. Foto SoB



Undertegnede sammen med klubbens formand, Hans Henrik Larsen og den herlige skinnebil. Foto Henrik Majgaard

af medlemmerne, og hidtil drejer det sig om godt 80 bygninger. De skønner selv, at der mangler omkring 100 bygninger, førend der er nok – men det skal de nok nå inden tyve års jubilæet, hvis de fortsætter med samme iver og engagement som hidtil.

Der er p.t. knapt 30 medlemmer i klubben der har mere eller mindre lukket for tilgang, men man er velkommen til at besøge klubben på mødeaftenerne, som er en tirsdag, hvis man aftaler det med formanden Hans Henrik Larsen, tlf. 20194816, e-mail hhl@webspeed.dk eller hjemmesiden www.hmjk.dk



DSB Mo 1987 foran den gamle, nedrevne stationsbygning i Herning, den 18. juni 1968. Foto K.E. Jørgensen



Dagene er talte for den gamle banegård i Herning - den 2. april 1975. Foto HBDS



Yderligheder i Herning - DSB IC4, skinnebil og Arriva Lint-tog. Foto SoB



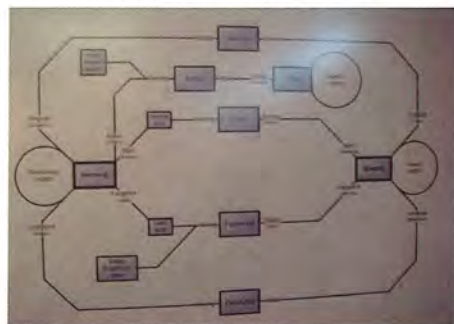
Bogen, "10 år med HMJK" udkom i anledning af jubilæet. Henrik Majgaard, der er redaktør på bogen, fortæller, at bogen egentlig blot var tænkt som en intern opmærksomhed, men den blev solgt under arrangementet. Bogen er professionelt grebet an med flot opsætning, knivskarpe billeder af anlæg, modeller og medlemmerne, og teksten er meget læsværdig.

Der er selvfølgelig kapitler om klubbens historie, men flere af medlemmerne fortæller i personlige beretninger om, hvorfor de er med i klubben, og atter andre skriver om rejser eller særlige oplevelser med modeltog. Der er en omfattende gennemgang af modelbygningen med præsentation af flere af de utroligt flotte huse, der hver især er minutiøst gengivne modeller af forbilleder fra egnen. ■

Bemærk, at bogen kun er trykt i 150 eksemplarer, så man skal nok skynde sig, hvis man vil have fat i et eksemplar. Prisen er kr. 150,-



Claus Riber fra F2010 byggede på et skur - det forventes færdigt i 2017



Princippet bag sporføringen i klubanlægget. Foto SoB

SPOR OG BANER
Model eller virkelighed

udkommer næste gang

**13. okt.
2016**

Det forfaldne skur

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Sjældent har et byggesæt af en bygning mere mig så meget at samle som det nye H0-byggesæt af et forfaldent skur fra Busch. Skuret er en ældre træbygning, hvor en del af taget er styrtet sammen, bræddebeklædningen er delvist faldet af, og et gammelt markredskab gemmer sig i bygningens indre.

Byggesættet er fremstillet i laserskåret træ med dele i trykstøbt plastic, nogle kartondele, byggerester af noget, der ligner smuld fejlet op fra gulvet, græs og pulverfarve – det vil sige, at byggesættet indeholder alt til bygningen, bortset fra lim.



Umiddelbart virker byggesættet uoverskueligt med masser af småting.



Stolpen er knækket - men det skal den være.

Umiddelbart kan det virke afskrækkende med alle materialerne bredt ud på bordet og den store, illustrerede byggevejledning foran sig, men går man frem efter vejledningen, er der ingen problemer overhovedet i byggeriet. Når de seks indvendige trækonstruktioner er limet fast, skal bunken af rådne og knuste byggematerialer limes på plads, og det kan være lidt besværligt

netop på grund af træværket. Hvis man i stedet begynder med skrammelbunken, risikerer man, at man kommer til at blokere for monteringen af træværket, så – følg brugsanvisningen. Sørg også for, at de løse dele ikke rager ud gennem træværket, for senere skal der limes bræddevægge på. I øvrigt bruger jeg udelukkende R/C Modellers Craft Glue (fra Witzel) til byggesættet – Busch anbefaler hvid hobbylim, og til plastdelene cyanolim, men R/C-limen er en universallim, som duer til næsten alt.

Til yderligere dekoration smed jeg forskellige skrotdele og træstumper ned i bunken af byggeaffald, hvor tagstensresterne ligner – og føles som – smuldet viskelæder. Lad det hele ligge tilfældigt hult til bulter – og hæld evt. mere lim på, så delene sidder ordentligt fast. Jeg placerede dernæst høvenderen (indeholdt i sættet) i bunken. Høvenderen er nok den besværligste ting at montere, for plasticdelene har mikroskopiske huller og tappe, der skal passe sammen – tilmed hjul, der er bevægelige, alt sammen i superfin kvalitet. Selve høvenderhjulene skal skæres halvt igennem for at komme på plads, men – følg vejledningen. For at skabe lidt mere forfald 'plantede' jeg to små buske fra "Silhouette" imellem affaldet.

Det laserskårne træ til plankevæggene er uhyre tyndt, så nogle af delene knækker nok, men det gør intet, for jo mere forfalden, bygningen er, jo bedre. Man kan selv lime flere eller færre brædder på, alt efter lyst og lune, og f.eks. kunne man også lime nogle brædder på skrå for at antyde tidligere reparationer – der er overskydende materiale at tage af. Sørg for, at hjørnerne kommer til at passe sammen i vinkel – nok er det en forfalden bygning, men de lodrette vinkler skal stemme.

Pas på din tagetage, Tage

Det var et skjult citat fra "Radiserne" og passede nok bedre i tegneserien, men alligevel skal man være lidt påpasselig ved monteringen af taget – eller resterne af det. Først skal de talrige lægter limes på plads – der kan/skal være 28 i alt. Lad nogle af dem være kortere end de andre – knæk også et par stykker – for det viser yderligere forfald. Når disse er limet på plads, kan åsen – som



Nærbillede af byggeaffaldet og andet skrald.



Skuret set fra forsiden - en træet bygning.

egentlig består af tre knækkede dele – limes fast. Midterdelen skal ligge nede i affaldet, for da den brækkede, faldt taget sammen. Oven på lægterne limes så de fire tagdele – de består også af et materiale, der minder om viskelæder. Sørg for, at pladerne når helt op over åsen, og de skal også rage et stykke ud over gavlene (men det er en smagssag hvor langt). Til sidst skæres rygningss-



Et forfaldent skur på Hvidkilde Savværk, efterår 2015.



Detaljer fra træbygning på Hvidkilde Savværk.

hvor udviklingen er gået for hurtigt eller måske snarere i stå, og man kunne også placere et par legende børn inde i affaldsbunken – det er jo lige et sted at gå på opdagelse i. Lidt ukrudt op ad væggene skal der naturligvis også være, når skuret indpasses i landskabet. ■

Busch art. nr. 1405. Forfaldent skur. Vejl. pris kr. 300,-



Frønnet og revnet træ.



Så er der 'hul igennem'.

stenene til, så de passer til de korte stykker tag på toppen. Endelig skal portene monteres med hængsler (fungerende!). Beslagene til dørene virker noget kraftige og bør nedtones med rustfarvet maling. Med i sættet er sort og gulbeige tørpulver til patinerung, for taget ser alt for nyt ud. Måske skulle der også have været muggengrønt pulver med til væggene, men det kan man selv

efterbehandle, for den færdige bygning ser lidt fersk ud uden ekstra patinerung.

Det er som nævnt morsomt at bygge skuret, og man mærker tydeligt, at det er et kompetent og kreativt firma, der står bag – i høj grad pga. det gennemtænkte koncept og mængden af dele i vidt forskellige materialer. Det forfaldne skur vil passe fint bag en gård,



Gårdruin i nærheden af Højrup, Fyn, juli 2016.



Et kig ind i ruinen - adgang frarådes.



Brandhærget ruin med byggerester ved hovedvej A1, Viby Fyn, 21. maj 2016.

IC2 med kastagnetter



Tekst og fotos Flemming Søeborg

Jeg er muligvis den sidste, der kendte til de spanske IC3-kloner, men for et års tid siden blev jeg klar over, at Renfe, det nationale, spanske jernbaneselskab, havde en flåde af regionaltog, afledt af IC3-konceptet. De blev anskaffet i to serier, 16 stk. i 1999 og 7 stk. i 2001 (23 sæt i alt). Disse tog, Tren Regional type 594, bestod dog kun af to dele (uden fællesbogie) i modsætning til vore egne IC3, men ellers var ligheden slående. De to halvdele af togsættet svarede for størstedelens vedkommende til litra MFA/MFB, IC3-togenes motorvogne, men de var dog lidt længere. Fronten og sideinddelingen til og med dørpartierne var identiske med IC3. Efter dørpartiet var der endnu en mindre afdeling inden gennemgangen til næste vogn. Ét sæt (201-202) har eller havde bogier med variabel sporvidde, mens andre havde krængeteknik. I 2008 blev gummifronterne fjernet, og nye, mere

aerodynamiske fronter blev påbygget. Heved ændrede togene fuldstændigt karakter, og muligheden for at passagererne kunne passere gennem flere togsæt forsvandt.

De danske IC3-tog var oprindeligt tiltænkt et større eksporteventyr, som desværre udeblev, idet blot enkelte togsæt blev leveret til Israel tillige med en håndfuld til Sverige, hvor de kørte under navnet "Kustpilen". Et togsæt blev sendt til USA og prøvekørt der, men der kom som bekendt ingen bukser ud af dét skind. I stedet fik DSB ER4-togsættene, og senere tilkom Øresundstogene, som begge indeholder elementer fra IC3. Trist, at dette geniale og på mange måder tidløse tog ikke fik videre udbredelse, for med den mulige gennemgang gennem hele toget og den rummelige, fleksible indretning er IC3 langt mere praktisk end alle andre, moderne højhastighedstogsæt tilsammen – men det er hverken modepræget,

strømliniet eller tilspidset som et jet-fly – måske derfor, at eksportsuccesen udeblev?

Electrotren-modellen

Nå, men tilbage til det spanske togsæt. Jeg blev opmærksom på det, da jeg sidste år så et billede af en Electrotren-model af toget. Jeg prøvede at få fat i et sæt, men det var dengang udsolgt fra fabrikken – og så glemte jeg det igen, indtil jeg i sommer fandt det på Internettet. Det kunne stadig få hos min "hof-forhandler" i Spanien, El Taller de Modelista i Santiago. Det fandtes i almindelig tolederdugave, til trelederdrift og i digitaludgave med lyd – allesammen kraftigt nedsatte. Jeg bestilte en "spareudgave" uden lyd – man bliver alligevel meget hurtigt træt af digital-lyde.

Jeg sendte en mail på engelsk af sted til butikken og fik svar med det samme fra Pablo, der åbenbart ikke havde så



Den spanske 'gumminæse' med flotte dekorationer og fuldendt finish.



Gumminæsen er perfekt gengivet i en art gummimateriale. Vinduesviskerne er monteret på forhånd.



Sidespejle – som en slags kastagnetter – og fritstående håndbøjler er der også på modellen.



IC2 i fuld figur - det ser godt ud på skinnerne.

meget andet at lave, for jeg fik meget hurtigt svar på et par andre mails – og så kunne jeg overføre beløbet inkl. porto til butikken. Det er risikofrit, sidste år købte jeg bl.a. et Ibertren-lokomotiv gennem deres netbutik. Og så var det bare at vente.

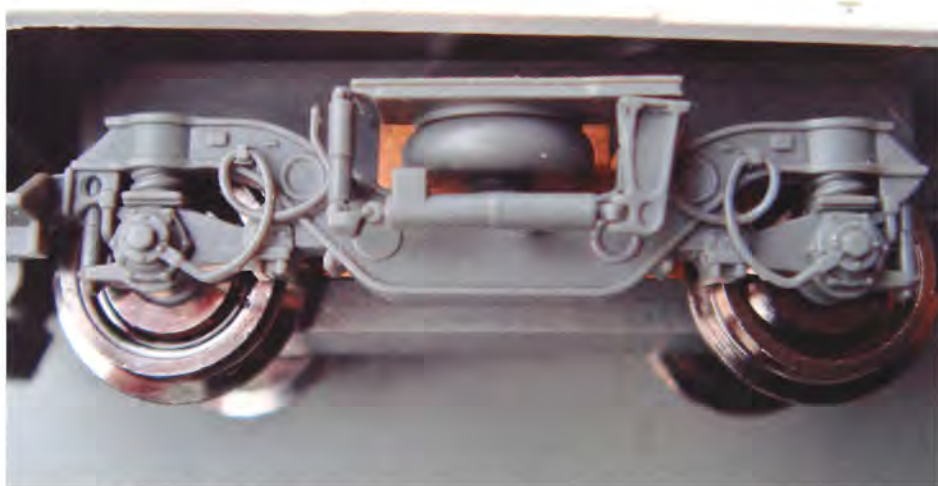
Whauw – sikken et tog!

Det ankom blot fire dage senere. Jeg flåede pakken op, og dér lå 'barnet' – IC2 på spansk! Det lignede umiskendeligt IC3 minus én vogn, men forlænget på midten - og sikken en finish!

Modellen er, lige som Heljans IC3, støbt i plastic, men her hører al sammenligning også op. Der er god vægt i den ene motorvogn, og den har træk på de to yderste aksler via kardanled – og der er alligevel frit gennemsyn gennem de klare ruder. Ikke noget med uigennemsigtige vinduer, for Electrotren har ikke noget at skjule. Der er sædeindretning, og førerrummene har også indretning.



Vognlavene er komplette med kabler, harmonika, skydedøre og farvet påtryk.



Flotte detaljer på bogien - bemærk de snoede kabler.

Selvom IC3 ikke er overfyldt med detaljer i virkeligheden, er der somme – og det er der sandelig også på modellen. Håndbøjlerne til førerrummet er af ståltråd, der er sidespejle ved førerrummene, på gavlene er der elektriske kabler, og på taget er der fine, gennembrudte riste og andre detaljer. Og "gumminæsen" – ja, den er faktisk lavet af rågummi eller et lignende materiale – flot! Der sidder naturligvis en lokomotivfører i det ene førerrum... Endegavlene er udstyret med skydedøre, så det er en model med mange raffinementer.

Teknik

Mellem de to vogne er der elektrisk førende kobling i kk-kulisse, og foran er der Scharfenberg-atrappkobling. Der er interiørbelysning med talrige dioder, ligesom front/slutlys også er med dioder. Der er kun strømoftag på motorvognen. På platinet er der NEM-stik til dekoder, og gemt i vognbunden sidder en stor højttaler – måske skulle jeg alligevel have valgt lyd-udgaven? Lysskiftet for/bag er som på IC3, men af eller anden grund kunne jeg ikke få lys indvendigt i styrevognen. Muligvis

styres det digitalt, og jeg havde jo kun "fattigmandsudgaven" uden dekoder...

Kørslen er afmålt – det er ikke nogen hurtigløber. I digital udgave kan det nok reguleres bedre, men farten er tilpas for mit vedkommende. Der er hæfteringe på to drivhjul, og da der er meget lang afstand mellem de to strømoftagende aksler, er der ingen problemer med strømoftaget. Der er rigeligt udløb, så det er en model "fra vore dage". Eneste løsdele er et sæt ekstra Scharfenberg-atrappkoblinger. Overdelene er selvfølgelig malede og derefter forsynet med dekorationer.

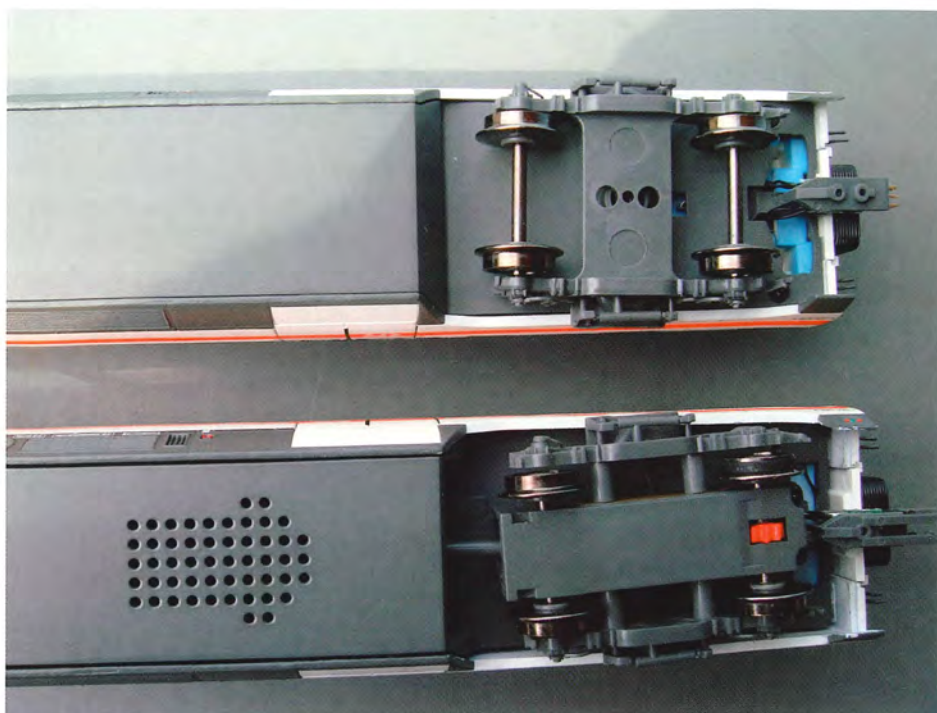
Tanker om Heljan og IC3

Jeg kan ikke lade være med at tænke på, hvad der kunne være kommet ud af et samarbejde mellem Electrotren og Heljan om en supermodel af IC3 i stedet for den discountudgave, som Heljan lavede for over 25 år siden, men som virksomheden dog har forbedret nogle gange sidenhen. Den skulle have været nykonstrueret, til nød med de gamle overdele, men med ny indmad, nyt, "usynligt" drev, LED-belysning, kk-kulisser m.v.

Den oprindelige pris for 1. generations IC3 fra Heljan var på kr. 995,- hvilket var ret meget for 25 år siden, men det var – efter sigende – et krav fra bestilleren. Modellen måtte ikke koste mere i udsalg. Det var alligevel ret meget for et tog med elendige køreegenskaber – fejlen var de billige Tenshodo-drev, som knapt kunne trække sig selv! Sammenlign prisen med IC2-togt nedenfor.

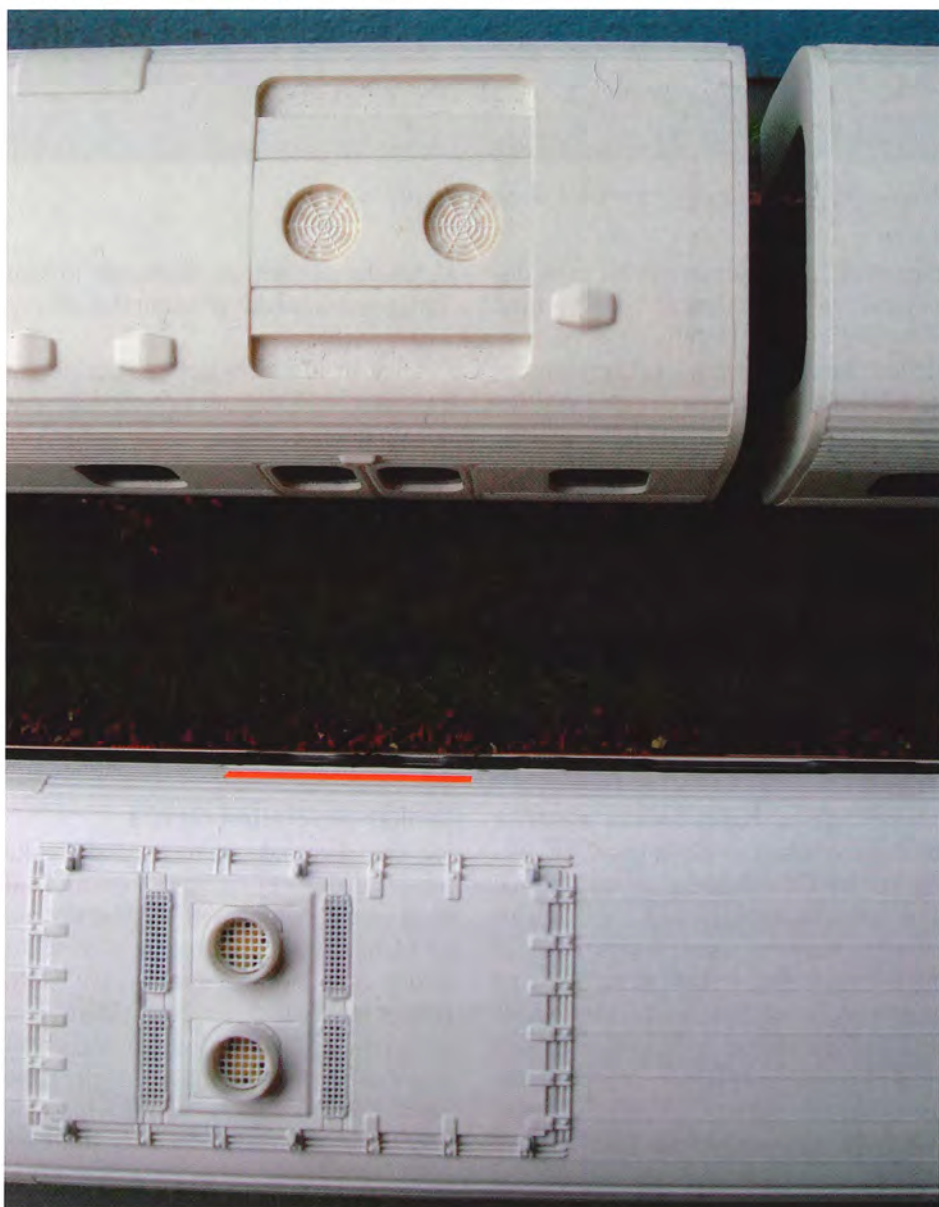
Så hvad man kan udlede Heljans sortie fra det danske marked er, at det måske slet ikke var så dumt alligevel af firmaet at forlade de gamle græsgange. Vi danske modeljernbaneforbrugere er blevet mere kræsne, og det må man leve op til som producent – eller lave en Hexit! ■

Electrotren art. nr. 3510 Tren Regional Diesel RENFE. Vejl. pris. ca. kr. 1.150,- (tilbud). Normalpris ca. kr. 1.800,-



Undervognen har udsparring til højttaler, og her ses kardanleddet også.

Taget på IC3 (Heljan) og 'IC2' (Electrotren).



Heljans IC3 (umalet version) og Electrotrens type 594 til sammenligning.



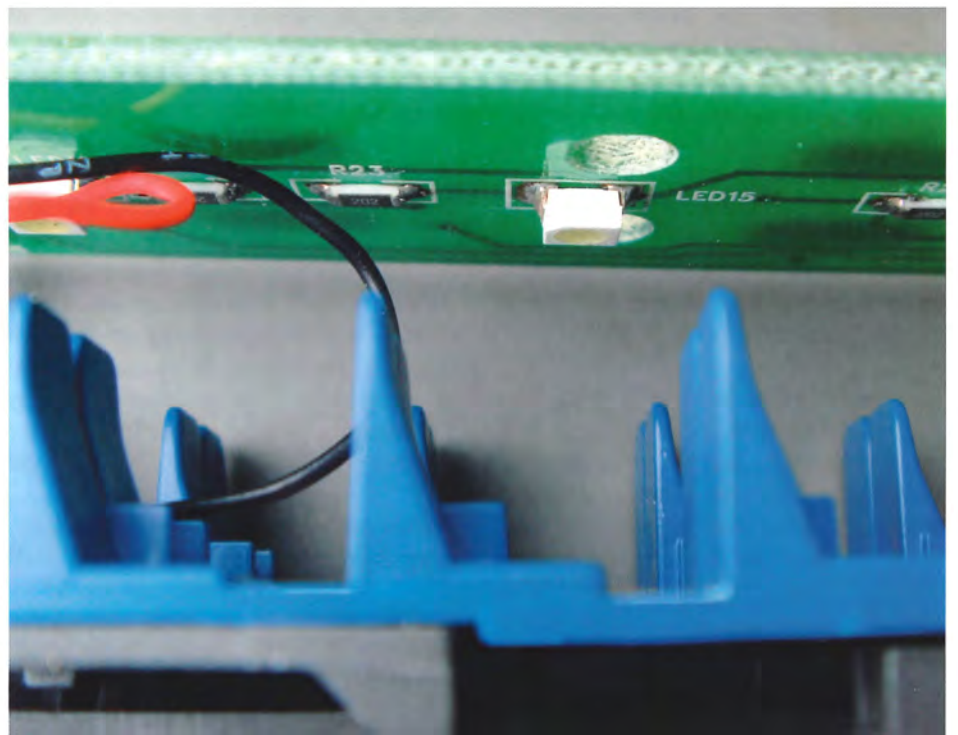
IC2-tog på spansk banegård. Foto J. P. Vergez-Larrouy - commons wikimedia.



Kabler mellem to IC3-moduler og helt lukket overgang. Odense, den 2. juli 2016. Foto SoB



Kabler er også med på de to vogndele. bemærk også det frie gennemsyn gennem vinduerne. Desværre slutter gummivulsterne ikke tæt sammen. Bemærk de flerfarvede påtryk.



Interiør med belysning.



To moderne slægtninge - IC3-toget er endnu ikke dekoreret.



IC3-front på Høje Taastrup banegård 14. juli 2008. Foto Tommy Jørgensen



Lollandsbanens IC2 i Sakskøbing. den 4. september 2010. Foto F. Søeborg

BTmms – eller øl til døren



En tung last - men imødeset med glæde og forventning. BTmms-transportvogn med ølbeholdere - skål.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

De tyske firmaer vælter sig i ølvogne i dette for ølkendere paradisiske år – 500 års jubilæet for det tyske *Reinheitsgebot*. Alle firmer udsender ølvogne i en lind strøm, såvel rene fantasimodeller som mere realistiske udgaver. Brawa har udsendt beholder-bærevognen litra BTmms58 i flere varianter med de små tankbeholdere fra forskellige firmaer – litra Ekrt 212 fra Langnese Eiskrem, neutrale Ddtkr 621 fra DB samt ølbeholdere fra Stern, Tucher og det "næsten-danske" Flensburger Brauerei.

Jeg kender ikke nok til at vide, om vognen har sin korrekthed – jo, BTmms-vognen er korrekt nok, men om Flensburger Brauerei netop anvendte disse vogne, ved jeg ikke. "Flensburger Pilsener" på flaske er kendt som "flasken med patentproppen", "Das Flenst", og det har nok krævet særlige aftapningsanlæg at fylde øllet på disse flasker, så mon ikke beholderne mere har været brugt ved byfester og lignende, hvor øllet blot tappes via rørforbindelser og tappeanlæg direkte ned i drikkeglassene?

Uanset disse spørgsmål er det en meget oplivende vogn – ikke kun på grund af det vederkvægende indhold i den virkelige vogn, men fordi beholderne er særdeles smukke med påtryk i flere farver – en vogn, der vil gøre sig godt i et hvilkensomhelst epoke III-godstog (syd for grænsen). Desværre kunne man dengang ikke købe tysk øl herhjemme, ellers havde det

være morsomt at se denne vogn køre en tur gennem landet og bagefter nyde et krus frisk tappet, humlerigt tysk øl.

Modellen fra Brawa er lavet af trykstøbt zink, således at man undgår, at ølvognen skulle blive til en *bananvogn*, og de fem ølbeholdere er aftagelige og kan således fragtes videre på landevejen. Alle løsele, der hovedsagelig består af højfleksibelt, stabilt og tyndt kunststof, er monteret på forhånd. Der er platform i den ene ende og en mængde undervogsdetaljer. Akslerne er letløbende, så det er en model, der til fulde lever op til vore dages krav. Prisen forekommer dog at være i den høje ende, men det er Flensburger-øl også, så de to ting passer sammen. ■

Brawa art. nr. 49113 BTmms58 "Flensburger Bier". Vejl. pris kr. 500,-



pa-beholder med hjemsted Flensburg Weiche.



Disse vogne kørte med mange slags 'brændstoffer', måske vigtigst af alt - ØL.



BTmms-vognen er filigran, men stabil og solid - den er metalstøbt.

Ny bevoksning

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Jeg er blevet præsenteret for et nyt produkt fra det nederlandske firma Martin Welberg. Det er en landskabsmåtte med "sommerlig skovbund" med målene 20 x 29 cm. Måtten med beplantning slår alt, hvad jeg hidtil har set af bevoksning og gengivelse af vækster og jordbund – det er superrealistisk og utroligt flot.

Den måtte, som jeg har set, er fyldt med lave vækster – græs, småbuske/krat, strå, afvekslende med flader med bar jordbund med store og mindre sten. Det kan umiddelbart bruges som skovbund, men det kan lige så godt bruges til skrænter, dæmninger og skråninger, hvor noget af jorden er skredet eller af mindre god beskaffenhed, hvor intet kan gro. Det kunne jo også illudere et område, hvor et damplokomotiv for noget tid siden har været skyld i en mindre brand, og hvor vegetationen endnu ikke er kommet sig. Sådanne steder mindes jeg fra Ryvangs

Allé mellem Svanemøllen og Hellerup tilbage i 1960'erne, hvor damplokomotiverne (litra S) på Kystbanen i tørre, hede somre satte ild på skråningerne flere steder.

Hvordan måtterne er fremstillet, ved jeg ikke, men hvis der er tale om håndarbejde, er det særdeles flot udført, og det er et arbejde, der kræver både tid, penge, tålmodighed og et sikkert blik for naturen. Det må siges, at Martin Welberg har det. Måtterne kommer i mange varianter og til forskellige landskaber og årstider (forår, sommer, sensommer, efterår) med alt fra forårsgrønne enge til den blege, gullige efterårsvegetation. Om der er en dansk importør, er jeg ikke klar over, men forhåbentlig finder en vaks importør på at importere disse kvalitetsmåtter. ■

Welberg WB-M014 Type B.
Cirkapris kr. 115,-



Mere realistisk kan det næppe blive - i H0.



Et ark måler ca. 20 x 29 cm.



VIDEN OG VETERANTOG

jernbanemuseet.dk

Foto: Asger Christiansen

Danmarks Jernbanemuseum inviterer til en række veterantogsture rundt i Danmark. Turene i de historiske tog gøres levende af fortællinger om de steder, vi kører forbi og de steder, hvor vi gør holdt.

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

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

6. SEPTEMBER:

Fra Odense til Fruens Bøge og Den Fynske Landsby
Turen går til odenseanernes gamle udflugtsmål Fruens Bøge og 1800-tallets gårdmiljøer i Den Fynske Landsby. Der køres med MO 1846.

9. OKTOBER:

Fra Københavns Hovedbanegård til Helsingør
En tur langs Nordsjællands østkyst. Turen inkluderer en vandring i Helsingør med fokus på stationen, havnen og et af Danmarks største værfter. Der køres med S 736.

BR 245 i Danmark

Tekst og fotos Olaf Skov

I august 2015, da Banedanmark afsluttede anlægget af dobbeltspor mellem Vamdrup og Vojens, kom der en periode uden kørestrøm. Det gav problemer for de private godsoperatører, som ikke bare kunne låne diesellokomotiver hos storebror, som DB Schenker gjorde. Da man alligevel skulle på lejemarkedet, besluttede Hector Rail sig for at det lejede også skulle anvendes til prøvekørsler i forskelligt omfang, efter godkendelse af Trafikstyrelsen. Fra det slesvig-holstenske trafikselskab låntes 245.204-3, som anvendtes mellem Kolding og Padborg. Kørslerne foregik tildels med lokomotivet som trækkende enhed med 2.000 tons tog. Da lokomotivet ikke var forsynet med dansk ATC, måtte togene kun køre 70 km/t. Disse kørsler var der ikke meget nyt i, men det var der til gengæld ved de kørsler, hvor diesellokomotivet blev forspændt et af Hector's ellokomotiver type 241 (som de tyske BR 185). Som sagt var der ingen kørestrøm på strækningen, så ellokomotivet anvendtes som en styrevogn, og lokomotivets ATC kunne udnyttes fuldt ud. Diesellokomotivet blev kørt fra ellokomotivet, der jo altså havde strømaftageren nede. Herhjemme har vi i mange år kendt sammenkoblingen mellem DSB MF og ER på elektrificerede strækninger, men vi har ikke tidligere set ellokomotiver anvendt som "styrevogn". Prøvekørslerne fortsatte efterfølgende i Sverige.



HectorRail- og NAH.SH-lokomotiverne ses her lige før indkørslen til Kolding den 8. august 2015.



Det nye NAH.SH-lokomotiv under en af kørslerne, her ved Seest lige ved Kolding den 7. august 2015.

Hector Rail udførte i foråret 2016 prøvekørsler for Banedanmark og Sund & Bælt på Storebælt med et af deres Taurus-lokomotiver (som DB BR 182 og ÖBB 1016/1116 og 1216) med dansk hastighedsrekord på 235,8 km/t.

Hector Rail tilbød i forbindelse med DSB's plan B for IC4-togene, at man kunne udleje Taurus-lokomotiver og personvogne, men DSB viste ikke interesse for projektet, da man mente, at lokomotiverne ikke kunne holde tid i en IC3-plan, hvilket de uden problemer kan, trods det at man kun må køre 160 km/t med lokomotivtrukne tog i

Danmark. Som bekendt satsede man endnu engang på IC4-togene.

I 2014 markerede Hector Rail sig også i forbindelse med sit 10 års jubilæum ved at køre et jubilæumstog gennem Danmark med udsigtsvogn og spisevogn fra det legendariske TEE-tog Rheingold Express. Så også modelbanemæssigt kan meget lade sig gøre og alligevel være korrekt. ■



Padborg banegård med Hector Rails udflugtstog i 2014.



Med i udflugtstoget var en tidligere TEE-vogn med udsigtskuppel.

MinitrainS – smalspor i H0

Tekst og fotos Flemming Søeborg

For over 50 år siden vakte Egger-Bahn i 1963 opsigt med præsentationen af et helt nyt koncept, en komplet smalsporsbane i H0e (på 9 mm spor). Hele tankegangen var ny, modellerne udviklede, og Egger-Bahn (efter brødrene Egger) omfattede hele programmet – fra spor og strømforsyning over lokomotiver og vogne til forskelligt tilbehør. Det var vi mange, der faldt pladask for – dels var modellerne utroligt charmerende, dels fyldte et helt modeljernbaneanlæg ikke mere, end hvad der kunne være i en reol, og dels kunne man jo bruge biler, figurer, træer, huse osv. fra resten af H0-systemerne.

Der var bare én manko ved Egger-Bahn: Modellerne kunne ikke køre – eller kørte meget dårligt. Årsagen var dels den ringe vægt og dels 1960'ernes elendige, trepoledede jævnstrømsmotorer. Svinghjul anvendte man ikke til modeltog, og digitaldrift var endnu et ukendt begreb. Hovedparten af modellerne endte formodentlig som 'skrot' på bestående anlæg, som vitrinemodeller eller som kasseret materiel. Virksomheden indstillede produktionen allerede i 1967, hvorefter Jouef senere købte formene – Jouef havde på det tidspunkt deres eget H0e-system med lignende materiel. Jouef indstillede produktionen af H0e-materiel få år senere. På grund af efterspørgsel fra kunderne genoptog Jouef i 1980'erne atter produktionen, nu med lidt bedre Mabuchi-motorer, men i 1990'erne sluttede produktionen definitivt af de gamle Egger-modeller, der stort set kun kunne købes i Frankrig. De fik dog et kort efterspil hos Revell, der uden større held søgte at relancere såvel Egger- som Jouef-modellerne, i kataloget afbildet sammen med Heljan-husmodeller.

Egger-Bahn for evigt

For få år siden blev tanken om Egger-Bahn genoplivet, nu under mærket MinitrainS. Og da var tankegangen helt anderledes: Modellerne skulle kunne køre, køre godt og pålideligt samtidig med, at den gamle charme blev opretholdt. Resultatet er overbevisende. Jeg har afprøvet togsættet med det lille Krauss-damplokomotiv nr. 5 samt fire godsvogne. Lokomotivet er udstyret med lodretstående motor i førerhuset



Forsiden fra Egger-Bahn-kataloget 1965-66. En hobby for far og søn. Arkiv SoB

og et svinghjul med størst mulig diameter, og det giver resultater. Lokomotivet har nu fået lidt udløb, hvilket gavner den lille sag betydeligt – strømoptaget sker jo på to aksler med blot et par centimeters afstand, så der skal ikke meget til, for at toget standser på hjertestykker. Farten er afmålt – ikke noget med, at det sprinter af sted for ikke at miste strømmen.

De fire vogne er af blandet herkomst – en langtømmervogn, en roevogn og en lukket godsvogn, alle med bogier, men med forskellig længde og til dels patineret, samt en tankvogn på et par centimeters længde, en herlig sag, der blot vejer 4 gram. En bogievogn vejer 8 gram, den lukkede godsvogn hele 11 gram, mens lokomotivet vejer 42 gram.

Udførelsen af modellerne – såvel lokomotiver som vogne – læner sig så meget op ad Egger-Bahn, at man tror, at de er identiske, men når man kigger under vognbunden på vognene, kan man se, at de er samlet med maskinskruer – også et tegn på, at konceptet er helt nyt. Enkelte andre detaljer er også ændret, f.eks. er klokken på Krauss-lokomotivet erstattet af en fin dampfløjte. Lokomotiverne er ikke forsynet med NEM-stik, der er ganske enkelt ikke plads, men de kan alligevel godt digitaliseres – man skal blot bruge de mindste spor N-dekodere og lodde dem på strømoptagene



Krauss-lokomotivet med rigtigt stort svinghjul i førerhuset - det hjælper betydeligt på køreegenskaberne.

(f.eks. Uhlenbrock 73410 eller 73500). På hjemmesiden www.minitrains.de kan man se hvorledes.

MinitrainS har en del andet materiel i programmet, bl.a. militære feltbanelokomotiver, bogie-personvogne, tipvogne, vogne til brænde eller mursten osv., og der er også et andet, lille damplokomotiv samt et Gmeinder-diesellokomotiv i flere farver (også umalet). Endvidere er der en del modeller med amerikansk forbillede, lokomotiver fra Muskau-skovbanen i det gamle DDR samt et lokomotiv fra den svenske OHSA-museumsbane. Dette lokomotiv ligner til forveksling et grønt, dansk roebanelokomotiv. MinitrainS nævner selv, at deres modeller ikke er 100 % korrekte udgaver af forbillederne, men at stemningen og charmen er i højsædet – tillige med gode køreegenskaber – uhyre sympatisk.

I årets løb skal der komme et nyt skinesystem, baseret på Egger-Bahns skinner, men også med større radier. Kendere siger, at man skal skynde sig med at bestille MinitrainS-produkter, da de hurtigt bliver udsolgt – hvilket er forståeligt med den nye kvalitet. ■

MinitrainS art. nr. 5081 Krauss-lokomotiv med fire vogne. Vejl. pris ca. kr. 1.500,-, men kig efter tilbud på nettet.

Nyt fra EpokeModeller

Af Flemming Søeborg

Per Møller Nielsen meddeler, at der snart kommer nye øl-hestevogne fra flere forskellige bryggerier – så kan man nok finde sin lokale favorit blandt dem. Det er Albani, Thor, Wiibroe og Stjernen, det drejer sig om i denne omgang, altså fra store dele af landet. Bemærk, at der er tale om håndmodeller, og at der kan forekomme mindre justeringer på de færdige modeller.

Dertil kommer nye postbude i tysk forklædning, men mere interessant er det nok, at den lille Pedershaab-traktor kommer i tre varianter – TKVJ traktor (uden nummer), VLTJ M 15 samt "Putte" mage til den, der findes på Danmarks Jernbanemuseum. Endnu kan vi kun vise disse modeller som "fantomtegninger", men vi vender selvfølgelig tilbage til dem, når de udkommer. Bedford TK, som tidligere i år blev udsendt

som DSB-lastvogn, kommer nu som "posttog", forstået som lastvogn med anhænger – i epoke IV-udseende med Dronning Margrethe II.s monogram.

Sporvognen, som har været ventet længe, er stadig under udvikling, men håbet er, at den kan komme på skinnerne i løbet af efteråret. Forhåndsinteressen har været stor, så det er glædeligt, at selvom sporvognene blev skrottet for over 40 år siden, lever der stadig i manges erindring – nok til, at de nu kan komme som korrekte modeller. ■



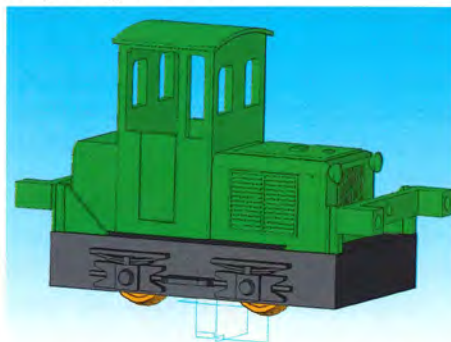
Stjernen-øl-vogn - desværre helt tom - måske på vej hjem efter nye forsyninger.



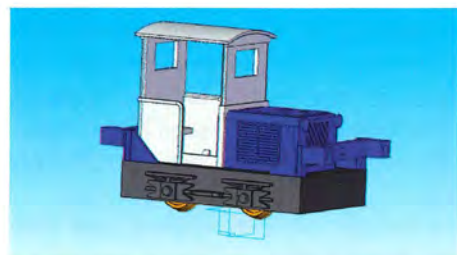
Også Thor-hestevognen har typisk reklame på bagsmækken.



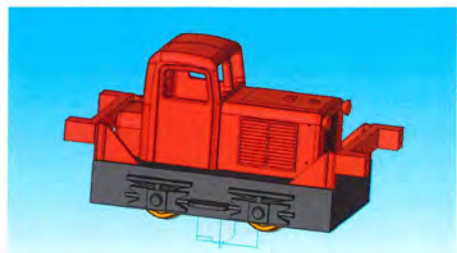
Pedershaab-traktoren fra Vandel på Danmarks Jernbanemuseum, 2. juli 2016.
Foto SoB



VLTJ M 15 stammer fra 1951. Den kom i 1980 til KLK og siden til privatperson.



Den oprindelige OMB 2 kom i 1966 til TKVJ, og blev i 1969 til HHJ T 1.



Putte - Pedershaab-traktor af typen, som ses på Danmarks Jernbanemuseum.

Parcelhus i H0

Af Flemming Søeborg

Som flere gange nævnt her i bladet sker der meget på modelområdet mht. nye teknologier. Laserteknologien er for længst taget i brug, og det giver sig udslag i flere og flere glimrende modeller. Busch hører til de førende producenter på dette område.

Busch benytter de bedste teknologier, materialer og fremgangsmåder til deres byggesæt – plastic/kunststof, hvor det er relevant, karton- eller specialpap, hvor det kan bruges, og MDF- eller ægte træ/finérplader, hvor det er det helt rigtige materiale. Det gør, at modellerne får langt mere liv og plasticitet end f.eks. rene kartonmodeller, som ofte virker "flade" eller næsten to-dimensionelle. Tilmed giver disse kombinationsbyggesæt en meget stor glæde ved byggeriet – især da, når byggesættene er så velkonstruerede, som Busch's sæt generelt er.

Et af de seneste er modellen af et almindeligt, ret anonymt parcelhus. Originalen, "Futura", stammer fra byggefirmaet HEBA i Simmern, Hunsrück i Tyskland, men kunne lige så godt stå i Danmark. Disse færdighuse blev bygget mellem 1966-73 og var typiske repræsentanter for den slags typehuse. Murene er pudsede, gavlene har sternbeklædning af planker, vinduerne er sprosseløse "husmoderruder", der er terrasse og skorsten – kort sagt et hus, som kan genfindes overalt i parcelhuskvartererne. Ligusterhæk og carport følger dog ikke med i sættet.

Modellen

Byggesættet ligger pakket i flere plastposer og er vedlagt omfattende vejledning. Går man frem efter brugsanvisningen, volder det ingen problemer at samle huset. Det overraskende, som man opdager undervejs, er, at huset er komplet med indvendige vægge, tapeter og gulvbelægning (trykt på papir). Der er blot tre rum, men det ser man ikke, når huset er samlet – så virker det overbevisende udefra.

Delene passer perfekt sammen. Det gælder alt lige fra de indvendige skillerum, den udvendige beklædning, vinduesrammerne eller tagdelene. Det er faktisk kun tapetet og gulvbelægningen, som kræver lidt justering – men



Familien måtte bare have sig en brun-hvid Ford Taunus 17 M, der matchede husets farver... Bilen følger dog ikke med i byggesættet.

det er nemt, da det som sagt er af papir, der blot klippes med en saks. Til sammenlimning brugte jeg udelukkende R/C Modellens Craft Glue, som hæfter på næsten alt. Husk at lade taget være aftageligt, så man senere kan udstyre huset med figurer, møbler, lamper, gar-

diner osv. Der er vedlagt potteplanter med jord. Preiser og Faller kan levere komplette møblelementer. Regn med en god aftenstid til samlingen. ■

Busch art. nr. 1448 Hus "Futura". Vejl. pris kr. 275,-



Råhuset er hurtigt samlet - delene passer perfekt sammen.



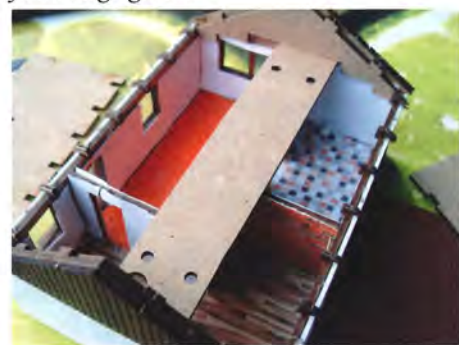
De pudsede mure giver sammen med de store ruder det typiske 1960'er udseende.



Sternbeklædningen er meget flot, laser-skåret træ.



Så har gulvmanden været forbi og lagt forskellige gulve.



Og der er kommet tapeter i rummene - men hvor er badeværelset?



Med i sættet hører 36 stauder, som man selv skal samle, samt jord og plantekasser til terrassen.

I-vognene ved DSB



Her holder en I-vogn, øjensynligt som stykgodsvogn ved perron 2 i Svendborg, 3. september 1962 og venter på at blive tømt. Foto HBDS

Af Flemming Søeborg

DSB's I-vogne lignede til forveksling standardgodsvognene litra G/Gs fra 1954, men I-vognene var noget anderledes, ikke kun i kraft af den hvide farve. Hvor G/Gs-vognen var en UIC-standardtype, var DSB's I-vogne et rent lokalt produkt, men med elementer fra G-vognene - således var hoveddimensioner og mange af vognedelene identiske med G-vognenes. Dog havde I-vognene længere akselafstand og flere skydelemme og anderledes forstærkning af vognkassen..

I-vognene blev bygget af Scandia i årene 1958-59 i et antal af 200 stk (21 501-700), og selvom de var hvidmalede og dermed varmereflekterende, var de ikke kølevogne, men vogne til levnedsmidler som f.eks. kartofler, grøntsager og lignende produkter, der ikke umiddelbart behøvede afkøling. Vognen var RIV-mærkede og kunne derfor udmærket benyttes i udlandet.

Sidst i 1960'erne blev de lige som det øvrige godsmateriel omlitret i forbindelse med EDB-registrering. De fik herved litra Hs og nye litereringsfelter. I 1980 blev de atter omlitret, denne gang til Hkks. 50 af vognene blev i årene 1967-73 benyttet til øltransporter for Carlsberg og fik i den forbindelse påskruet metalskilte med Carlsberg-etiketten på siderne, Carlsberg-logo på skydedørene og 'flaskeskilte' i gavlene. I dag ville man nok finde det risikabelt, da der vel ikke ligefrem var nogen grund til at reklamere for vognenes indhold - det kunne jo friste svage



Hkks-Carlsbergvogn med righoldig dekoration i Århus mellem 1967-73. Foto Peer Thomasen, arkiv Danmarks Jernbanemuseum

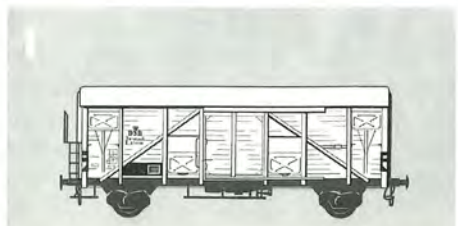


En noget patineret Hkks 217-002-1 i Nyborg Færge den 8. maj 1981. Foto Tom Lauritsen, arkiv Danmarks Jernbanemuseum



Den bevarede I 21519, fotograferet på Danmarks Jernbanemuseum 2006. Foto Flemming Søeborg

sjæle - men tiderne var anderledes dengang. Dog fortælles det, at Carlsberg til sidst anvendte neutrale, brune vogne til øltransporter med færgen til Nykøbing M. - men det er allsammen ligegyldigt i dag, hvor øltransporterne pr. tog foregår i specielle containere. I/Hkks-vognene blev udrangeret i løbet af 1980'erne. Danmarks Jernbanemuseum har bevaret nr. 21 519, og hist og her kan man finde vognkasser i brug som lager- og markskure. ■



Hvidmalt lukket godsvogn af nyeste type med stort rumfang	Indv. længde	9,27 m
	Indv. bredde	2,72 m
	Indv. højde af siderne	2,10 m
	Største indv. højde	2,68 m
	Døråbningens bredde	2,00 m
	Døråbningens højde	2,00 m
	Gulvhøjde o. skinneroverkant	ca. 1,23 m

Illustration fra brochure om DSB Godsvogne 1964. Arkiv SoB

Rmms 663 – godsvogn fra epoke VI.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Fladvognen St 2, som DB anskaffede i næsten 2.700 eksemplarer fra 1968, var en UIC-standardtype. Det var en relativt kort, fireakslet bogievogn med seks svingbare sidestøtter pr. side og undervognsforstærkning. Vogntypen hed oprindeligt Remms, men som følge af flere ombygninger med sidevægge, Y 25-bogier eller containerbeslag fik de fået andre betegnelser så som Remms 663, Remms 665 og denne, Rmms 663.

Vognene ses også hertilands med specielle transporter som f.eks. de meget lange stålskorstene, som blev fragtet til Ålborg i vinterens løb (se også Spor og baner nr. 26, side 48-49). Her blev benyttet Rmms 664-vogne. Rmms663-vogntypen er nu lavet i model af Brawa.

Brawa har lavet flere varianter, men den mest interessante må være den helt aktuelle epoke VI-udgave, som på nær af enkelte detaljer ligner de vogne, der var i Danmark i februar. Bogierne på modellen er af den franske type Y 25, mens vognene som nævnt havde andre typer – det anes på billederne af forbilledet.

Modellen er fremstillet næsten helt i metal, hvilket giver en god vægt og fremragende løbeegenskaber. De fleste detaljer er monteret på forhånd – trin, bremseudligningstræk, små håndbøjler, men der medfølger en pose med diverse andre småting. Sidestøtterne, som er af metal, er præcis som ved forbilledet bevægelige og delvist forsynet med påtryk – og har i øvrigt kroge på toppen, således at man kan surre eventuelt gods forsvarligt og korrekt fast. ■

Brawa art. nr. 47113. Vejl. pris kr. 300,-



Brawas nye Rmms 663-vogn med sænkede sidestøtter



Detaljer på Rmms-vognen, bl.a. med fine tryk på sidestøtterne



Rmms 664-vogn med originale bogier i Kolding, februar 2016

Trevogns-Vestkraftsæt fra SMT

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Martin Sørensen fra hobbybutikken SMT i Skjern har på egen hånd fået lavet et trevognssæt hos Roco med de eftertragtede Vestkraft-vogne i H0. De tre vogne, nr. 001, 002 og 003, er udsendt her i sommer, og det kan tænkes, at de vil blive fulgt af flere, alt efter efterspørgslen.

Vognene er i den klassiske Roco-kvalitet og dejligt tunge, som sådan en vogn skal være. Mere vigtigt er det, om vognene lever op til forbillederne, og det gør de – med de kompromisser, der altid vil være. Påtrykkene er rene og klare, og hvad vigtigere er – de er placeret der, hvor de skal være. Grundfarven på vognene er mørk blå (RAL 5011), og sådan var de også i driften – eller rettere, de kunne se sådan ud, men de var ofte også godt ”patinerede”.

Der er tale om nogle af de bedste gengivelser af Vestkraft-vognene, som SMT



En af de nye Vestkraft-vogne i det fri.

nu har fået lavet. En meget lille forskel er den manglende, midterste lodrette travers i gavlenderne – men det nærmer sig pedanteri at påpege det. I stedet kan man glæde sig over de flotte, præcise påtryk, gennemkigget gennem midten af vognsiderne, de robuste, men dog fine detaljer – og ingen løsdele, der skal eftermonteres. Vognene er ulæssede, så hvis man vil have et tog fyldt med kul, må man selv lave nogle

indsatser. Bemærk, at siderne ikke kan åbnes.

Et flot initiativ af Martin Sørensen i SMT – og man skal nok ikke vente længe med at bestille et sæt, for Vestkraft-togene vedbliver at være attraktive for danske modeljernbanefolk. ■

SMT Vestkraft-trevognssæt/Roco 76131. Vejl. pris kr. 849,-



**Søndag den 11. september 2016
kl. 10.30 - 15.30
i Ådalshallen, Skørring
v/Hornslet, 8544 Mørke**

Nu for tyvende gang afholder vi STORE-byttedag. Vi modelbanefolk, mødes, snakker, bytte og handler. Find skuffen frem igen - du har den stump, en anden mangler - og han har den, du mangler.

I Skørring udstiller bl.a.:

DWA Hobby, Fredericia . Epokemodeller . Skilteskoven, Odense . Freja Modeltog, Silkeborg
Hobbykæden, Nørresundby . JK Model, Århus . Vejlesen hobby, Vejle . Witzel Hobby, Ringsted
Ebeltoft Antikvariat . Nice-LED, Sønderborg . SMT, Skjern . Modelhøkeren, Hadsten
Wengo Modelbiler, Skive . de-isenboner, Kiel . EA modelbyggegematerialer, Gørlev og flere brugthandlere.

Kørende anlæg: Djurs Modelbaneklub · Modelbaneklubben Frichsparken
Bjerringbro Modeljernbaneklub · Märklin digital, v/ Søren Lauritzen

Børn under 12 år i følge med voksne - gratis adgang.

Entré giver adgang til en meter flad bordplads, så længe plads haves.

På gensyn!

Djurs Modelbaneklub

Entré kr. 50,-

Vestkraft-tog med My i front afgår fra Skjern mod Herning den 11. maj 1994.
Foto Flemming Søeborg



Fine detaljer på platformen - en flot og vægtig vogn.

Adresseændring ...

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

Nærbillede af påskrifter - klart og præcist påført.



De tre vogne i samlet flok.

Egon's pengeskabstransport – og andre biler

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Hvis navnkundige Egon Olsen fra Olsen Banden havde haft kørekort, kunne han have haft sit eget transportfirma og kørt rundt med Franz Jäger-pengeskabe en rum tid, inden han måske blev træt af det og i stedet gav sig til at åbne pengeskabene. I hvert fald kan man digte nogle historier til den nye bil, som Busch har sendt på markedet.

Det er en opdateret udgave af den gamle DKW 3=6* Schnellaster-lastvogn, som for mange år siden blev udsendt af firmaet Praliné. Busch-udgaven er forbedret på mange punkter, bl.a. med bedre finish, påtryk, hjul og udførelse i det hele taget.

Det, der gør vognen til noget særligt, er lasten – og påskriften på ladet. Den mørkegrønne vogn transporterer nemlig et pengeskab – grønt, som et ægte Franz Jäger-skab – og på siderne af ladet står "Egon's Transporte" med nydelig guldskrift (på tysk). Den forkerte apostrof og e'et kan nemt fjernes/overmales, og så har vi det, der kunne være Egon Olsens tidligere beskæftigelse – pengeskabstransportør. Om det er det, der ligger bag den nye Busch-model, skal jeg lade være usagt, men det er en herlig model.

Bemærk dog, at DKW'en er – hvis det skal være helt korrekt – for fin og nylakeret til at agere side og side med Olsen Banden, der – som alle i Riget efterhånden nu ved – stammer fra 1968 (jvf. indfødsretsproven!). Da den første film blev præsenteret, var de aldrende DKW 3=6* biler næsten forsvundet fra

vejene, overhalet af VW T1, Ford FK 1000 og andre varevogne. I øvrigt har spanske EKO også lavet nøjagtigt samme DKW-model (dog med gasflasker i stedet for pengeskab). Firmaet hedder i dag Toyeko.

Plagiater – hvem kom først?

Busch har også udsendt en flot model af den østtyske bil Framo V901/2 som stationcar i rød/creme bemaling. Denne bil stammer fra 1954 og har tre rækker sæder, nærmest som en lille bus. Modellen er flot detaljeret med separate, tagmonterede vinduesviskere, forkromede lygter og hjulkapsler og helt klare ruder. Under vognen er der tilmed separat udstødningsrør, og underst på vognkassen er der en tynd, sølvfarvet pyntelinie – en ren luksus-model fra DDR.

Når jeg nævner plagiat, er det, fordi bilen har en påfaldende lighed med Brekinas Volvo Duett fra cirka 1960, som også har samme overordnede udseende og farvesætning (rød/creme). Det må her være Volvo, der har abet efter, for selvom Duetten kom først (i 1953), stammer denne tofarvede udgave fra 1960, hvor forruden blev lavet i ét stykke. Desværre var/er Framo ukendt herhjemme, for Busch laver også varevognsudgaven uden de bageste sideruder, og den slags varevogne kørte der mange af.

En vogn, der er helt sin egen, er den sidste i rækken, nemlig Brekina-modellen af en Fona-vogn – det ligger snublende nær at kalde den for "en radiobil", men



Lige til at gå til for en ekspert som Egon Olsen, skulle man tro.

det er jo noget andet! Det er en Renault 4 CV – af nogle kaldt Gyngehesten, selvom det nok mere var Citroën 2 CV, der gyngede under kørslen. Renault 4 CV var mere luksuriøs end 2 CV'en, blandt andet regnede det ikke ind ad sideruderne, når de var lukkede, og vognen var også kvikkere og mere robust i længden. For os, der har kørt begge biler, var de noget særligt, blandt andet med paraplyhåndtag til gearstangen og specielle, franske detaljer, man ikke så på andre biler, men der er ingen tvivl om, at Renault'en var den solideste bil af de to. En smart finesse ved Renault 4 CV var, at der var en bagklap over bagdøren, således at lange genstande uden besvær kunne transporteres i den ret lille varevogn. Denne øverste klap kan også åbnes på Brekina-modellen – en fin detalje. Modellen er blot lavet i 300 nummererede eksemplarer for Perron 1/www.nettog.dk. Påskrifter og påtryk er i flot kvalitet.

Busch art. nr. 40924 DKW 3=6 Egon's Transporte. Vejl. pris kr. 145,-
Busch art. nr. 51250 Framo V 901/2. Vejl. pris kr. 120,-
Brekina/Perron 1:
Renault 4 CV Fona 1977.
Vejl. pris kr. 129,-



Hvem kom først – Framo eller Volvo.



For ih, hvor var de flinke hos Fona, med en let omskrivning af reklameslogan'et.



Egons herlige pengeskabstransport.

* Navnet "3=6" skyldes, at DKW hævdede, at den trehjuletredet totaktsmotor var lige så god som en sekshjuletretet fjertaktsmotor. 3=6 Schnellaster blev bygget fra 1949-62 med mindre ændringer undervejs.

Ks-vogn med DSB-biler

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Rocos nye Ks-vogn med to DSB-biler er formodentlig velment lavet, men desværre ret forfejlet. Selve vogntypen – en klassisk Ks-type, som Roco har lavet i årtier – er der intet i vejen med – bortset fra, at farven er forkert til en DSB-udgave (epoke V). Farven er rødbrun (RAL 8012), som passer til en tysk, fransk eller anden "nationalitet", men DSB's Ks-vogne havde oprindeligt en lidt anden, mørkere farve (RAL 8015). Endvidere skulle undervognen være sort og ikke rødbrun. Her hjælper ikke kun bønner, men også kraftig patinerings. Også vognens puffer er forkerte – de er rødbrune, men burde være sorte (Rocos førsteudgaver havde flotte, drejede puffer af metal, nu er de af plast). Vognen er vedlagt poser med fortrykte skilte, sidestøtter, kiler m.m.

De to DSB-biler er for så vidt i orden (med inventarnumrene 3074 og 3077), men de er udpræget discountagtige. Overdelene er støbt i den røde farve, men materialet er poret/nubret/halvmat, hvilket gør, at bilerne ser slidte ud – og DSB's biler var altid velholdte



Rocos katalogbillede af modellen - her er Ks-vognen ret mørk.

og relativt blanke. Jeg ved det, for jeg lavede selv den første udgave af VW T4-rugbrødet for Roco i 1998 (nr. 3072) og gennemfotograferede dengang bilen i Middelfart.

Noget andet er, at DSB nok ikke fik sine biler leveret på denne måde. De kan godt være blevet leveret ad jernbanen, men ikke på forhånd dekoreret med DSB-logo – det er givetvis først blevet monteret på DSB's eget værksted, således at det blev gjort korrekt. Jeg kender heller ikke til billeder af jernbanetransporter af DSB-biler fra denne epoke. Så vognen synes at være lidt af et misforståelse, hvor farven er den største fejl.

Roco art. nr. 67436 Ks-vogn med to DSB-biler. Vejl. pris kr. 250,-



DSB-tjenestebil 3072, sensommeren 1998 i Middelfart - en søstervogn til Rocos modeller. Foto Flemming Søeborg



Gode påtryk som sædvanligt fra Roco. De løse skilte er endnu ikke monteret på modellen.



Skilte, kiler m.m. til montering på Ks-vognen.



En fransk Ks-vogn i samme, rødbrune kulør, Svendborg den 5. januar 1994. Foto Flemming Søeborg



Idéen med de to biler som gods er god nok, men projektet burde have været gennemkontrolleret inden udsendelse.



Farveforskellen er tydelig - den nye vogn til venstre, en ældre Kbs-udgave til højre.



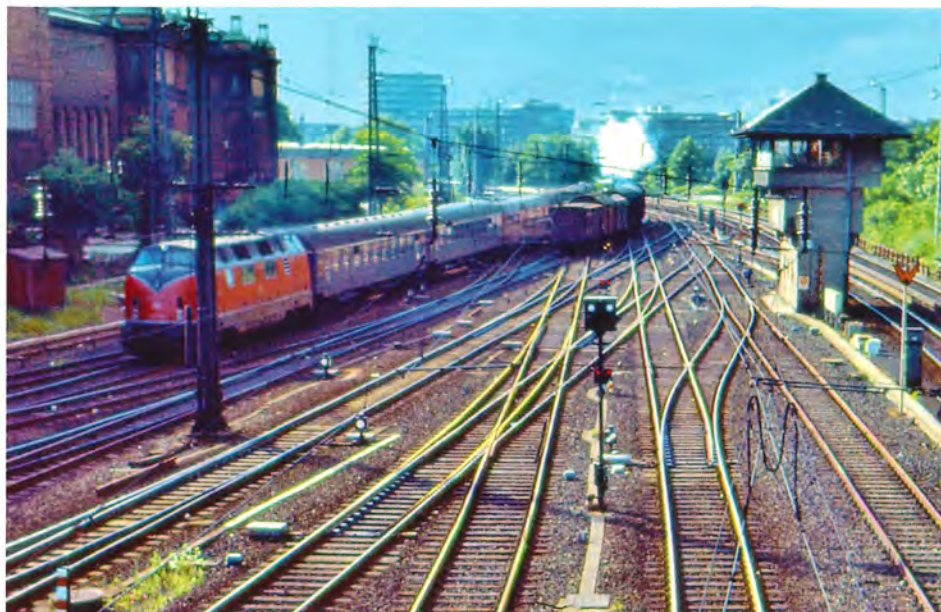
En brun og pletmalet DSB Ks 01 86 330 0 220-1 i Odense, oktober 2002. Foto Flemming Søeborg

Wirtschaftswunder-Diesel

Tekst og fotos Flemming Søeborg

V 200-lokomotivet blev ofte kaldt "den tyske My", selvom de to lokomotivtyper ikke havde meget tilfælles andet end, at de fremkom nogenlunde samtidigt og begge havde en flot, svungen form med bløde kurver. Det danske lokomotiv var dielelektrisk og seksakslet, mens det tyske var dieselhydraulisk og fireakslet. De havde dog samme sporvidde.

De tyske Forbundsbaner (DB) bestilte i første omgang V 200 i et antal af fem stk. i 1953-54, og 1956-58 bestilte DB 81 stk. mere med små forskelle på serierne. Mellem 1962-64 bestilte DB atter en serie på 50 V 200-lokomotiver – denne serie fik en markant ændret vognkasse, hvor især den butsnudede, næsten lodrette front sprang i øjnene. Også vinduer, gitre, jalousier, tagudrustning, ja sågar bogierne var anderledes udformet på de nye lokomotiver, der derfor fik betegnelsen V 200.1. Motorydelsen var 1.980 kW (mod 1.618 kW hos V 200.0), mens længden var som ved den første serie, lige som farve og øvrigt design fulgte den elegante serie. V 200.1 var ikke udrustet til styrevognskørsel eller dobbeltraktion. Ved omlitreringen i forbindelse med computerregistrering fik lokomotivserierne hhv. litra BR 220 og 221. BR 221-lokomotiverne forsvandt



DB V 200.1 ankommer til Hamburg juli 1965. Et damptog er på vej ud med et mindre godstog. Foto Leif Bang

fra DB i 1988, men en del blev solgt til Grækenland eller til sporombygnings-selskaber i andre dele af Europa. Nogle lokomotiver kørte i Schweiz under betegnelsen Am 4/4. Det lyder utroligt, men flere af maskinerne fik monteret egerhjul i stedet for fuldskivehjul, da egerhjulene bedre kunne lede varmen ved opbremsninger væk – noget, man også kender fra de belgiskbyggede "My"-typer. 16 maskiner har overlevet til i dag (og ti af V 200.0).

Pikos model

Piko har åbenbart sat sig for at fremstille modeller af alle, tyske lokomotiver i tiden efter 2. Verdenskrig, for der kommer konstant nyudviklinger på dette område. Den nye V 200.1 står skam heller ikke i skyggen af den hidtidige, fortrinlige V 200.0, der kom for et par år siden. V 200.1 er bygget op på samme måde som Pikos øvrige diesellokomotiver med centermotor, kardantræk og massiv vægtsklods – men det er stort set



V 200.1 ligner overfladisk set forgængerer, V 200.0, men især fronten er markant anderledes, nærmest lodret.



Bag motorrummets ruder er der motorrumssattrap. Den blå cirkel er fabrikspladen.

også det eneste fra den gamle V 200.0, der har kunnet genbruges. Længden er den samme, men den nye model har fordret komplet nye forme – stort set alt er nyt, lige fra bogierne over vognkassen og vinduerne til tagudrustningen.

Modellen er flot, meget flot, også selv om man skal vænne sig til den but- eller braksnude front. Køn er denne front vel næppe, men den har nok været lettere og dermed billigere at fremstille i virkeligheden, da der er færre krumninger at tage hensyn til. Piko har til gengæld været venlig over for os slutbrugere og har på forhånd monteret de små håndbøjler på fronten – noget, man sætter større og større pris på, som årene går! Der er dog ikke lokomotivfører i modellen – og ét sted skal man åbenbart spare. Bogierne er flot udført, og på taget er der gennembrudte gitre. Overdelen er mørkerød, men i modsætning til V 200.0 er der blot en DB-kiks på siderne – det flotte navnetræk med sølvfarvede bogstaver blev tidligt sparet væk af DB. Påskifterne er som altid superfine, og Krauss-Maffei-fabriksskiltet kan tydes med lup.

Kørsel

Modellen er som nævnt ret massiv, men vægten er 'kun' 413 gram mod forgængerens 454 gram. Det er dog ikke noget, der har betydning, for trækker godt med to hæfteringe og træk på alle aksler. Der er automatisk lysskift for/bag, og ved brug af PluX22-dekoder kan man tænde/slukke førerrumsbelysning og vælge separat mellem front/baglanterner og rangerlys. Modellen er forbedret til lyd med højttalerrum i bunden.

På fronterne kan man anbringe bremseslanger m.v. til vitrinebrug. De underhængte 'skorter' svinger ud i skarpe kurver, men de er så flot udført, at man kun ser en lille spalte ved normal brug. Der er intet at udsætte på Pikos nye V 200.123 – den er perfekt til indsættelse i hurtigtogstrafikken med blå og grønne D-togsvogne samt en enkelt, rød DSG-restaurantvogn. Modellen fås også med lyd samt i AC-udgave og kommer senere på året også i andre bemalings/litreringsvarianter. ■

Piko art. nr. 52600 DB V 200.123. Vejl. pris kr. 900,-

Forrest en BR 220, til højre BR 221, genkendelig på den fladere front og sidevinduerne, muligvis i Lübeck, august 1975. Arkiv Leif Bang



Elegant løsning på 'skørteproblematikken'.



Detalje fra taget med ætsede gitre.

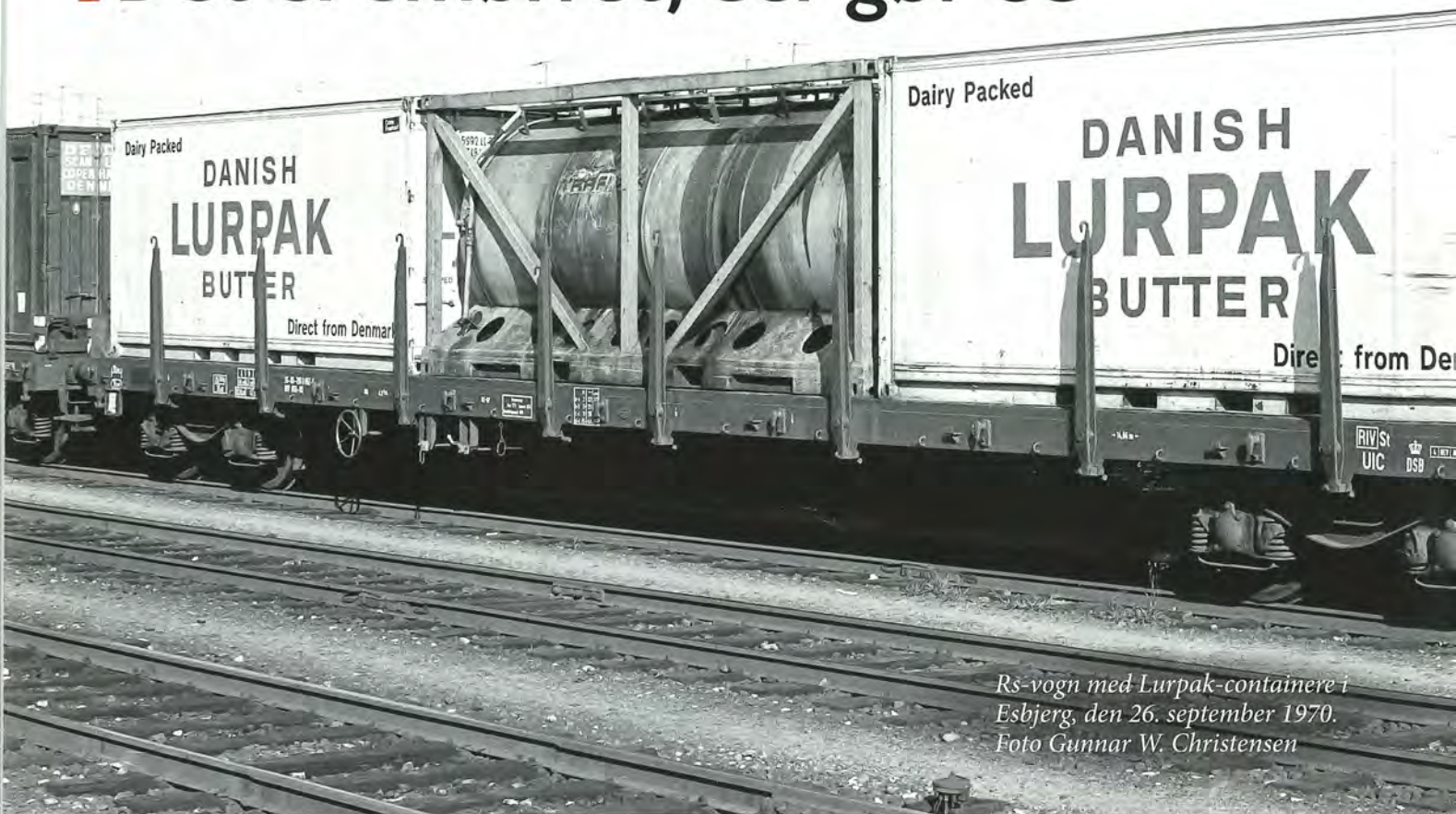


Her ses tydeligt forskellen på de to ellers nære søskende.



Umiddelbart virker de ens, men der er dog forskelle på de to V 200-maskiner - det er den gamle til venstre uden håndbøjler monteret.

Det er smørret, der gør'ed



*Rs-vogn med Lurpak-containerne i Esbjerg, den 26. september 1970.
Foto Gunnar W. Christensen*

Af Flemming Søeborg

For et par numre siden gennemgik jeg nogle af Rocos nyheder og havde i den anledning Rs-vognen med Lurpak-containerne til bedste. Jeg er siden blevet belært om, at vognen skam havde et forbillede. Gunnar W. Christensen har med stor venlighed stillet billeder til rådighed for Spor og baner, og dét bøjer jeg mig i støvet for. Vognen har rent faktisk eksisteret og transporteret smørcontainere til Esbjerg. Når jeg ikke kendte til disse transporter, kan det dels skyldes, at det er længe siden (epoke IV), dels at det, så vidt jeg ved, kun foregik på kortere strækninger i Jylland. Der har heller ikke været offentliggjort ret mange billeder – hvis nogle – af vognene med Lurpak-containerne hidtil i jernbanelitteraturen.

Smør blev oprindeligt sendt i dritler – en drittel er en lille tønne af træ, der kunne rumme 50,80 kg smør. I ismejerierne blev smørret "klasket" ud på fedtpapir, banket i form med en stor slev og pakket ind til forbrugerne. Allerede i begyndelsen af 1950'erne gik mejerierne over til at pakke smørret i pakker, men man kunne dog stadig i midten af 1960'erne købe drittelsmør

enkelte steder, blandt andet i min barndoms ismejeri på i Bellmannsgade på Østerbro i København. Fra omkring 1970 blev smør til eksport til Storbritannien pakket i containere og sendt enten ad landevejen eller ad jernbanen til Esbjerg Havn. I øvrigt stammer Lurmærket, kvalitetssymbolet for dansk smør, fra 1901. Træstavene til dritlerne blev fremstillet på Jyderup Savværk, mens papir- og folieemballagen til smørret blev fremstillet på Sorø Amtstidendes trykkeri.

Smørvognen

Rocos model baserer sig på Rs-vognen, som udkom for nogle år siden, og der er ikke meget at sige om den – den er flot, målfast, har skarpe påtryk og er holdt i mørkebrun kulør (RAL 8016 mahognibrun). Vognene blev leveret i en lidt lysere farve, som mørkede med tiden. De to små 20"-containere er ret korrekte – sagkundskaben mener, at de var hvide med røde og blå påskrifter, og de farver har de i hvert fald (samt forskellige numre). Det er vist også længe siden, at Roco har udsendt små, danske containere så alene derfor er vognen velkommen. En usædvanlig vogn, der er selvskreven til epoke IV-anlægget. Sjovt nok blev containerne også

transporteret på Ks-vogne, og her har Roco netop udsendt en ny variant – se venligst andetsteds. Rs-vognen med Lurpak-containerne kan på det bestemteste anbefales, og husk – rigeligt med smør! ■

Roco art. nr. 76765 Rs-vogn med Lurpak-containerne, epoke IV. Vejl. pris kr. 275,-

Anvendt litteratur: Stockmann, Erik: Landbrug & Industri, København 1970. Mails fra Erland Egefors.



Den nye LURPAK-containervogn fra Roco.



SNCF Ks-vogn med Lurpak-container i Esbjerg, den 26. september 1970. Foto Gunnar W. Christensen



Rs-vogn nyleveret til DSB i Randers 1969. Foto Dansk Jernbanearkiv v. Per Topp-Nielsen



Mx 1032 solo i Esbjerg med en Lurpak-container ved siden af, den 26. september 1970. Foto Gunnar W. Christensen



Påtrykkene på såvel container som undervogn er skarpe og præcise.



Der er forskellige påtryk på de to ender af containerne.

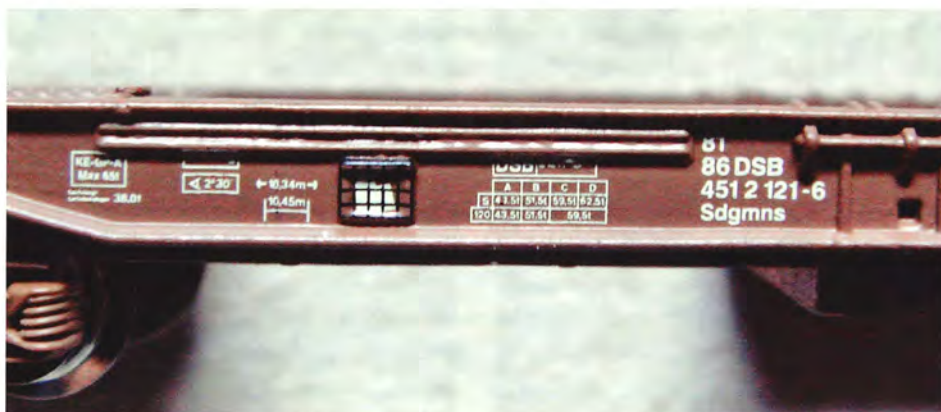


Vognladning på 3.000 kg smør fra kærnen til pakkemaskinen. Bemærk skinnerne og drejeskiven - sporvidden og mejeriet kendes ikke. Arkiv SoB

Lauritzen-sættevogn i N

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Lauritzen, der begyndte som shipping-firma i 1884, er i dag lige så meget spe-
ditionsfirma på land, og Lauritzen-vek-
sellad og sættevogne kan man se hver
dag. Udlandskørslen med sættevogne
begyndte i 1982, hvor det hed *Huck-
epack*-transport, og den er vokset be-
tydeligt siden da, så transporten med
køle- og frysevarer Italien-Danmark nu
udgør firmaets hovedopgaver. I 1988
blev firmaet medejer af Kombi Dan
A/S. I 2011 åbnede Lauritzen en afde-
ling i Norge, og i 2014 overtog firmaet
Esbjerg Container Terminal A/S. Der-
for er det ikke så mærkeligt, at Fleisch-
mann har udsendt en ny udgave af disse
iøjnefaldende vogne i skala 1:160.



Fine påskrifter, læsbare med en lup.

Det er en bærevogn litra Sdgmns med
tilhørende Lauritzen-sættevogn. Sæt-
tevognen er i det seneste design, mens
bærevognen – af naturlige årsager – er
noget ældre, nemlig fra tiden, hvor DSB
havde tilladelse til at fragte gods mel-
lem landsdelene (rev.-dato 06.06.00).
De tider er som bekendt forbi nu, og
det er vel kun lastvognsejerne, der glæ-
der sig over den massive lastvognskør-
sel. Derfor er det glædeligt, at et firma
som Lauritzen satser på jernbanekør-
sel af disse store lastvognstog, der dels
slider enormt på vejene, dels udgør en
stor risiko for andre vejfarende – hvor-
til kommer en ikke uvæsentlig forure-
ning med dieselpartikler.

Modellen er ganske flot – der er meget
præcise påtryk på sættevognen, og bæ-
revognen, som er støbt i metal, er flot
detaljeret. Bemærk dog, at vognen er
lidt for kort – den skulle være 115 mm,
men er kun 102 mm – øjensynligt er
det en uvane hos såvel Fleischmann og
Roco, at bærevognene generelt er for
korte. Der er ingen løsdele, der skal ef-
termonteres – hvilket nok også er håb-
løst i skala 1:160. ■

*Fleischmann art. nr. 845358. Laurit-
zen-bærevogn. Vejl. pris kr. 275,-*

*Flotte påtryk på gavlen med døre på
sættevognen.*



*Lauritzen-sættevogne ses i dag i heltog bl.a. til og fra Italien, så man kan roligt anskaffe ti-femten af de nye Fleischmann-mo-
deller...*

Faux-pas fra Brawa - eller hvad

Af Flemming Søeborg

Brawa har længe syslet med planerne om at udsende en nyere Carlsberg-øl-vogn, også selvom firmaet ikke umiddelbart havde en grundtype, der passede til den. Efter nogle udkast nåede Brawa frem til et projekt, som ikke var perfekt, men som nok kunne accepteres – basismodellen var forkert, men det er også tilfældet for massevis af modeller hos andre producenter (især tankvognene). Brawa havde durkrevet nok valgt et ikke-eksisterende vognnummer (ZA 99 340), åbenbart for at sikre sig mod påtale om en forkert model. Den projekterede model ville have visse ligheder med den legendariske Märklin-model fra 1964, som heller ikke var korrekt.

I maj ankom Brawas nye ølvogn – for kendere af ølvogne lidt af et misfoster, for uvist af hvilken årsag var det det forkerte [oprindelige] design, der var benyttet til modellen. Spor og baner har forgæves søgt at få en forklaring fra Brawa, så vi kan kun gisne om, hvem eller hvad der har fået firmaet til at hoppe på dén limpind.

Måske skal man ikke begræde det yderligere – det kan tænkes, at modellen udelukkende er lavet for samlere, der er ligeglade med autenciteten, og det er jo også fair nok. Der er som bekendt ingen købetvang, og andre firmaer er i årevis sluppet godt af sted med rene fantasimodeller - også herhjemme,

hvor en dansk forhandler lavede såvel Urban- som Thor-ølvogne, selvom ingen af bryggerierne nogensinde havde egne jernbanevogne. Der er også lavet myriader af Fest Sild-, Jolly Cola- og Guld Barre-vogne, uagtet at de aldrig har eksisteret i virkeligheden, og fred være med det – nogle elsker denne slags fantasivogne, andre afskyr dem. Det samme med Brawas Carlsbergvogn – den skal nok finde sine liebhavere, sikkert mest syd for grænsen, og måske skal man blot se vognen som en hyldest til det tyske renhedspåbud om "ærligt, rent øl" og ikke andet? ■

Brawa art. nr. 48337 DSB ZA 99 340 Carlsberg. Vejl. pris ca. kr. 300,-



Som Brawas nye ølvogn skulle have set ud.



Carlsberg-etiketten er såmænd flot nok, men den var ikke i brug i 'negativ' version på ølvognene - i hvert fald ikke i Danmark.



- men som den ulyksaligvis endte med at se ud.



En af de tilbageværende Carlsberg-vogne, men ikke af Brawas type. Bramming marts 2014. Foto SoB

Tekst og fotos Flemming Søeborg

I-vognene i model er som sådan ikke nye, idet Trinbrættet Vejle ved Viggo Hejlesen for mange år siden fik fremstillet resin-modeller i flere udgaver hos Laser i Italien – Carlsberg-typerne havde endda ægte, trykte metalskilte til montering på vognkassen. McK har nu udsendt en nye serie I-vogne, og det er også i flere varianter.

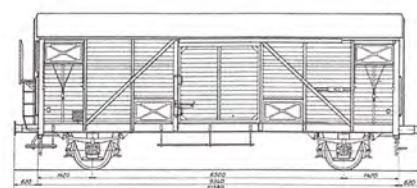
Da såvel undervogn som vognkasse har andre mål end f.eks. G-vognene, er der tale om helt nye forme, og det er meget vellykkede vogne med en righoldighed af detaljer. Det er meget dejligt, at alle de fine håndbøjler, greb, trin er påsat, for alt for ofte forsvinder småting under monteringsarbejdet. Håndbøjler er i hård metaltråd, ligesom bremseplatformen er af metal. Alle detaljer på vognkassen fremstår klare og skarpkantede, og det lønner sig at kigge det hele efter med lup – man får nogle 'aha'-oplevelser undervejs.

Mål og dimensioner er nøje overholdt, og detaljeringsgraden svarer til McK's øvrige produkter, lige som finishen er udadlig. Påtrykkene er fine, klare, tydelige og komplette, og Carlsberg-skiltene på Hs-vognen er monteret på forhånd. De eneste løsdele er A-koblinger og små bremseslanger. Pufferne er fjedrende, og undervognen er gennemdetaljeret.

Køregenskaberne er perfekte – de gamle Laser-vognene havde nogle problemer med det – og det eneste, jeg savner ved hovedparten af nye godsvognskonstruktioner er, at dørene skulle kunne åbnes med henblik på bygning af læssescener. Det er desværre sjældent i dag at finde nye godsvogne med oplukkelige døre, hvilket undrer mig lidt – for såvel Heljan som Fleischmann og Brawa har ind imellem fremstillet sådanne typer, der beriger modeludbuddet mere.

Nå, men McK's nye I-vognstyper er meget velkomne på danske modeljernbaner, og enkelte vil vel også finde vej til udlandet. Bemærk, at priserne varierer utroligt meget på netop disse vogne, hvorfor det er tilrådeligt at indhente tilbud fra flere forhandlere. ■

McK 1903. I 25 608/McK 1907 Hs 21 86
210 0 114-6.



Tegning af I-vogn med hovedmålene.
Arkiv SoB



Hs og I - vel nogle af de sidste, rent danske godsvognskonstruktioner. De senere H-typer baserede sig f.eks. på tyske forbilleder.



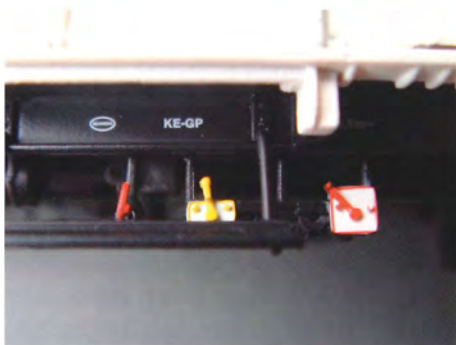
*Hs-vognen - eller Carlsberg-vognen,
som de fleste nok vil kalde den.*



I-vognen har en behagelig brækket hvid nuance.



Gavlenderne på ølvognen med med farvestrålende og inspirerende reklameskilte. Hullet er til en bremseslange.



Detaljer på Hs-vognen - gennemført flot udførelse.

Detaljer på et meget højt niveau og perfekte påtryk.

Nærbillede af låsetøj, håndgreb m.v. på I-vognen.



Store ligheder, men også markante forskelle på I- og Gs-vognene, her begge udgaver fra McK.

Laser- og McK-udgaverne af den samme vogntype - modeller med cirka tyve års forskel.

Gavlene på McK- og Laser-modellerne. Bemærk farvenuancerne - hvidt er ikke bare hvidt.

En portugiser



Portugiseren i fuld længde.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

I min barndom var "en portugiser" nærmest synonymt med en god sardin på dåse (af mærket Pinhais), men de tider er nok forbi, og de fleste tænker sikkert på fodbold i dag. Om denne lange godsvogn fra Heris har fragtet sardiner (eller fodbolde), er også tvivlsomt, for på dørene står "Vagões Bagageiros", altså en vogn til (internationalt) rejsegods. Bemærk også, at vognen har færgeskroge, selvom der vist ikke er jernbanefærger til og fra Portugal. Nogle steder fik disse lange typer litra Gbs, men ikke her hos Portugals Jernbaner, CP. Vognen har nemlig litra U.

Om modellen, der stammer fra Heris, i ét og alt svarer til forbilledet, har det desværre ikke været muligt at efterprøve, men på ét punkt passer den ikke: sporvidden. Portugal har, ligesom Spanien, iberisk bredspor – efter lidt tilføjelser i dag 1.668 mm, men denne vogn – og andet af CP's materiel – risikerer i fremtiden at blive "spærret inde" i Portugal, da Spanien efter forlydender er i gang med at omstille landets jernbanenet til normalspor – inden 2020.

Det er da en bedrift – vi har ikke engang kunnet elektrificere de korte hovedstrækninger, vi har i Danmark, inden for en periode på 30 år.

Nå, det var et sidespring – vognen, en nyhed fra Heris, er såmænd nydelig. Gravering af vognkassen er pæn, og proportionerne er i orden, men så holder tilfredsheden også op – mere eller mindre. Det støder mig, at vognkasse, bund m.m. nok er støbt i den rigtige farve, men ikke malet efterfølgende. Der er ikke noget, der ligner plastic mere end plastic! Påtrykkene er udmærkede, men lidt svage i det – og de få detaljer på vognen er for det meste faststøbte. Håndbøjlerne i hjørnerne er dog fritstående. På grund af den lange akselafstand er de to aksler lejret i bevægelige akselholdere (små bogier), som dog ikke er meget bevendt. Friktionen i akselholderne gør, at de ikke indstiller sig radialt i kurverne, men bibeholder den seneste indstilling, så arrangementet er uden den tilsigtede virkning.

Da jeg opdagede, at det lange trinbræt under fotosessionen ganske enkelt knækkede ved første berøring (dårlig,

billig plast), mistede jeg sympatien for modellen – og delvist for Heris. Det er absolut ikke tidssvarende at anvende andenrangs plasttyper til spinkle og skrøbelige detaljer, og det burde Heris vide. Som det er nu, minder vognen om et billigt Lima-produkt fra 1980'erne – og det er ikke nogen hædersbetegnelse. Ærgerligt – jeg skulle nok have holdt mig til sardinerne! ■

Heris/RTRAIN art. nr. 16542 CP-godsvogn litra U. Epoke IV/V. Vejl. pris kr. 230,-



Litreringstrykket er lidt svagt i det.



Undervogn med (teorerisk) radialt indstillelige akselholdere.



Glæden var så kort - trinbrættet knækkede ved den mindste berøring.

Tivoli- og gummi-togene



I Goslar kørte et gummi-tog rundt i byens gader med turister i 2009. Tilsyneladende var det af Mercedes Benz-herkomst, hvis man skal dømme efter håndhjulet på "røgkammerdøren"... Foto Flemming Søeborg"

I nr. 25 skrev Lars Olov Karlsson om sit Danmark og viste blandt andet et billede af en det lille "gummitog", trukket af en "lille P"-maskine på gummihjul i Københavns Zoo. Efter artiklen kom jeg i tanker om, at også Tivoli havde et lignende "gummitog", der også blev trukket af et "damplokomotiv" med ret lang akselafstand.

Lokomotivet er – lige som "lille P" – sammenbygget med maskine og tender ud i ét, men her hører al lighed vist også op – bortset fra farven og skorstensbåndet. Lokomotivet og de tilkoblede, røde vogne er litteret "978 R" (eller "K") og "DLB" – ved nogle, hvad denne forkortelse står for? Nummeret, 978, skulle ellers indikere en E-maskine, men den er altså litteret R eller K. Billedet – et postkort – er formodentlig fra slutningen af 1950'erne, for omkring 1960 var det et My-lignende lokomotiv, der trak toget rundt i haven – jeg mindes det tydeligt fra vore årlige ture ind til forlystelseshaven, hvor det kørte troligt rundt med gæsterne.

De sidste, mange årtier har det været linie 8-sporvogne, der har kørt rundt i haven, og vognene er så populære, at det oprindelige enlige vogntog har måttet suppleres med et ekstra sporvognstog. Vogn 305 var i virkelighedens verden "Engelhardt-vogn", bygget i 1911 til De københavnske Sporveje, mens nr 389, skovvognen, stammede fra 1909. My-lokomotivet eksisterer stadig og kører rundt med børn på Nordsø-Camping i Hvide Sande, hvor det er malet lyseblåt.

Mange byer har også "gummitog" i gaderne, hvor de fragter børn og voksne rundt mellem tøjstativer og tilbudsstande i gågader og på torvepladser. Et af stederne er/var Svendborg, hvor et lokalbygget Ford-"damplokomotiv" trak et par passagervogne rundt. På en tur til Harzen så jeg et lignende tog på gaderne i Goslar, så fænomenet er udbredt over den vide verden, for nu at blive i jernbanejargon'en. Den pudsige lotterisporvogn fra Randers havde dog intet med sporbundne køretøjer at gøre, da der var tale om en faststående kiosk, bygget i sporvognsstil og nummereret 7-9-13. Linieskiltet, det rød/blå skilt med hvidt syvtal, er lidt af en tilsnigelse, da det set med københavnske briller højst kan blive til en halv fjortener.



Tivoli-'damplokomotivet' foran Nimb og springvandet sidst i 1950'erne. Arkiv Flemming Søeborg



Omkring 1960 var Tivoli-toget blevet til en My-lignende konstruktion, der her runder springvandet med Plænen i baggrunden. Arkiv Flemming Søeborg



Svendborg-togets 'lokomotiv', bygget af Ford. Torvet cirka 1994. Foto Flemming Søeborg



'7-9-13'-vognen i Randers var ikke nogen sporvogn, men en lotterikiosk uden hjul. De rød-blå skilte tilhørte ellers linie 14. Foto Leif Bang

Ud over de gummibaserede skinnekøretøjer er der også rigtige skinnebaner i Tivoli, blandt andet "Odin-Ekspressen" og Rutschebanen - denne fungerer som en rigtig jernbane med daglyssignaler og sporskifter. For fuldstændighedens skyld kan det lige tilføjes, at der også har været rigtige lokomotiver i Tivoli, senest i 1997, hvor Hs 415 fra Danmarks Jernbanemuseum var opstillet og opfyret foran springvandet i anledning af jernbanens 150 års jubilæum samme år. For fuldstændighedens skyld kan det nævnes, at mange københavnere opfattede den nyåbnede jernbane i 1847 som en forlystelse på linie med Tivoli - men de tider er da vist forbi.... ■



Også 'gummi-tog' kan fås i model, bl.a. fra Fallers og som her fra Busch.



Svendborg-toget ved Torvecaféen klar til afgang cirka 1994. Foto Flemming Søeborg



My-lokomotivet hos Nordsø Camping i Hvide Sande. Foto Nordsø Camping



Vogn 305 som linie 8 i Tivoli. Sideskiltene skulle være grønne med hvid skrift. Foto Leif Bang



Den åbne 'skovvogn' nr. 389 kørte nok ikke ret meget på linie 8 i virkeligheden. Foto Leif Bang



Påsketoget 2009 kørte rundt i Goslars gader. Foto Flemming Søeborg

Jernbane med hestedrift



Tekst og fotos Lars Olov Karlsson

Man plejer at kalde banen Gmunden-Linz-Budweis for den første, rigtige jernbane på det europæiske kontinent – jernbanen blev åbnet for almen godstrafik i etaper mellem 1829-36. Persontrafikken blev optaget kort tid senere. Banens trækraft var heste. Egentlig var hestedrift forældet allerede i 1829. I England var der allerede da åbnet flere jernbaner med lokomotivdrift. Politikerne i Østrig troede dog ikke på sådanne moderniteter. Heste kunne man stole på. Banen blev i første omgang anlagt for at transportere salt fra Salzkammergut-regionen til havne ved Donau (i Linz) og Moldau (i Budweis). Sporvidden var 1.106 mm, og sporet bestod af pladejern lagt på langsgående træbjælker. Allerede i 1854 gik man delvist over til damplokomotivdrift, og i 1856 kørte de sidste, hestetrukne tog. Jernbanen blev delvist ombygget til normalspor.

Men ikke det hele forsvandt. Langs jernbanen eksisterede flere af de oprindelige bygninger. I den lille by Kerschbaum tæt på den tjekkiske grænse fandtes den oprindelige stationsbygning endnu med hestestald og en restaurant. Nog-



Tjekkiske entusiaster har bygget denne dræsine-kopi, som drives af en mand. Den var på midlertidigt besøg i Kerschbaum, da vi var der.



I nabobyen Rheinbach stod denne vogn lastet med salttønder som et monument over hestebanen. Vi blev ikke klar over, om den var ægte eller en kopi, men herlig var den.

Franz Josef var en åben vogn, som var udmærket en hed sommerdag. Hesten hedder Max.



le fik den idé at genopbygge en bid af banen og lave stationsbygningen om til museum. Der er ikke meget af det oprindelige materiel bevaret. En personvogn findes på Det Tekniske Museum i Wien, og dele af de andre vogne fandtes andre steder. I stedet byggede entusiastene i Kerschbaum to nye vogne, Hannibal II og Franz Josef. Begge har ældre vogne som forbilleder, men de er lavet lidt længere for at kunne medtage flere passagerer. Banen er kun 600 meter lang, men i roligt tempo og med ophold for omspænding af heste tager en tur næsten 30 minutter. Heste får man fra egnen, og der følger altid en lokal kusk med hesten. Ved vort besøg på banen i sommeren 2015 hed hesten Max, og han var vant til at trække de historiske vogne. Da vi, som sande jernbaneentusiaster, bad om at få en fotokørsel med et passerende tog, blev Max utålmodig. Sådanne påfund ville han ikke vide af. Men det gik godt. Vi fik en tur i begge vogne og en meget interessant, guidet tur i museet. Og efter det en styrkende øl i det, som hævdedes at være Europas ældste jernbanerestaurant. Det eneste problem med Pferdebahn

Kerschbaum er, at den ligger seks kilometer fra den nærmeste banegård, Summerau. Med en vis møje lykkedes det os at forudbestille en taxi til vor gruppe. Kommer man alene, er det sværere. Så hedder det seks kilometers fodtur i det smukke landskab. Vandre-ruten er beskiltet.

Jeg kan varmt anbefale denne temmeligt ukendte attraktion. Det er ikke mange steder, hvor man kan køre på jernbane med hestedrift. Hestesporvogne findes jo nogle steder, men dette er jernbane. Trafikken foregår i week-ender om sommeren. Museet er åbent hver dag, og det er muligt at bestille sin egen tur selv på de dage, hvor der ikke er normal kørsel. Det koster 125,- Euro, men er man mange om at dele det, er det hver eneste cent værd.

Tag dertil! ■



Hannibal II er en lidt mere luksuiøs vogn, bygget efter forbilledet Hannibal, som dog kun har én dør pr. side.

Mz 1401 – en 49-årig svend



Mz 1401 i den første, rød-sortte bemaling med stort 'DSB' på Århus H., i 1982, under rangering med IC-stamme. Foto Hans Peter Christensen

Af Flemming Søeborg

Det er dog utroligt – det er allerede 49 år siden, at Mz 1401 ankom til Danmark i juni 1967 og efterfølgende blev indsat i driften. Aviserne dengang svømmede over af begejstring over dette nye lokomotiv, der blev betegnet som "Europas stærkeste diesellokomotiv" – og flot var det. Det brød afgørende med hidtidige formgivninger af motormateriel med den kantede vognkasse, men – det var dog stadig vinrødt med et moderniseret vingehjul på fronten.

Få år efter var Mz 1401 det første lokomotiv, der undergik designprogrammets nye toner. Det blev rød/sort, hvilket egentlig klædte maskinen godt, og på fronten kom en overmåde stor DSB-logotype. De følgende år blev 1401 – og dens "søskende" – ombygget ad flere omgange. Således fik den nye, firkantede buffere omkring 1979-



Det næsten helt nye Mz-lokomotiv 1401 med det originale udseende på København H., den 13. juli 1967. Foto K.E. Jørgensen.

80, da de runde i visse tilfælde kunne ekse, og andre ombygninger var f.eks. indførelsen af elvarme (med stik/klap på fronten), montering af sneplov, rangerhåndtag og slutlanterner på fronten, færdigmeldeblink bag sideruderne, nye frontruder, der ikke buede rundt om hjørnet, tilsvejsning af to sandkasselåg på hver side, og den lille siderude bag dørene blev ændret. Kendere kan givetvis nævne mange andre ændringer på disse maskiner.

Hans Peter Christensen fotograferede Mz 1401 under rangering i Århus i 1982, hvor maskinen stadig havde det store "DSB" på fronten. Bufferne var udskiftet, mnen der var endnu ikke

monteret sneplov. Vognen bag maskinen synes i øvrigt at være en BD-vogn – og så kan man også bemærke de gamle, firkantede togvejssignaler, der vist nu kun findes i Randers.

Det sidste billede viser Mz 1401 i dens nuværende udseende med sneplov, slutlanterner, håndbøjler og diverse andre ændringer, mens det holder på et sidespor på Danmarks Jernbanemuseum i Odense. Mon det bliver fejret lige så meget som My-lokomotiverne blev ved deres 50-års jubilæum? ■



Som maskinen ser ud i dag - med diverse ændringer. Nu som aktiv museums-maskine, Odense juni 2016. Foto SoB

På gensyn...