

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Nr. 29 · Oktober 2016

DKK 118,-

S-tog i trængsel



Sporvogne og biler



MT fra hobby trade



Allan Testrups
erindringer

BK 13.10.2016 - 07.12.2016
DKK 118,- SEK 148,- NOK 150,-

ISSN 2245-4039



9 772245 403007 00029

BK returge 49



www.facebook.com/sporogbaner

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



Nyheder fra hobby trade



Diesellok Litra MT til både DC og AC. Med 21 pin dekoder til både AC/DC. Epoke II. Fås i følgende numre: 101, 104 og 106.

Skalatro model af DSB's diesellokomotiv litra MT (første serie fra 1927) med trævognkasse. Underdel af trykstøbt metal, overdel af ægte træ med mange påsatte detaljer og håndbøjler i 0,3 mm metaltråd. Modellen har en fem-polet motor med svinghjul og digitalstik efter NEM-norm. Kortkobling og koblingsholder efter NEM-norm 362.

hobby trade

Se vores produkter hos din forhandler

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

www.f2010.dk

- Nu mere end 100 medlemsklubber

Næste gang i Køge 8.-9. april 2017



- se fotos fra tidligere udstillinger og læs mere om Dansk Model Jernbane Union på www.dmju.dk



Leder

Sensommerens – måske hele årets? – gode nyhed var, at DSB omsider har indset, at IC2 og IC4 aldrig kommer til at spille nogen større rolle i jernbanetrafikken andet end som "Spielverderber" (drillepinde); inden for en kortere årrække anskaffer DSB 26 nye ellokomotiver – af en type, der er gennemprøvet og stabil. Forhåbentlig bliver der tale om tosystems-lokomotiver, således at der atter vil kunne komme flere gennemgående tog til udlandet – og tænk, hvis vi igen kunne få sovevogne fra Danmark og sydpå!.

hobby trade/F2010 har atter overtaget førertrøjen, hvad angår nye modeller. MT-lokomotivet hører til den absolutte topklasse af modeller. Der er tale om et stykke ædelt kunsthåndværk af museumskvalitet – ja, jeg tror, at man allerede nu, hvor det blot er få uger gammelt, kan tale om en klassiker af blivende værdi. Modellen har sin pris, jovist, men det vil kvaliteten altid have. Læs Vagn Holsteins anmeldelse inde i bladet. Næste model fra firmaet skulle blive en ældre, toakslet postvogn litra DO/DQ – også den vil givetvis være værd at vente på. Når man ser MT-lokomotivet, kan man ikke undgå at blive fascineret af det ejendommelige og antikverede udseende, og mon ikke mange har det tænkt den tanke, at det ikke gør noget, at det egentlig kun har en begrænset "indsættelsesperiode" (1927-43) – det synes at passe fint i samdrift med Triangel- og MO-vogne samt damplokomotiver langt op i 1950'erne uden at virke forkert.

Det postfaktuelle samfund

Et af årets nye ord og begreber er det postfaktuelle samfund – nemlig den tendens, at man i dag er mere tilbøjelig til at tro på følelser og fornemmelser end egentlige fakta. Den fælde håber jeg, at Spor og baner aldrig falder i – vi kan alle begå fejl, men når vi bliver gjort opmærksom på det, skal vi også kunne indrømme det – og rette fejlene. Lærerne er heldigvis hurtige til at komme med rettelser og supplerende bemærkninger – og tak for det! Jeg bestræber mig hele tiden på, at Spor og baner skal komme så tæt på sandheden som muligt. Men ingen roser uden torne – og der har da også sneget sig nogle fejl ind i sidste nummer. De er rettet og følger inde i bladet, for her vi vil have facts på bordet og historisk autencitet.

Der er i sommerens løb atter kommet en del nyheder ud over MT-lokomotivet – nogle af nyhederne måtte "ligge over" fra sidste nummer, men det er nok til at leve med. Til gengæld ser det ud til, at den konstante strøm af ny jernbanelitteratur er stagneret nu – og dog: For mens dette læses, er den seneste, store bog fra bane bøger ved at udkomme – bogen om IC3-togene. Det er et værk, som jeg glæder mig til at læse og bringe omtale af i julenummeret, for IC3 er vel om noget dét tog, der har båret DSB gennem kriser og succeser mere end nogen anden togtype – og egentlig burde det kunne køre i årtier endnu med kærlig pleje og jævnlige moderniseringer. Tænk, det er 25 år gammelt, men virker stadig lige ungt og tidløst – samtidig med, at det er uhyre behageligt og komfortabelt



Foto Jonas Henriksen.

at køre i. Dog mangler der faciliteter – café, kiosk, mulighed for at købe drikkevarer og noget sundt og lækkert at spise undervejs, flere rolige zoner (kupéer?), ordentlige toiletforhold – ja, det er ikke raketvidenskab at forbedre togrejsen. DSB's tilbud om, at man kan købe rejseproviant i banegårdskioskerne er ikke meget værd – for hvordan balancerer man en kop skoldhed kaffe og lidt madvarer ned på perronen samtidig med, at man skal bakse med bagage og billetter og åbne døren i toget – næ, i dén henseende er der gået for meget discount i DSB, og der skal mere service på banen for at tiltrække dem, der stadig tror, at togrejser er besværlige. Det kan de være – men burde ikke være det!

Med venlig hilsen,
Flemming Søeborg

Få en annonce med
i Spor og baner...

Kontakt:
redaktion@sporogbaner.dk



Witzel Hobby



MODELHUSE OG BYGGEMATERIALER

Limprodukter og diorama-materialer

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



Besøg vores online shop:
www.witzelhobby.dk

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



SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Nr 29, 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 aften timerne)

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. Løssagspris kr. 118,-

Abonnementspriser for 2016:

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

Vigtige informationer vedr. abonnement:

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

Vigtigt ved betaling i netbank:

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

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

Forside-billedtekster

Stort billede: S-tog i trængsel. Foto John Schøler Nielsen
Små billeder fra v mod h: Sporvogne og biler. Foto John Schøler Nielsen;
MT fra hobby trade. Foto Vagn Holstein; Mo 1951 i Rungsted. Foto Leif Bang.

Indholdsfortegnelse

Leder	3
Jørgens fine anlæg	5
Mo i Fruens Bøge	9
Den Lille Bane	9
Tur til Sæby og Aså	10
Gammel MT fra hobby trade (F2010)	14
MT – begynderlokomotivet hos DSB	16
Erindringer fra 46 år i DSB	18
Med DSB og dansk avlskvæg til Østeuropa	24
ADGANG FORBUDT	25
Biler, der fulgtes med sporvognene	28
En lille landstation	32
Baner fra Brawa	33
De store ølvogne	33
Motorisering af Lissabon/Søller-sporvognen	34
Så ta' r'vi os en omgang til!	35
Nye biotoper opstår	36
De blandede døre	37
Tidlige ølvogne i model	38
Nyt spor i Nyborg	38
Eksotiske CIWL-sovevogne	39
De ægte Tivoli-tog	42
Moderne sveller	44
En bleg genkomst	44
Containersystemet "Fra hus til hus" ved Deutsche Bundesbahn	45
COLES-kran til din sporvej	48
Heavy metal	51
Hbbills311 – stor, større, størst	52
Styrevogn med 'Sølvmonter'	53
Henschel i Hellerup	54
Habins-y fra Roco	55
En brun italiener	56
Land unter	57
DSB Tjenestevogn i HØ	58
T1 fra Brawa	58
Kommende nyheder	59
Rettelser	59

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

udkommer næste gang
8. december 2016

Jørgens fine anlæg

Tekst Flemming Søeborg, fotos John Schøler Nielsen

Gamle huse kan ofte gemme på ukendte værdier og fantastiske oplevelser. Det opdagede John og jeg, da vi besøgte Jørgen, der bor i et gammelt hus tæt ved den lokale station. Vi skulle op på førstesalen, hvor Jørgens anlæg befinder sig – i et ret lille værelse, hvor der desværre kun var plads til to af os ad gangen, for hele rummet – og væggene – er fyldt med tog, den ene model mere fantastisk end den anden.

Det er et Märklin-anlæg med K-spor med overvejende danske omgivelser som tema – i hvert fald er hele den ene side fyldt med "ikoner" fra den danske modelverden: Her er en stor del af alle de huse, som Trip-Trap lavede, såvel by- som landejendomme – de indgår naturligt på anlægget, hvor de former en hel by, men der er også andre huse og elementer fra vor egen verden – som de to Øresundsfærger Dan og Svea, der ligger i havnen og snart er klar til afgang. De er som en selvfølge udstyret med elektronik, således at der er lanterner, belysning og roterende radar på dem – alt sammen bygget af Jørgen, der er en mester til modelbygning og findetaljering. En tredje, mindre færge er dog kun til biler og ligger i et mindre leje. Et par epoke III-tog holder klar ved færgestationen, hvor det summer af liv. Lidt længere inde på anlægget ligger et par modeller af ældre dampskibe – blandt andet den sjældne, håndbyggede udgave af S/S "Skælskør" fra cirka 2000 – den blev markedsført af det unge hobby trade og er vist kun lavet i omkring ti eksemplarer.

- Det tager selvfølgelig noget tid at montere alle dele som bittesmå dioder eller anden elektronik, fortæller Jørgen, men jeg kan godt lide at arbejde med det, og det er en stor fornøjelse, når det hele virker. Vi kigger os omkring, og overalt, hvor blikket falder, er der detaljer og gode indfald. – Prøv at kigge over i smøgen mellem husene i baggrunden, siger Jørgen – der står en maler og maler gavlen. Og det stemmer, pludselig får jeg øje på maleren, der med regelmæssige penselstrøg er i færd med at friske op på gavlen på



Der er godt med leben i færgehavnen, hvor de tre færger ligger i hver deres leje med biler og tog - og lys og anden teknik indbygget.



Olsen Banden på sporet - der gælder i høj grad på dette herlige anlæg, hvor banden nærmest er lyslevende - i H0-størrelse...

huset. Der er lys i alle gadelygter og masser af små scener med aktiviteter. Men så får John øje på et ganske særligt tog – den orange traktor 57 med Olsen Banden ombord. "Kan vi lige få det kørt herhen", siger han, og Jørgen rangerer toget hen, så vi kan se nærmere på det – og få taget nogle nærbilleder. Det er utroligt overbevisende og næsten som at træde ind i selve filmen at se denne model så perfekt udført (- med motor i pengeskabsvognen, tilføjer Jørgen, ellers kunne det aldrig gå). Imens John fotograferer den gæve bande, sætter Jørgen gang i en rød DSB-rutebil, der begynder kørslen rundt på vejene – ind og ud mellem den øvrige trafik. Rutebilen er ombygget til Faller Car System, og den må nærmest køre slalomkørsel mellem alle de andre køretøjer på vejen for at komme frem.

Det er svært at se sig mæt på anlægget. Overalt er der fine detaljer, huse, miljøer, spor og ting, der tager opmærk-

somheden. Pludselig får John og jeg øje på en tredelt DSB-Lynette i perfekt stand. – Det er Tikøbs overdele, som jeg har samlet, bemalet og lavet undervogne til, fortæller Jørgen og lader det lille "lyntog" fra Lille Nord rulle frem på anlægget. I baggrunden kører et rødt regionaltog med BN-materiel rundt med en M6 som trækraft, så spændvidden er stor på anlægget, og det er som antydning ikke kun Märklin-modeller, der kører på sporene. Over anlægget hænger en DC-3 fra Danish Air Lines – maskinen er udstyret med lys og roterende propeller.

Sjældne tog på sporene

Så vender vi os og kigger på den anden del af anlægget, som er noget dybere og dermed giver mere plads til landskab eller rettere bymiljø, for her er det mere et tysk byområde med mange store bindingsværkshuse og lidt højdedrag i baggrunden, der dominerer. Her er der tillige en svævebane hen over byen, og i hjørnet er der blevet plads til en lille tivolipark med bl.a. et stort pariserhjul. Her hænger også en luftballon over anlægget. Det, der dog for alvor fanger, er togene, der er i absolut topklasse. Forrest ligger banegården med en del perronspor, og næsten alle spor er fyldt op med S-togsstammer – og det er såvel 1.-, 2.- som 4.- generations S-tog, der holder her – nogle af dem tilmed i flere eksemplarer.

- Det ligner opstillingssporene ved Hellerup, udbryder John, da han ser de mange S-tog, og han begynder at



En Cps-styrevogn bliver skubbet i land fra færgeren 'Dan'. Hele anlægget er gennemdetaljeret, som det kan ses på nærbillederne.



DSB-rutebilen har kørt et par runder og holder nu og venter på videre kørsel. der er lys i alle gadelygter og i mange af husene, men ikke i Trip-Trap-modellerne.



De smukke huse fra Trip-Trap udgør en stor del af bymiljøet. Maleren står ved den røde bindingsværksbygning.



En DSB-Lynette gør sin entré - også den er Jørgen mester for at have fuldendt.

stille an til fotografering. Nogle stammer flyttes hen foran søgeren, og mens John fotograferer, fortæller Jørgen om sine S-tog. Vi begynder med 4. generationstog, som også kaldes "Hamsteren": - Det købte jeg hos Felderbanen - det er jo et togsæt, der normalt ikke er ude i handelen, det blev lavet specielt af Halling i Østerg på bestilling af den rigtige S-togs-producent, og det var en gave til udvalgte DSB-medarbejdere.

- Hvad med de andre S-tog?

- De er bygget af skaller fra Peter Scheuer, der har lavet ur-formene og støbt dem for en del år siden*. Der blev ved samme lejlighed fremstillet ætseark i England med utallige detaljer til de "brune" S-tog (cirka 450 løsdeler), og jeg har så bygget togene færdigt - med drev fra Roco-modeller og ellers med alle de finesser, jeg kunne bygge ind i togene. Der er f.eks. korrekte, fungerende slutlanterner på tagene med tre bittesmå lanterner (to røde og én orange), frontlanterne, belyst lineskilt, indvendig belysning og selvfølgelig passagerer - og som en særlig "gimmick" har jeg monteret en blå diode på pantografen, der blinker uregelmæssigt og dermed giver det indtryk af gnistdannelse ved kørsel.

Jørgen lader en af de brune stammer køre et par omgange, og det stemmer med det blå gnist-lys - en meget flot effekt. - På samme måde har jeg bygget de røde 2. generationsstammer, og der er meget smukke tog - men de kommer nok aldrig som industri-seriemodeller, tilføjer Jørgen, markedet for den slags tog er for lille.

Når man kigger ud over anlægget, får man lidt efter lidt øje på nogle af de andre, flotte modeller - Frich's Firkanten, Scandia-skinnebuser, Marci-panbrød og meget andet - nærmest hver en kvadratcentimeter er fyldt op på dette anlæg, så man som Preiser-figur må føle sig hensat i Paradis, hvad skinnebåren trafik angår - der er spor og skinner, hvorhen man end vender sig. I øvrigt styres anlægget med Viessmann Commander.

Ding-ding - sporvognene kører igen

Umiddelbart inden for døren - men lidt svært at få øje på - er der hægtet en mindre plade på den tyske del af anlægget. - Det er mit sporvognsanlæg, forklarer Jørgen, det kan let hæftes af, og jeg tager ofte på udstillinger med det, for der er mange, der er fa-



scinerede af de kørende sporvogne, og jeg kommer i snak med mange besøgende. En af fordelene ved en sporvej er, at sporvognene kan klare meget mindre radier, så selv et anlæg med tæt bebyggelse fylder ikke ret meget i dybden.

- Jeg har monteret forskellige lyseffekter i vognene, for ud over de store, farvede lineskilte var de kulørte lanterner jo karakteristiske for de københavnske sporvogne, siger han. Her er for eksempel linie 10 som scrapmotorvogn med orange og blå taglanterner - disse vogne blev bygget under Besættelsen af overskudsmaterialer og dele fra udrangerede sporvogne. Modellen - overdelen - er atter lavet af Tikøb, mens jeg har bygget vognen færdig, dekoreret den og monteret elektronikken.

- Og du har også en Düsseldorf fra linie 2?

- Ja, det er Rocos, som jeg har modificeret. Egentlig er Rocos model for bred og for lang, for de københavnske vogne var smallere på grund af kurveforholdene. Bredden kan jeg ikke gøre noget ved, det har jeg prøvet, men jeg har forkortet undervognen og vognkasserne, så dimensionerne passer bedre - det er især ruderne lige ved mellemlæddet, der skal gøres mindre. Det var et farligt besvær, da hele op-hængen og konstruktionen her måtte ændres tilsvarende, og derudover måtte fronten også modificeres. Rocos vogn har to frontlanterner, men man havde kun én på de københavnske ledvogne, så der måtte jeg spartle ud og slibe efter. Der er også kommet korrekte rudere nederst i frontdørene, så ombygningen har været omfattende - men det er nødvendigt for at få

Over det hele svæver DC-3-maskinen med lys og roterende propeller - der må være en lufthavn i nærheden.



Et kig ud over havneområdet med færger, restauranter, fyrtårne, tog m.m. på den ene del af anlægget.

et acceptabelt resultat ud af modellen. Ja, også relækasserne på taget måtte ændres, førend den kom til at ligne de københavnske vogne - til gengæld kører den godt.

På de to endevægge har Jørgen monteret hylder, hvor mange flere modeller har fået plads, så hele værelset er en blanding af hobby-, lege- og udstillingsrum - virkeliggørelsen af en drøm. Efter at have nydt dette ekceptionelle anlæg en god tid går vi ned i dagligstuen for at styrke os på en kop kaffe - og få talt videre om modeltogene og alle mulige andre emner. Lidt senere begiver John og jeg os af sted, fyldt af gode indtryk. ■

*) En forretning har sidenhen kopieret formene og lavet pirat-kopier af dem, men herved fræset Peter Scheuers navn væk.



Den anden del af anlægget omfatter blandt andet store stations- og remiseområder samt en større, tysk by.



Her kører der københavnske S-tog i trængsel - der er tre af de fire generationer i drift på anlægget.



En virkelig lækkerbidsten for os københavnere - et ægte, 'brunt' S-tog i model - perfekt bygget af Jørgen.



S-togene er fyldt med passagerer - et meget dejligt syn.



Næste generation af S-tog rykker frem - her som et kort to-vognstog, men Jørgen har flere stammer at sætte ind.



Til ære for fotografen - og alle os andre. Jørgen har rangeret tre typer af S-tog på parade - et meget sjældent syn i model.



Hen over byen svæver kabinen fra svævebanen - udsigten herfra må være betagende.



Sporvogne i trængsel - nogenlunde sådan så der ud, når der var myldretid i København i sporgvognenes dage.



Et flot og gennemdetaljeret scrapvognstog fra linie 10 med korrekte farver i lanterne - et skønt syn.



En enlig linie 8 triller igennem byen, mens skumringen falder på. Linie 8 kørte oftest uden bivogn.




Modeljernbane er ikke bare tog,
Det er også miljøet omkring





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

Mo i Fruens Bøge

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Det var næsten som ”i gamle dage” på Svendborgbanen, da Danmarks Jernbanemuseum den 6. september kørte et udflugtstog med Mo 1846 og Ax 393 fra Odense Banegård til Fruens Bøge med en gruppe turdeltagere, der skulle på rundvisning i Den Fynske Landsby i nærheden af stationen. Det hører til sjældenhederne, at der kører ældre tog på Svendborgbanen – her er det Desiro, IC3 og værkbrudne IC4, der kører næsten hver dag. Trafikken er efter køreplanen intens med mange afgang i timen, hvilket gør det nærmest umuligt at køre andre tog på banen. Endestationen

Svendborg, som ellers nød godt af udflugts- og veteranog før i tiden, har ikke engang mulighed for omløb i dag – og så er den by uinteressant, jernbanemæssigt set! MO-toget returnerede efter et par timer til Odense, men det er dejligt, at det ind imellem kan lade sig gøre at køre med andet end standardtog på de få jernbaner, vi har tilbage. ■

Og så er Mo 1846 og Ax 393 på vej ind på det tilgroede spor til Papirfabrikken – det grener fra her på stationen og fortsætter cirka 100 m efter baneoverskæringen



Det lille udflugtstog er ankommet til stationen i skoven, Fruens Bøge, mens solen er ved at gå ned.



Den Lille Bane

Historien om ”Tivoli-togene” i sidste nummer har bragt en del kommentarer og supplerende oplysninger om disse populære ”gummi-baner”. Leif Bang fortæller, at ”DLB” står for ”Den Lille Bane”, og at lokomotivet var bygget af Poul Kristensen. Endvidere har bestanden af Tivoli-sporvogne været oppe på tre ”motorvogne”, to åbne og én lukket bivogn. Motorvognene har nr. 305, 309 og 312 – allesammen såkaldte ”Engelhardt”-vogne.

Peter Sørensen fra Brønshøj har sendt et par billeder af passagervognene og skriver følgende:

”Tak for endnu et dejligt og underholdende blad. Især vakte artiklen om gummitogene i Tivoli mange minder. DLB stod for ”Den Lille Bane” (”Den Store Bane” kunne man finde på Hovedbanegården på den anden side af gaden). Så vidt jeg husker, bestod driftsmateriellet af det afbildede MY-loko og to damploko samt to eller tre stammer med åbne personvogne. Disse personvogne havde stor lighed med de vogne, der i dag kører på Bakken – kunne man forestille sig, at det rent faktisk er de samme vogne?

Banen i Tivoli havde sin egen banegård på det område, hvor Odin-Expressen i



dag kører. Banegården bestod af en banegårdshal med højt hvælvet tag, som togene afgik fra og ankom til, samt af en rundstrækning, som indledte og afsluttede turen rundt i haven.

På dage med mange besøgende kom togene slet ikke ud i haven, idet turene på disse dage kun bestod af et par omgange på rundstrækningen. Mon der findes postkort eller andre billeder af DLB-banegården?”

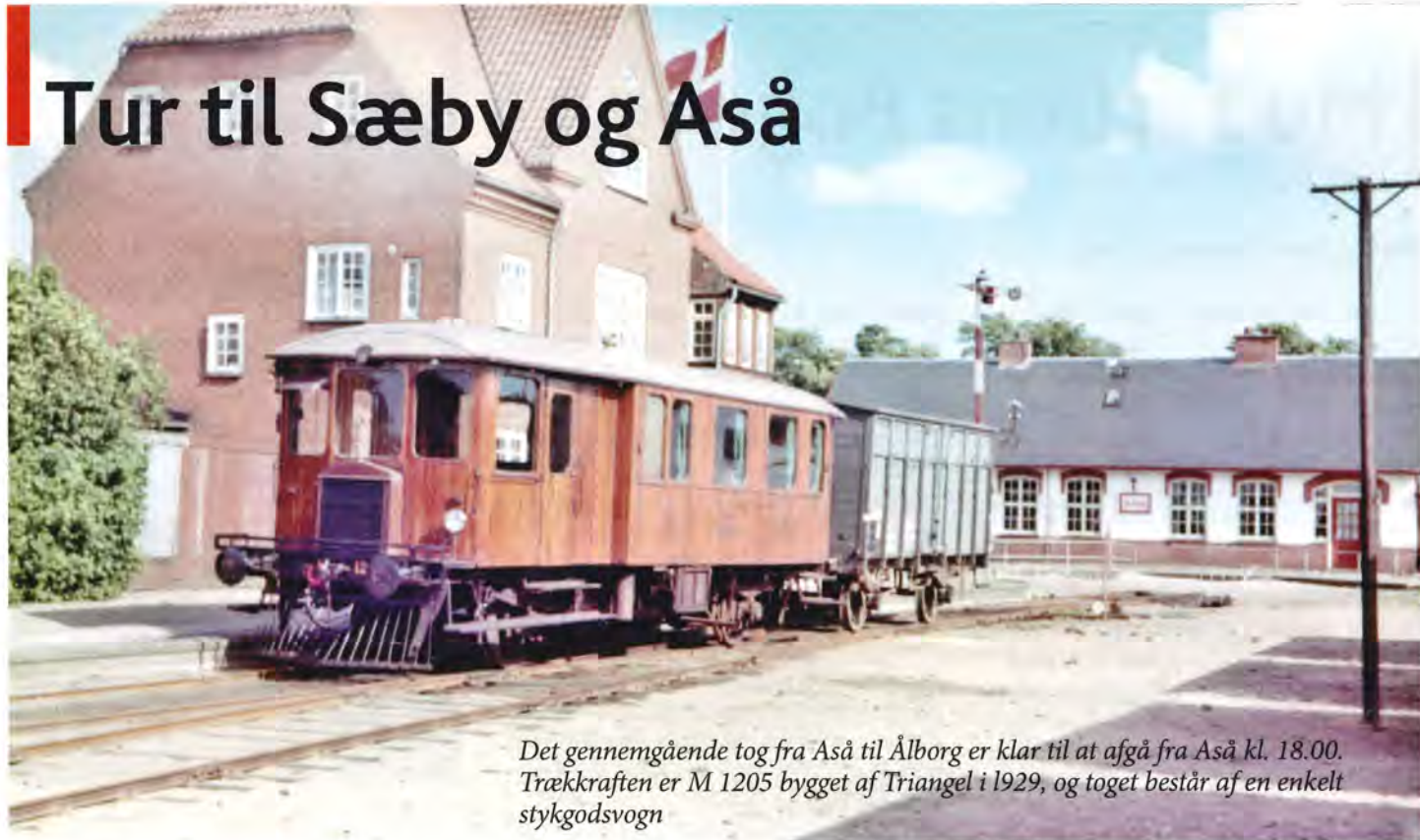
Dét spørgsmål kan vi jo lade gå videre til læserne – måske ligger andre inde med billeder af banegården og hallen? I hvert fald tak til Peter Sørensen for de herlige billeder.

Tog på rundstrækningen sommeren 1961. I baggrunden ses en anden af klassikerne, den store karussel med flotte dyrefigurer. Privatfoto Peter Sørensen

Tog på banegården sommeren 1957. I billedets venstre side skimtes den hvælvede banegårdshal. I vognen ses Peter Sørensen og hans moder. Privatfoto Peter Sørensen



Tur til Sæby og Aså



Det gennemgående tog fra Aså til Ålborg er klar til at afgang fra Aså kl. 18.00. Trækraften er M 1205 bygget af Triangel i 1929, og toget består af en enkelt stykgodsvogn

Tekst og fotos Hans Gerner Christiansen

Da både Arne Kirkeby og jeg havde ferie midt i juni 1964, besluttede vi at følges ad til Sæby og Aså den 15/6. Ingen af os havde været i Sæby, siden privatbanen (FFJ) var blevet kortet af og ikke mere havde forbindelse til Frederikshavn.

For at have så meget tid som muligt på stationerne benyttede vi os af nattoget både ud og hjem. Arne var dengang mejerist, så han var vant til at stå op og tage på arbejde midt om natten, men jeg kom da også op til tiden. Afgang fra Odense var kl. 5.37, og vi havde en fin tur nordpå, og da toget ikke just skyndte sig, så holdt vi så længe ved de større stationer, at vi kunne se en masse fra vores kupevindue. AC-vognen var ikke overfyldt, så vi havde en kupe for os selv med tilhørende 2 liggepladser.

Dengang var der ikke "trillebarer" i togene, men en ung fyr solgte pølser og is. Hvordan det kunne lade sig gøre at opbevare begge dele i samme lille vogn var en gåde, men vi købte udmærkede varme pølser, da han gik ud, og da han kom tilbage, nød vi en is til dessert.

Vores tog ankom til Ålborg kl. 9.42, og da vi først skulle videre til Sæby kl. 12.35, havde vi god tid til at spise ved det store udendørs "madtempel" for enden af stationsbygningen samt at kigge nærmere på stationen. Der var ikke meget liv på hverken DSB eller privatbanerne, men vi fik da tiden til

at gå indtil kl. 12.35, hvor vores tog til Sæby afgik. Vejret var noget gråt, men da der ikke rigtigt var noget at fotografere, kunne det være det samme.

Vores tog bestod af AHJ SM 7 + en bivogn og en lille toakslet pakvogn. Jeg skrev i min beretning, at vejret blev bedre, da vi nåede til Sæby, og at landskabet var meget fladt, men alligevel af en særegen skønhed. Køreturen kostede kr. 7,00, og vi ankom til Sæby kl. 14.10. Da vi kun havde 47 minutter inden vores tog kørte sydpå igen, fik vi travlt med at se os omkring. Der var ikke så mange spor på stationen, og det så ikke ud til, at der var ændret noget, da Sæby blev endestation.

I den sydlige ende var en lille ensportet remise af træ, og den var beregnet til den lokale rangertraktor, FFJ 1211. Som alt andet ved Ålborg-banerne var den i meget fin stand. I stationens sydende udgik en havnebane, men vi havde ikke tid til at gå ned og se på den.

I den nordlige ende var placeret en sporstopper, som fortalte, at toget kun kom hertil og ikke længere. "The end of the Line". Så kom en vej, og på den anden side af den kunne man se, hvor banen havde gået, da der var en dæmning og lidt længere mod nord en bro over en å. Ak ja!

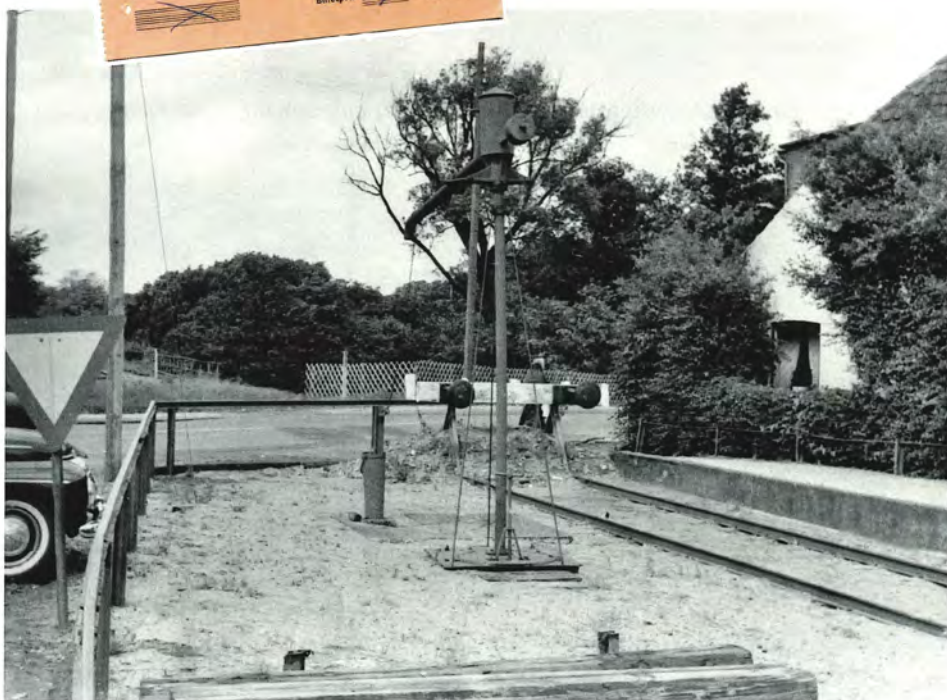
Der holdt en del godsvogne på side-sporene, både hvide I-vogne og almindelige grå godsvogne af flere modeller. En af de grå, lukkede vogne var påmalet: "Kun Sæby Havn", og det var vist klogt, for den så lidt spinkel ud.

Med hensyn til den grå farve så kan jeg en sjov historie om den. En modelbygger fra Ålborg kontaktede mig mange år efter, at Ålborg-banerne var lukket, og spurgte om den grå farve, for han kunne ikke rigtigt finde ud af hvilken nuance, det var. Jeg kunne ikke hjælpe ham, for på mine farvebilleder fra Ålborg-banerne så de meget forskellige ud. Måske det havde noget med filmen at gøre. Han var imidlertid ikke tabt bag en godsvogn, så kort efter meddelte han, at han havde fundet ud af hvilken farvehandel i Ålborg, som havde leveret maling til privatbanerne, og på spørgsmålet om nuance fik han følgende svar: "Nåh dem, de fik altid, hvad vi havde af grå rester". Så var det ikke så sært, at man ikke kunne finde ud af nuancerne, men til gengæld kunne alle former for gråt bruges.

Det skinnestog, som vi kom med, var nu blevet rangeret om, så SM 7 stadig var forrest, og derefter kom den lille pakvogn og til sidst personvognen. Det var nu klar til at afgang sydpå kl. 14.57, så vi gik ind på stationen og købte en billet til kr. 3,00 + forhøjelse til Aså, som der stod. Selv om vi kun havde 47 minutter til at se på Sæby station, så havde vi tid nok. Solen var kommet frem, så vi fik en hel del fine farvebilleder.

Vores tog ankom til Dronninglund kl. 15.39, hvor det krydsede med et lokomotivtrukket tog, som vi ikke nåede at få et billede af. På den tid af dagen gik der ingen tog til Aså, så vi måtte

Skinnebustog med AHJ SM 7 som trækraft er ankommet til Sæby.



Banen er kortet af, så den nu kun går til Sæby. Midt i billedet står en vandkran.



I den sydlige ende af stationen i Sæby lå en lille træremise, som blev brugt til rangertraktoren.



Den lokale rangertraktor i Sæby FFJ M 1211 var bygget af Frichs i 1933. Den findes nu ved KLK.



AHJ SM 7 i Sæby klar til at køre tilbage til Ålborg.



I Sæby stod denne ældre godsvogn, som kun var tilladt til brug på Sæby havn. Læg mærke til de forskellige nuancer af gråt.



Foran Dronninglund station holdt en meget velholdt rutebil, der skulle befordre os til Aså.



Så kom vi velbeholdne til Aså med rutebilen, der holder ved den fine stationsbygning. Til venstre den lokale biograf "Kino Palæet".



Modsat stationsbygningen i Aså lå en enkeltsporet remise, der indeholdt damplokomotivet FFJ 34, der senere blev overtaget af DJK og restaureret til brug på Limfjordsbanen. Det er Arne, der går til højre.



I Ørså kørte vi ind i spor 2, og motorføreren gik ud og skiftede sporet tilbage og aflåste det. Vi benyttede lejligheden og tog et billede.



Så holder vi i Dronninglund, hvor der var god tid til at tage et billede fra pakhusets perron, da der skulle være krydsning med et skinnestog fra Ålborg. På den normale perron står Arne og snakker med motorføreren, medens der bliver læsset gods ind i godsvognen. Det var meget venlige og hyggelige folk, der var ansat ved Ålborg Privatbaner.

tage til takke med en rutebil, som jeg da tog et billede af foran stationsbygningen. Arne stod bag pakhuset og udbrød: "Jeg græmmes" (Frit efter Søren Brun i Radiserne). Trods alt kom vi fra Dronninglund til tiden kl. 16.00 og ankom til Aså kl. 16.15.

Vores tog til Ålborg var allerede oprangeret, selv om det først afgik kl. 18.00, så vi havde god tid til at se os omkring. Solen skinnede det meste af tiden, vi var der, så det var en rigtig privatbaneidyl. Jeg havde jo været her før, så jeg tog ikke så mange billeder, men benyttede tiden til at gå ud til Aså havn, hvor jeg ikke havde været før. Der var nu ikke så meget at se, og en lokal fortalte, at den var slem til at sande til. Så havde jeg da været der. Senere gik vi ud til den ensporede remise, som viste sig at indeholde FFJ 34, der overlevede banen.

Vores gennemgående tog til Ålborg bestod af M 1205 samt en Q-vogn. Da afgang kl. 18.00 nærmede sig, gik vi ind på stationen og købte hver en billet til kr. 5.75. Førerrummet på M 1205 var fyldt med pakker, men vi fik alligevel lov til at stå der, da toget afgik. Da vi skulle billetteres, kunne Arne ikke finde sin billet. Da han havde haft indbrud fornylig, havde han taget det meste af sin kapital med, og den var fordelt på adskillige tegneböger, som blev åbnet. Da banemanden efterhånd-

den havde set så mange penge, at Arne kunne købe både motorvogn og bane, blev han enig med sig selv om, at det kunne være lige meget med den billet. Vi rullede videre, og i Ørsø kørte vi ind på "hovedbanen" til Ålborg. Motorføreren skulle selv skifte sporskiftet og låse det af, så der var tid til at tage et billede. Vejret var blevet lidt gråt, så jeg måtte nøjes med et sort-hvidt billede.

Næste station var Dronninglund, og her var der også tid til at tage billeder, da der var et kvarters ophold på grund af krydsning med et skinnebustog fra Ålborg.

Resten af turen til Ålborg var uden større oplevelser bortset fra, at vi fik en godsvogn mere med undervejs, så nu var det efterhånden et pænt tog. Kl. 19.36 ankom vi til Ålborg, og da vores nattoget først afgik kl. 22.23, havde vi god tid til at spise og kigge på Ålborgbanernes vogne. Der var mange spændende personvogne, og fælles for dem var, at de var meget velholdte. Desværre var vejret ikke mere så godt, så det var ikke muligt at tage billeder. Da tidens fylde kom, rullede nattoget ind på Ålborg banegård, og vi entrede straks Ac-vognen og fandt heldigvis den midterste kupe tom, så den okkuperede vi. Efter en lang dag var det dejligt at blive lagt ned på hver sit sæde. Først i Fredericia kom der mange flere

rejsende, så vi måtte sætte os op. Kupeen blev hurtigt fyldt, og så vidt jeg kunne bedømme det, så var det folk, der havde været til fest. Især var der en herre, som virkede lidt "overrislet". Vores "rejsehjemler" var blevet kontrolleret efter Århus, og så plejede det samme at ske efter Fredericia. Efter to gange nattoget og en hel dag med privatbanetog skal jeg indrømme, at vi begge var noget "krøllede" i tøjet. Efter at nattoget var kørt fra Fredericia, var vi forberedt på at skulle vise billet eller kort, da togføreren viste sig i døråbningen. Jeg havde fat i mit kort, men da togføreren sagde: "Kom her nye rejsende", så stoppede jeg kortet ned i baglommen igen. Den "overrislede" henvendte sig nu til togføreren og sagde: "Jeg ved sandelig ikke, om de unge mennesker (det var dengang) har billet til første klasse, skal De ikke kontrollere dem?" "De kan da se mit kort" sagde jeg og trak kortet frem igen. Togføreren brød nu ind og sagde med høj klar stemme: "Jeg kontrollerer alle billetter, også Deres". Han klippede derefter den "overrisledes" billet og gik, og så blev der stille i kupeen. Det var flot klaret af togføreren, som undgik at fornærme nogen. Som udlært boghandler havde jeg for længst lært, at man aldrig skal skue hunden på hårene. ■



Så er vi ankommet til Ålborg, hvor diverse portører tømmer godsvognene.

Gammel MT fra hobby trade (F2010)

Tekst og fotos Vagn Holstein

Allerede ved hobby trades og Tikøbs udsendelse af den nye MT i 2009 var der tanker i gang om at lave den gamle MT - DSB's første diesellokomotiv, som overfladisk lignede flere af de meget tidlige diesellokomotiver som f.eks. HHJ M1, også kaldet "Bedstefar". Denne havde dog lænkeaksler mod MT'rens bogier (se Motor Materiel 6). Det var netop bogierne, som var grundlaget for overvejelserne om at bygge den gamle MT, for det er en ren epoke II-model. De var alle ophugget eller ombygget til hjælpevogne i 1943, så beskedne salgstal var forudset fra starten. Bogierne fra den nye MT ville dog give for lang akselafstand, men kun lidt over én mm, så det blev betragtet som acceptabelt dengang. Der blev arbejdet med projektet, så i sommeren 2012 forelå de første prøveskud af chassiset, indervognkassen og messingstøbedelene - dem fik jeg lejlighed til at fotografere en dag, jeg var forbi Kim Møller (Tikøb Støberi) i andet ærinde. Kim skulle laserskære prototypen til de ægte træsider, som plastskallen skulle beklædes med og samle den - med bogier fra en ny MT.

Kort efter skete konkursen hos hobby trade, og i forbindelse med den overgik det fulde ejerskab af værktøjerne til ny MT til Kim Møller. Den nye ledelse af hobby trade formåede ikke at etablere et samarbejde med Kim Møller om bogierne, så der måtte nyudvikling til. Det resulterede desværre ikke i, at de nu fik korrekt akselafstand, det blev stort set blot en kopi af den tidligere konstruktion. Det er lidt synd, at den chance for et korrekt produkt blev forpasset.

Nu har vi så modellen, og den er på trods af ovenstående samt et par andre skavanker gudesuk. Den gamle MT har altid stået højt på min liste over lokomotiver, som jeg kunne ønske mig at bygge. Det betød bl.a., at jeg i 1965 skrev til DSB's Generaldirektorat for om muligt at få en kopi af tegningen. Det fik jeg, og den har jeg stadig. Der blev omkring 1980 gjort endnu et til-løb, da jeg opdagede at en model af øst-tyske BR V 110 ville passe undervogn med MT. Samtidig fik jeg lejlighed til



Et egenartet udtryk kan man vist godt sige om fronten på MT



MT-lokomotivet virker ret 'eksotisk' eller altmodisch i forhold til andre, danske traktionstyper.

på Nørrebro Station at fotografere en af de hjælpevogne, som MT var blevet ombygget til.

Så kom den!

Det blev hobby trade, der løb af med sejren og byggede den for mig, og mange tak for det. Der er ingen tvivl om, at træ bedst efterlignes med - træ. hobby trade har givet os FC-vognen tidligere, som er bygget på tilsvarende måde, og så passer FC glimrende sammen med MT. På de få billeder, der eksisterer af lokomotivet udover fabriksbilleder, er den sammenkoblet med FC. Det hænger i nogen grad sammen med MT's beskedne kræfter, bare 230 HK.

Det er en facinerende detaljerigdom, der præger den dejlige model. Der er

fine jalousier, påsatte dørgreb og dørstopper, stige til taget og en meget smuk tagrytter med åbne ventilations-spjæld og ætsede gitre ind til køleluftsblæserne. De lange trinbrædder er støbt i en blød messinglegering, så de bøjer let, men kan nemt rettes ud uden at knække. Trinene er fastgjort på bogierne, men da bogierne sidder så tæt, svinger de kun beskedent ud - et fornuftigt kompromis. Der er meget fine banerømmere, bremseslan-ger og lysdåser med tynde ledninger.

Lanternen virker stor, men den er helt rigtig, ganske vist ser den lille firkan-tede lysdiode lidt malplaceret ud, men den lyser fornuftigt. Påskrifterne på



Overdelen af træ er meget realistisk med flotte detaljer i blandt andet messinggods.

vangerne er forbilledligt skarpe, men med en revisionsdato i 1927 er de ellers flotte, ætsede skilte forkerte: På det tidspunkt stod der kun M 101 - en dum fejl.

Teknikken

Hvordan kører modellen så? Lige så fornemt, som den ser ud, både i to- og treskinne udgave. Dog indtraf der lidt



tøven ved kørsel over C-skinne-spor-skifter under den obligatoriske indkøring. Det viste sig, at et meget almindeligt problem for treskinnemodeller, der er udviklet sammen med toskinnemodeller, viste sig: Slæbeskoen kunne ikke komme helt langt nok op, men det var meget lidt materiale, der skulle fjernes fra bogiens bundskjold for at den kunne komme de afgørende tiendedele af en millimeter højere op. Derudover blev strømoftaget forbedret ved at ændre slæbeskoens bue nedad til helt lige/en anelse opadbuget. Det betyder, at slæbeskoen får to kontaktpunkter i modsætning til det ene ved buen nedad. Den ændring medfører dog, at slæbeskoen nu "tæller skinnesøm" ganske svagt. Jeg vælger at opfatte det som en "tikkende ventil i dieselmotoren". Der er multifunktionsdekoder monteret dog uden lyd, om der er indbygget højttaler ved jeg ikke, noget kunne tyde på det, når man kigger på den udelukkende tysksprogede vejledning, hvis tegninger i øvrigt stammer helt tilbage til prototypen fra 2012. Et tydeligt tegn er de to riste på taget over køleventilatorene, de skal nemlig ikke være der i følge den originale tegning, og er heller ikke på den endelige model. Så vidt jeg ved, eksisterer der ingen billeder af taget set ovenfra.

Bortset fra bogiernes akselafstand, som ikke er så slem, er der noget andet, jeg kan udsætte på modellen: Den elendige måde, som hobby trade har monteret koblingskulissen på: For det første rager kulissen for langt frem, så koblingen stikker milevidt for langt ud. For det andet sidder skakten så dinglevornt, at det vil give problemer. Endnu mere latterligt forekommer det mig, at man med vold og magt vil prøve at anbringe en kortkoblingskulisse, som stort set ikke kan svinge ud og dermed ikke virke bortset fra, at hvis den gjorde, så var det alligevel omsonst, da den stritter alt for langt frem – næh, norm-

Typisk sidebaneoprangering med Fc-vogn - et nydeligt tog til epoke II-anlægget

skakten skulle have siddet på bogien, med så kort et lokomotiv er der slet ikke brug for kortkoblingskulisse. Det ville have hjulpet på udseendet, hvis der i stedet for en A-kobling havde været monteret en diskret krog. Weinert kan levere sådanne.

De 500 eksemplarer, som serien er begrænset til, har solgt hurtigt. Det forstår jeg godt, det er ikke engang en skræmmende høj pris. Men egentlig mærkeligt, at de har lavet alle driftsnumre, når det kun er MT 101, som er gengivet i model. Alle de andre driftsnumre havde en kraftig armering, som gik ned over bogierne og derfor ikke kunne komme med på modellen. Det er vel også ret utænkeligt, at nogen vil anskaffe mere end ét eksemplar af dette søde unikum?

Spændende at se, hvad hobby trade har i posen til os næste gang i træserien.

Red. anm. Det kan vi allerede afsløre her, for det næste projekt fra hobby trade er postvognene litra DO/DQ, altså korte, toakslede tagrytternovne med



Et kig på bogien med indkapslede tandhjul. Her ses det også tydeligt, hvordan kk-skakten rager for langt ud

træbeklædning, som stilistisk og tidsmæssigt passer fremragende til MT-lokomotivet. Karsten Pedersen siger, at postvognene kan ventes sidst på året.

I øvrigt tilføjer Karsten, at de øvrige MT-lokomotiver fik fjernet strækbåndet eller undervognsarmeringen allerede i 1929, men som nævnt er det meget svært at finde billedokumentation af disse maskiner. ■

hobby trade art. nr. 150101 DSB MT 101. Epoke II. Vejl.pris. ca. kr. 3.750,-

Masser af detaljer på taget.



Mt – begynderlokomotivet hos DSB

Af Flemming Søeborg

DSB var ikke så hurtig som privatbanerne, når det gjaldt om at erstatte den dyre dampdrift med motormateriel, men efterhånden kom DSB godt med, og i 1927 anskaffede Statsbanerne de første, rigtige dielelektriske lokomotiver til togfremførsel, litra Mt. De var forsynet med såvel post- og rejsegodsrum, men der var ingen passagerfaciliteter som i f.eks. de senere Mo- og Mp-motorvogne. Mt-lokomotiverne blev sat i drift på Sjælland, hvor Midtbanen, men også Vest- og Sydbanen fik fornøjelse af disse maskiner, der også kørte hurtige posttog. I løbet af 1930'erne blev de forflyttet til Sønderjylland og var "fast inventar" på Tønderbanen – men midt under den tyske besættelse af landet 1940-45 blev de alle som én udrangeret og omdannet til værkstedsvogne bortset fra nr. 106, der var brændt i 1939. En enkelt Mt'er bevaret af Dansk Jernbane-Klub til i dag (nr. 104) i ret omdannet tilstand.

Mt'erne var bygget af Scandia (motor) og Frichs (vognkasse) med dynamo fra Titan, og de kunne ved hjælp af en omstiller køre med 3 eller 6 cylindre. De havde som noget relativt nyt for DSB trykluftbremse. Topfarten var 70 km/t, og motorerne ydede 230 HK. Vognkassen var bygget af teaktræ, og Mt'erne var meget iøjnefaldende med de to stiger op til taget, den meget store frontlanterne og skydedørene ind til pakrummet. Der var endvidere overgangsmulighed til vognstammen fra fronten. Motoren var anbragt midt i lokomotivet, hvilket nok har virket lydisolerende for de to førerrum. Normalt



M 102, senere MT102, formodentlig som nyleveret i 1927. Arkiv Danmarks Jernbanemuseum



Hjælpevogn 103, tidligere MT 105, den 18. juni 1969, Randers. Senere tjenestevogn 749, udrangeret 1984. Foto Ole Linå Jørgensen

kørte de blot med to-tre vogne efterhængt – typisk Fc-, Fe- og EH-vogne, men som nævnt også med postvogne. Billeder af Mt er sjældne, så derfor er der tale om gentagelse af kendte billeder – desværre! Der er til gengæld nogle billeder af Mt som Tjenestevogn, og dem viser vi her.



Gammelt MT-lokomotiv radikalt ombygget til Tjenestevogn 748, Nørrebro 1980. Foto Vagn Holstein

Ole Linå Jørgensen har følgende bemærkninger til sit billede af Mt: Hermed som lovet et billede af Hjælpevogn 103 (ex MT 105) på sin plads i Randers den 18. juni 1969. Vognen var da påmalet revisionsdato A 20 12 68. Vognen blev udrangeret som Tjenestevogn 749 i 1984. Når den rykkede ud, var det med en moderne Mt foran. Bemærk både kølevognene, som blev rengjorte i Randers, så vidt jeg husker, samt vandtårnet, som snart efter blev revet ned.

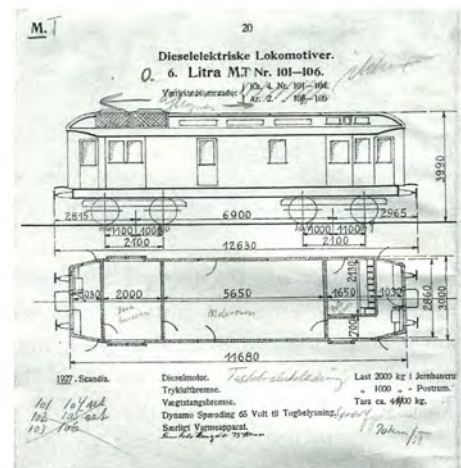
Vagn Holstein har sendt billeder af Tjenestevogn 748 på Nørrebro Godsbanegård, taget i 1980. Billederne af Specialvogn 102 (ex-MT 104) stammer fra Nyborg/Marslev i dette årtusinde – køretøjet befinder sig i Marslev i dag.

M 102 plus MB 102 som ganske nye i Ringsted 1927. De blev kort tid efter omlitreret til Mt og Fc. Bemærk, at M 102 har strækband. Arkiv Danmarks Jernbanemuseum





M 101 alias MT 101 leveret 1927. Maskinen har ikke strækbånd. Arkiv Danmarks Jernbanemuseum



Skitte af MT-lokomotiv fra Driftsmateriel-fortegnelsen 1928 med ejerens kommentarer. Arkiv Spor og baner



Nærbillede af Tjenestevogn 748 (ex-MT). Foto Vagn Holstein



MT 104 blev senere Specialvogn 102 og havnede i 1987 hos OHJ. Her holder den i DJK-regi i Nyborg, okt. 1999. Foto F. Søborg



Detalje af undervogn på MT 104 eller Specialvogn 102, Marslev 2013. Foto SoB



Ny bog af Flemming Søborg
udkommer den 21. oktober 2016

Gennemillustreret, cirka 235 sider, indbundet. Gyldendal

KØB BØGER, PLAKATER OG FILM DØGNET RUNDT



Kig forbi vores nye netbutik på
www.jernbanemuseet.dk



DANMARKS JERNBANEMUSEUM

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

Erindringer fra 46 år i DSB

Fortalt af Allan Testrup

Trafikelev Holbæk 1958-1959

Den 1.6.1958 mødte jeg på Holbæk station sammen med min holdkamerat Hans Rasmussen. Der var i forvejen to trafikelever fra 1956-holdet, Max Nielsen, kendt håndboldspiller, og Per Mølholm. En kollega til min far havde familie i Holbæk, hvor jeg lejede to sammenhængende dejlige værelser i en villa på Kalundborgvej. Grunden skrånede så meget, at værelserne ud mod vejen var kælder og ud mod haven stueetage. Jeg havde egen indgang og en lille terrasse. Toilettet var på etagen ovenover med en skøn udsigt til Tuse Næs. Jeg spiste på et pensionat, der var anderledes end det i Haslev. Der var ca 20-25 pensionærer, mest mænd i alle aldre. Her kunne man også bestille madpakke, hvis man ikke kunne komme til frokost.

Der var lagt en uddannelsesplan for de 15 måneder, vi skulle være på stationen. Hans startede på godsekspeditionen og jeg på billetkontoret. Holbæk station var meget dårligt indrettet. Udover stationsforstanderens kontor



Damplokomotivet OHJ 6, fotograferet i 1936. Maskinen blev ophugget i 1951, men OHJ havde flere lignende maskiner. Arkiv Leif Bang



HTJ G 625 kørte et særtog fra Tølløse den 17. september 1961. HTJ købte maskinen i 1957 fra DSB. I forgrunden en stor 'rumpeged' og en skinnebusbivogn. Foto HBDS



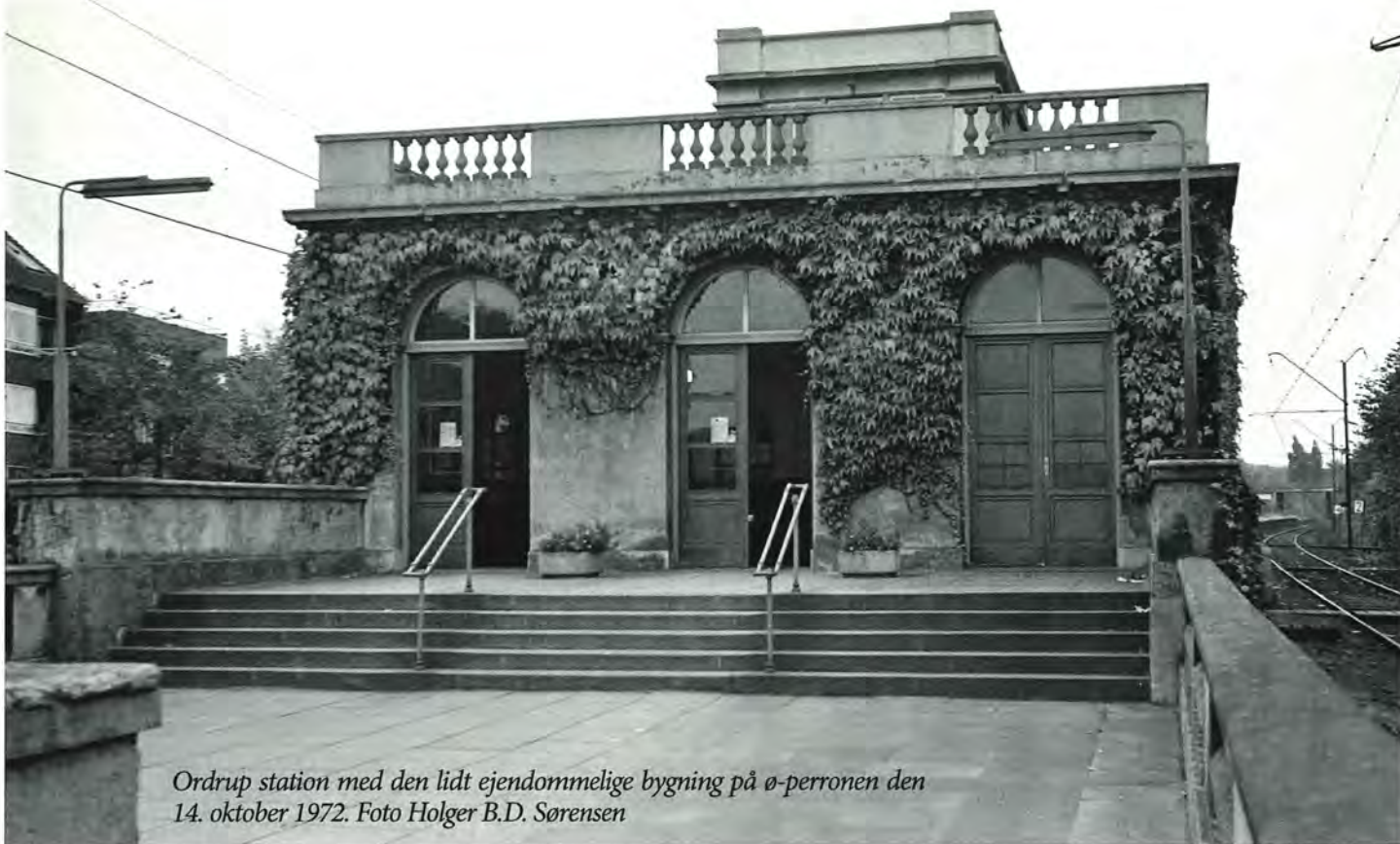
Diverse OHJ- og HTJ-materiel ved remisen i Holbæk den 12. januar 1977. Foto Holger B.D. Sørensen

var der kun et kontor, hvor der både var billetsalg, togekspedition, vognkontrol m m. Der var to billetsalg ud mod forhallen, men ikke nogen ekspeditionsskranke. Det meste af passagerekspeditionen foregik gennem billetsalget. Nogle kunder fandt ind til kontoret gennem rejsegodsekspeditionen og blev betjent ved et skrivebord. Udover stationsforstanderen var der én trafikkontrollør, to overtrafikassistenter, to trafikassistenter og to kontorassistenter. De to ældste elever afløste kontorassistenterne på fridage og ferier m m. Der kunne godt være lidt trangt, når der var fire-fem medarbejdere på en gang. Det var mest kontorassistenterne, der oplærte eleverne i billetsalg, men også overtrafikassistenterne og trafikassistenterne hjalp til. Trafikkontrolløren, der normalt havde en fast eftermiddagstur og bl.a. havde tjenestefordeling for al stationens personale, sad normalt ved sit skrivebord og deltog kun i togekspeditionen, når han var fungerende stationsbestyrer. Eleverne gik til hånd med telefonbetjening, billet- og kortsalg, pladsreservering og information. Pladsreservering for biler til færgeoverfarterne var også en stor arbejdsopgave. Disse reserveringer skete på fjernskriver. Vi skulle også betjene nogle af de nærmeste landstationer og Odsherredsbanens stationer med reserveringer til både tog og færger. Vi modtog bestillingerne pr. telefon og ekspederede dem videre over telefon og fjernskriver. På Nordvestbanen var telegrafan nedlagt, så eleverne blev fritaget for at lære telegrafi. Telefo-

nen til OHJ var speciel. Alle stationer havde et kaldesignal (morsetegn) og inden man ringede, skulle man løfte røret for at høre, om der var nogle, der talte i den. Den blev også brugt til togmeldinger, så der var tit "optaget".

Jeg havde kun været ca. 14 dage i Holbæk, da jeg blev udstationeret til Tølløse, hvor jeg skulle assistere med billetsalg m m. På det tidspunkt havde Tølløse ikke nogen elev, og der kunne godt være ret travlt for stationsbestyreren på visse tider af dagen. Jeg cyklede frem og tilbage, en ulempe var det, at tjenesten var delt med en pause på to timer. Men det gav lidt ekstraindtægt i form af timepenge for udstationering. Det varede ca. 14 dage i Tølløse. Midt i juli spurgte 1. Distrikts afløserdisponent, om Holbæk kunne undvære en af de ældste elever til afløsning. Det var ikke muligt, da de blev benyttet til ferieafløsning. Men jeg kunne undvære, og da disponenten hørte, at jeg havde været i Haslev, blev jeg udstationeret til Ordrup station. Der gik jeg i selvstændig kontorassistentur, hvor der både var tidlige morgenvagter og sene aftenvagter, hvor jeg var alene på kontoret. Det gav jo en god ekstraindtægt i udstationering, og jeg kunne bo hos mine forældre i Virum. Jeg cyklede frem og tilbage mellem Virum og Ordrup. Det varede i 14 dage og gik helt fint, jeg kom ikke ud for situationer, jeg ikke kunne klare. Og jeg lærte "at stå på egne ben".

Tilbage i Holbæk fortsatte uddannelsen på kontoret især med passager-



Ordrup station med den lidt ejendommelige bygning på ø-perronen den 14. oktober 1972. Foto Holger B.D. Sørensen



Københavns Godsbangård med mange spor belagt den 27. august 1961. Signalet til venstre for billedets midte er et bremseprøvesignal. Foto K.E. Jørgensen



Tureby station, hvortil krydsningen skulle forlægges, her set den 2. juni 1976. Foto Holger B.D. Sørensen



Espergærde station fra vejsiden, fotograferet af Allan i hans elevtid

ekspedition, men også uddannelse i togekspedition og sikkerhedstjeneste. Overtrafikassistenten hørte mig jævnligt i sikkerheds- og signalreglementerne. Der skulle også løses skriftlige opgaver, der blev tilsendt fra Jernbaneskolen. Elever var også til overhøring hos stationsforstanderen tre-fire gange i de 15 måneder, vi var på bystationen. Og her blev vi også hørt i tysk og engelsk, og jeg husker, at jeg skulle oversætte en artikel fra en engelsk avis, om en hund, der var rejst alene med toget fra Tølløse til Holbæk. Selvom jeg endnu ikke havde været beskæftiget med postekspedition, blev jeg sendt til Mørkøv for at assistere i postarbejdet der. Det var dog mest "listeføring", som ikke krævede længere oplæring.

I august 1958 havde jeg otte dages ferie, der blev brugt til cykeltur i Sønderjylland med en kammerat. Tilbage i Holbæk startede jeg uddannelsen på Godsekspeditionen. Den blev ledet af godsekspeditør Toft og øvrige på kontoret var trafikkontrollør Kjær, trafikassistent Madsen og kontorassistent fru Nielsen. Især Kjær og Madsen var gode til at vejlede og uddanne elever, der fik lov til at prøve både indenlandsk og udenlandsk fragtberegning af stykgods og vognladningsgods. Godsekspeditør Toft lærte mig om behandling af erstatninger af beskadiget gods. Tjeneste for elever var delt med pause

midt på dagen. Der var dog dage, hvor vi havde seks timers morgenvagt eller seks timers eftermiddagsvagt, når der var behov for assistance visse dage. Lørdag var altid morgenvagt. Søndag var fridag. Det skete, at jeg blev sat i tjeneste på stationen om søndagen for at give fridag til kontorassistenten i billetsalget. Godsekspeditøren var ikke meget for, at jeg skulle have fridag på en hverdag, så der var lidt uoverensstemmelse mellem tjenestefordeleren og Toft. Men en af overtrafikassistenten på stationen hjalp mig til at få mine fridage. Fordelen ved at være på godsekspeditionen ved jul og nytår var fridage på helligdagene. Jeg var også til uddannelse hos pakhusmesteren for at få kendskab til arbejdet på pakhuset,

Den 1.9. flyttede jeg ind i et elevværelse. Det var et tidligere overnatningsrum for lokoførere, indgang gennem remisen med bl.a. OHJ's dejlige dampmaskiner. Værelset var billigt, men med kakkelovn. Min elevkollega Hans og jeg fik et tilsvarende værelse. Da det blev koldt, fik vi lidt uofficielt en ordning med den medarbejder, der hver morgen sørgede for forvarmning af stammerne til morgentogene. Han stillede to spande med koks ved vore døre. Betaling en øl i ny og næ. Det var koldt at komme tilbage fra fridage, men værelset blev hurtigt varmt.



Publikumsekspedition ved billetlugen på Espergærde station, september 1958. Foto Holger B.D. Sørensen

Fritiden blev brugt til at læse det stof, der skulle læres og løse de opgaver, der blev tilsendt fra Jernbaneskolen, men også biblioteket i Holbæk blev besøgt. Cykelture i omegnen, når vejret var godt, gav lidt motion. I øvrigt var der ingen på stationen, der holdt øje med, hvor meget vi elever rejste, så jeg var ofte hjemme i Virum. I Holbæk måtte vi selv skrive fripas. En anden forskel i forhold til Haslev var, at vi var dus med trafikassistentene og kontorassistentene. Det blev også til nogle ture med OHJ og HTJ for at "studere" disse to baner.

Efter uddannelsen på godsekspeditionen var jeg tre uger i rejsebureauet, der lå i Nygade og blev ledet af trafikassistent N.P. Petersen. Her fik jeg indblik i rejsebureauopgaverne og især i billetudstedelse af togbilletter til udlandet. Lidt overraskende var det, at rejsebureauet også skulle udstede billetter til indlandet og månedskort til kunder, der syntes, at det var finere at købe i rejsebureauet end på stationen. Men det var DSB's politik, at kunder ikke måtte henvise til stationen ved køb af togprodukter.

I april blev jeg udstationeret til København H for at blive indøvet i togtjenesten. Jeg skulle indøves hos togfører C. Christensen, der kørte i "Sydbaneholdet", men vi var også på andre strækninger. Det var en spændende tid i en helt "anden verden", end jeg hidtil havde set. Christensen var ikke den bedste lærer, ofte gnaven og utilfreds med togtjenesten. Jeg opdagede også, at alt ikke altid foregik efter reglerne. En dag, hvor vi kørte godstog 2109 fra

København Gb til Næstved over Køge og rangerede i Køge, blev jeg sendt ind til stationsbestyreren for at bede om "en krydsningsforlægning fra Haslev til Tureby", da vi ville blive forsinket! Stationsbestyreren vidste godt, hvad det betød. Og det viste sig, at Christensen og lokomotivføreren skulle spise mad med øl og snaps i togførervognen og fyrbøderen alene skulle køre E-maskinen fra Køge til Haslev. Det kunne jo nemt været gået galt, det var jo en stor risiko at tage. Det var åbenbart almindeligt dengang, og togtjenten og fyrbøderen gjorde som der blev sagt, trods bruddet på sikkerheden. Det var jo ikke den bedste måde at indøve elever på. Også to-tre timers ophold i Gedser blev brugt til frokost med drikkevarer med en kollega. Meget uddannelse fik jeg ikke, men lærte dog om bremseprøver, tograpportskrivning, beregning af bremseprocent m m. Togtjeneste med mange forskellige møde- og sluttider på alle tider af døgnet var ikke tiltrækkende, og det var måske årsag til Christensens utilfredshed, han var jo ikke helt ung. Udstationeringsgodtgørelse, køre- og natpenge var en god ekstratægt for en elev, og jeg kunne jo bo hos mine forældre i Virum.

Fra 1. maj var jeg tilbage i Holbæk, hvor jeg nu skulle følge rangermesteren, deltage i rangeringen og betjeningen i de to signalposter i øst- og vestenden. Sikringsanlægget var et Siemens & Halske mekanisk med en kommandopost i kontoret i hovedbygningen og to signal- og sporskifteposter. Nogle sporskifter var centralbetjente, men nogle skulle skiftes



My 1122 med tog 2432 i Espergærde september 1958. Foto Holger B.D. Sørensen

manuelt og så læses i posten. Der var tre (såvidt jeg husker) hovedtogveje, spor 1-3 og spor 0 for OHJ-tog fra Nykøbing Sj. Der kunne godt være travlt med togekspedition ved krydsninger m m. I sommeren 1959 var der lørdag eftermiddag to tog fra København til Nykøbing Sj, der ikke udvekslede passager i Holbæk, men havde et kort ophold, da der ikke kunne stilles gennemkørsel til OHJ, og to tog med gennemgående vogne til OHJ, der skulle afkobles og rangeres med. Det gav sammen med den øvrige toggang travlhed for stationsbestyreren med af- og tilbagemeldinger, klarmeldinger fra rangerpersonalet m m. Direktøren fra OHJ Erik Johansen (og hans hund) fulgte med i toggangen på perronen og nogle gange også inde på kontoret. En lørdag, hvor der var lidt forsinkelse på togene, begyndte han "at give gode råd" til stationsbestyreren, en af overassistentene, men det blev for meget for ham, og der lød et tydeligt "ud herfra" til Johansen og hans hund. Om han senere kom ind på kontoret, erindrer jeg ikke. Netop lørdag eftermiddag var travl både mht. toggang, men også med to billetsalg åbne pga. mange rejsende (bl.a. soldater og weekendrejsende) til både DSB og OHJ. Derfor var der næsten altid en elev til assistance lørdag eftermiddag. Billetsalget kunne godt være lidt indviklet og tidskrævende med både billet og hurtigtogstilkøb og weekendbilletter med zonetilkøb m m. Ofte blev togene forsinket, fordi billetsalget ikke var færdigt ved togafgang.

Den 1.6.1959 fik Holbæk en ny elev, B.F. Rasmussen, der straks blev sat til uddannelse i billetsalg. Jeg skulle afløse kontorassistentene på billetkontoret i deres ferie. Hans afløste, så vidt jeg husker på godsekspeditionen. Jeg havde også to ugers ferie, og samtidig skulle der oplæres en ny kontorassistent, da en af kontorassistentene



Mo 1951 med meget lille tog passerer Rungsted Kyst i 1964. Vognen til højre er muligvis svensk. Foto Leif Bang

sagde op. Hele august gik jeg i kontor-assistenttur, og fra den 1.9.1959 blev jeg forflyttet til Espergærde primært for at lære postekspedition. Det blev til fire spændende måneder.

Trafikelev Espergærde og Lyngby 1959-1960

Den 1.9.1959 mødte jeg på Espergærde station, hvor jeg bl.a. skulle lære postekspedition i fire måneder. Postekspeditionen i Espergærde var ret stor, så om sommeren var der dengang en særlig sommerpostekspedition i egne lokaler og bemanded med personale fra postvæsenet. Postekspeditionen kom først tilbage til stationen midt i september. Mit ønske om at komme hen på sommerpostekspeditionen blev afvist af stationsforstander Bugge. Forklaring på hvorfor følger. Udover stationsforstanderen var der to trafikekspedienter (Jyderup og Larsen) og to kontorassistenter (fr. Møller og fr. Kaas). Fr. Kaas var udlånt til sommerpostekspeditionen.

En idyl i det nordsjællandske - Grønnehave Station på Hornbækbanen den 9. maj 1963. Foto Holger B.D. Sørensen



Og så var der to portører. Fridags-afløsning kom fra andre stationer. Om formiddagen indrettede jeg mig på et elevværelse, der lå på 1.sal og mødte så først på eftermiddagen, hvor stationsforstanderen var fungerende stationsbestyrer. Efter en kort rundvisning på kontoret spurgte stationsforstanderen om jeg kendte til Siemens & Halske centralapparat, og det bekræftede jeg. Og så kom overraskelsen, han overlod toggangen til mig og gik hen i haven, hvor jeg kunne finde ham, hvis der blev problemer. Der var faste afgangsslys ved perronerne, så jeg skulle ikke udenfor og give afgang. Her var forklaringen på, at jeg skulle være på stationen og "udnyttes", jeg var jo tredjeårs-elev. Det gik fint med at ekspedere togene, da myldretidstrafikken begyndte, kom stationsforstanderen tilbage fra haven. Tænk, at han tog den risiko at overlade det til mig.

Der var en del billetsalg og kortsalg, men ikke meget godsekspedition. Så særligt travlt var der ikke på kontoret. Efter et par dage blev jeg af 1. Distrikts afløserdisponent sendt på udstationering til Rungsted Kyst for at afløse der i billetsalgsture. Herefter til Skodsborg og senere Klampenborg. Der var jo ingen brug for mig i Espergærde, når der ikke var postekspedition. Efter den 15. september var postekspeditionen og fr. Kaas kommet tilbage til stationen, og jeg kom tilbage. Nu var der travlt med postarbejde. Postekspeditionen blev varetaget af de to kontorassistenter, der også hjalp med billetsalget m m. Nu hjalp jeg til med postarbejdet, men dog ikke ved kassen. Men der var mange opgaver, jeg kunne deltage i. De to trafikekspedienter hjalp også til med post og billetsalg m m. samtidig med, at de var stationsbestyrere. Jeg slap dog ikke for at blive sendt på afløsning nogle dage især på S-togsstationer. Det gav et pænt tilskud til elevlønnen. En anden indtægt var at cykle ud med telegrammer om aftenen. Der kom en del telegrammer til Espergærde. Så blev der banket på døren til mit værelse og spurgt, om jeg ville køre ud med dem.

Det var også nemt at tage hjem til Virum enten via Kystbanen eller fra Mørdrup på Nordbanen. Der kom stadig opgaver fra Jernbaneskolen, og der var stadig stof, der skulle læres. Varm mad spiste jeg på KFUM i Helsingør. Smørrebrød købte jeg hos slagteren i byen nede ved Strandvejen eller i Helsingør. Jeg fik også ofte madpakke med hjemmefra, der godt kunne holde sig til næste dag. Der var også tid til at kigge lidt på HHGB i Grønnehave. Aftenen kunne godt tilbringes på kontoret, selvom jeg havde fri. Så fik man kaffe og en snak med



Et lidt usædvanligt billede af Klampenborg taget nogle år senere end dengang, hvor Allan gjorde tjeneste dér, fotograferet 14. oktober 1972. Foto Holger B.D. Sørensen



Byggeri af vejoverføring ved Lyngby den 20. september 1962 med firevogns S-tog på vej mod Glostrup. Foto Holger B.D. Sørensen

”fungerende” og hjalp lidt til. Især trafikekspedient Jyderup blev brugt til at hjælpe med tvivl om det stof, der skulle læres. Jeg mindes ikke, at stationsforstanderen interesserede sig meget for elevuddannelsen. Midt i oktober kom en nyansat elev, Svend Gertsen, fra Jernbaneskolen. Efter nogle dages forløb gik Svend og jeg på skift morgen hhv eftermiddag, hvor der var mest travlt med postarbejde. Vi deltog også i det øvrige arbejde på kontoret. Og så var det fridag hver søndag. På Kystbanen brugte DSB stadig telegraf til bl.a. at tillyse særtog, ofte prøvetog fra Helgoland til Snekkersten og retur. Stationsforstanderen var utilfreds med, at jeg var fritaget for at lære telegrafi, men satte mig alligevel til at læse telegrafstrimlen, og det tog sin tid. De to trafikekspedienter kunne høre sig til telegrammets ordlyd, det lærte jeg aldrig. Om stationsforstanderen også kunne det, fandt jeg aldrig ud af.

I december, hvor julen nærmede sig, blev der ekstra travlt med postarbejdet. Først pakker og senere med masser af både afgående og ankomne breve. Afgående breve skulle sorteres mere end normalt, så det var om at kunne sin jernbanegeografi, dengang var der ikke postnumre som i dag. Sidste søndag før jul havde postekspeditionen ekstraordinært åbent om eftermiddagen. Det var eneste gang, jeg fik lov til selv at passe ekspeditionen, som mest var breve og pakker, der blev

indleveret, men også indbetalinger og frimærkekøb forekom. Juleaftensdag havde jeg morgenvagt, jeg havde ikke langt hjem, så vidt jeg husker skulle Svend til Jylland. Fri i juledagene og så lige nogle enkelte dage i Espergærde. Jeg tømte mit værelse for mine ting. I Virum havde jeg lejet et værelse ca. 10 minutter fra mine forældre, som jeg flyttede ind i lige efter nytår.

Jeg var stadig stationeret i Espergærde, men skulle starte på Jernbaneskolen på trafikmedhjælperkursus med afsluttende eksamen i løbet af foråret. Alle vi elever mødte på skolen efter nytår. Stor gensynsglæde og megen snak om oplevelser på de mange stationer, vi havde været på. Nogle få havde fundet nyt job og sagt op, men vi var stadig to klasser. Der var 11 fag på skemaet, og de vigtigste var sikkerhedstjeneste, banelære og telegraf- og sikkerhedsteknik, ekspedition af personer og rejsegods, ekspedition af gods og levende dyr, stationernes bogføring og regnskabsafreggelse. Der var eksamen i alle fag samt to skriftlige opgaver (Sikkerhedstjeneste og Ekspeditionstjeneste), så der var meget at læse og huske. Jeg var glad for at have ro på mit værelse til at læse. På vej til skolen fik jeg morgenmad og madpakke hjemme, og om aftenen holdt jeg pause og spiste varm mad hjemme. Der var også skolegang om lørdagen, så søndag var den eneste dag, hvor jeg kunne slappe lidt af. Påsken blev brugt

til repetition, og efter påske var der eksamen. Skolen lå stadig i Sølvgade og havde ikke ændret sig siden 1957, nogle lærere var de samme som tidligere, men nye var kommet til. Der var stadig forskel på undervisningen hos de forskellige lærere. Og noget af stoffet var tørt og andet ren udenadslære som at lære stationerne på remse. For mit vedkommende gik eksamen fint, to gange ”særligt godt”, og tre gange ”godt”. Resten var ”meget godt”, og resultatet var ”bestået”. Der var nogle enkelte, der ikke bestod. De fik chancen til næste eksamen om efteråret.

Fra den 1. maj blev jeg stationeret i Lyngby, hvor jeg skulle afløse i en ferierække for kontorassistenten i Lyngby og en enkelt i Gentofte. Som eksamineret elev måtte man godt fungere som stationsbestyrer under enkle forhold, men det blev ikke aktuelt. Jeg beholdt mit værelse i Virum, men kunne ikke spise så regelmæssigt hjemme som under skolegangen. Tjenesten var både i billetsalg og skranke på stationen og i Vestre Billetsalg, der lå på den modsatte side ved Ulrikkenborg Plads. Vestre Billetsalg var åbent i al den tid, der kørte S-tog, der kunne dog kun sælges billetter til stationer øst for Roskilde, ikke sælges måneds- og ugekort eller foretages pladsreserveringer. Det var kedeligt at have tjeneste der, og om aftenen var der ikke meget billetsalg (mest veksling til cigaretautomat i nærheden).

Morgenvagten startede på hverdage kl. 4.50 til 11.20 og så igen 16.00-17.30 (ja, sådan kunne en vagt være i 1960!) og aftenvagten fra 17.30-1.30. Mellemvagt fra 11.20-19.20, på stationen fra 16.00-19.20. Lidt anderledes om søndagen, hvor morgenvagten ikke var delt. Jeg husker ikke tiderne på turene på stationen, men der mødte man senere om morgen og sluttede tidligere om aftenen, da stationsbestyreren på nattevagt solgte billetter der. I Vestre Billetsalg skulle man også tilkalde personale til at følge over sporene, hvis kunder skulle have barnevogne med mod København. Bygningen var meget ny og godt indrettet med køkken, men det gjaldt om at have et par bøger med, da tiden var lang. Radio måtte ikke bruges, og man kunne risikere, at stationsforstanderen kom på "inspektion" om aftenen.

Jeg nød, at eksamen var overstået, og nu var der mulighed for at tage overarbejde og mistede fridage mod betaling, og det gjorde jeg gerne. Og ofte kunne jeg sige ja til vagter på andre S-togsstationer, når jeg ikke var på arbejde i Lyngby. De to uger i Gentofte var på en delt dagtur, jeg husker ikke tiderne. Jeg syntes ikke, at Gentofte var en særlig rar station at være på arbejds- og personalemæssigt. Det har jeg ikke oplevet så mange andre steder, årsagen til det dårlige arbejdsmiljø kender jeg ikke. Pausen benyttedes til en tur ved Gentofte Sø, hvor jeg spiste min mad.

Modsat Vestre Billetsalg var der travlt på billetkontoret på stationen, ofte med to åbne billetsalg. Når jeg havde morgenvagt i billetsalget, startede jeg med at trykke ca. 70 dobbeltbilletter til Københavns Bybane på billetmaskinen, så de straks var klar til salg. En morgen havde jeg ikke set mig for og derfor trykt ca. 50 barnebilletter før jeg opdagede fejlen. Dem fik jeg ikke solgt, så jeg var ikke populær hos billetkasserer Bjergfeldt næste dag. Også kortsalget i Lyngby var stort, der var et kortsalg ud mod forhallen og også salg ved skranken. Der blev solgt månedskort i flere forskellige kombinationer med Københavns Sporveje, Nærbananen, DSB-busserne linje 184 og 185 til Hørsholm og Hillerød. Der var især omkring månedsskifte ret travlt i kortsalget. Der var også mange pladsreservationer til tog og færger, en del information m m. Når kontrolpersonalet havde "taget" en passager med ugyldig billet eller kort, kom de ind på kontoret, og så blev der opkrævet ef-



terbetaling, og dertil havde vi efterbetalingstilbudsletter. Jeg undrede mig over, at de kunne nå at se billet og kort med det store antal passagerer, der passerede kontrolboksene.

DSB havde lige åbnet et rejsebureau i Magasin i Lyngby Hovedgade, det var en god hjælp i forbindelse med rejser til udlandet. Men udenfor rejsebureauets åbningstider solgte stationen også billetter til udlandet, og der var et pænt salg. Så i min tid i Lyngby lærte jeg en hel del om passagerekspedition, som har interesseret mig lige siden.

I ferierækken skulle jeg også afløse en kontorassistent på godsekspeditionen. Skønt det var ferietid, var der travlt på godsekspeditionen. Ekspedition af gods har ikke haft min store interesse, men arbejdet på kontoret var lidt på akkord, hvor det hele skulle stemmes af, når man var færdig, og hvor

der "blev slået på lampen", når kassen stemte. Og så kunne man måske redde en halvtimes tid. Ellers måtte det hele gennemgås igen, og så var det med at blive, til fejlen var fundet. Jeg var på godsekspeditionen i to uger, desværre var det delt tjeneste i dagtimerne.

Jeg syntes, det var spændende at prøve, det jeg havde lært i selvstændige vagter. Derfor kedede jeg mig, når jeg var i Vestre billetsalg, hvor arbejdet var meget begrænset. Jeg begyndte at spekulere på, hvad jeg ville, nu hvor ferierækken var ved at slutte. Jeg ville jo også gerne prøve togekspedition og fandt ud af, at der ville komme en ledig stilling i Haslev, og den søgte jeg. Den 1.9. blev jeg udnævnt til trafikmedhjælper og fik samtidig brev om, at jeg pr. 15.9. blev forflyttet. ■



Med DSB og dansk avlskvæg til Østeuropa

Af Jens Holm Danielsen

Torsdag den 28. juli 2016 havde jeg fornøjelsen af at være rejseleder for en gruppe seniorlandmænd fra Himmerland, en gruppe på knapt 50. Vi skulle på turen blandt andet besøge Danmarks Jernbanemuseum i Odense. Det viste sig at være en spændende oplevelse med en god guide, der på en inspirerende måde fortalte mange spændende ting om dansk jernbanehistorie.

Under rundvisningen tillod jeg mig at bryde ind med nogle oplevelser fra årene 1969-75, hvor jeg var ansat i et avlsdyrseksport firma med navnet Scanbreed. Vi købte unge, drægtige kvier hos en stor række af danske kvægbonder, fortrinsvis i Jylland. Det var kvier, som på forhånd var blevet solgt på kontrakt til blandt andet Jugoslavien, Rumænien, Bulgarien og Rusland. Inden dyrene skulle afsendes til køberen i landet, blev dyrene samlet i staldene på Kolding Eksportmarked. Her blev de synet af den danske grænsedyrlæge, og ofte blev der foretaget forskellige veterinærprøver af dyrene, således at de opfyldte modtagerlandets veterinære regler. Såfremt den udenlandske køber ikke havde været med på turene rundt omkring i landet for selv at sige god for de enkelte dyr, mødte en udenlandsk kommission op på markedet for endelig at godtage dyrene. De dyr, der ikke fandt nåde for kommissionens skarpe øjne, måtte sendes hjem til ejeren af dyret. Her vil jeg nævne en oplevelse, som har sat sig fast i mit hovede. En dyrlæge fra en bulgarsk kommission gik foran hver eneste kvies hovede. Her vinkede han kraftigt med hænderne, og hvis ikke kvien blinkede med øjnene, blev den kasseret, for, som han sagde, så var kvien blind. Der var intet at gøre andet end at følge beslutningen og sende den "blinde" kvie hjem.

Når dyrene var synet færdige, blev de læsset på godsvogne. Her stod der som regel 8-10 kvier i hver vogn. Den største transport, som jeg husker det, bestod af ca. 400 kvier, så der var tale



Fripas til kvægtransport, Privat samling

om en betragtelig længde af godsvogne. Turene kunne tage fra en uge til en 10 til 12 dage. Det var derfor nødvendigt at have foder, strøelse og vand med, ligesom der skulle nogle erfarne kvægfolk med på turene. Vi blev anbragt i en halvtom kreaturvogn, blev forsynet med soveposer, fornøden proviant, spritapparater og andet nødvendigt udstyr, blandt dette nogle forskellige ting, som kunne benyttes som lidt bestikkelse ved de forskellige grænseovergange, hvor de lokale veterinærmyndigheder aldrig sagde nej til cigaretter, nylonstrømper og lignende. Turene gik dengang ned til Vesttyskland (BRD) over DDR og til de endelige destinationer. Her var vore arbejdsopgaver daglig fodring med hø og halm, noget strøelse og ikke mindst vanding af dyrene. I hver vogn havde vi en tønde fyldt med vand. Disse tønder kunne vi ofte få fuldt op ved de forskellige grænseovergange. Enkelte steder kunne vi endvidere trække dyrene ud på nogle perroner og vande dem i trug. Det var et større arbejde, men kvierne nød det friske vand, ikke mindst i de varme somre.

Det var aldrig svært at finde unge landmænd, der gerne ville have en sådan tur. På godt varme dage kunne vi så sidde med benene ude af døren og se de mange smukke landskaber, som vi i en sagte fart kørte igennem. Den personlige hygiejne kunne ligge på et lille sted, men stor var vor glæden, når vi holdt stille i længere tid, så var det ofte, at vi på stationerne fandt toilet-



Medfølgende kvægpasser ved tysk Gbs-vogn. Privat samling.

ter og badefaciliteter. Når vi langt om længe var fremme, blev vi meget ofte godt modtaget, fik noget god mad og brugte en dag eller to til at se egnens seværdigheder.

På den måde blev rigtig mange dyr transporteret med jernbane af de fire eksisterende firmaer, Breedania, Boviselect, Nordimpex og Scanbreed. De dyr, der skulle længere væk, blev meget ofte sejlet med rederiet Clausen fra havnen i Kolding til eksempelvis Rusland. Det skete ikke uden en gevaldig afskedsfrokost hos den daværende kaptajn, hvor både dansk snaps og russisk vodka var en fast bestanddel af afskedsfrokosten.

ADGANG FORBUDT

Tekst og fotos Rasmus Wiuff

Den gamle redaktør har her i bladet flere gange brokket sig over, hvor svært det er i dag at se på tog og skibe i danske havne. Hvor har han dog ret! Høje hegn med pigtråd skal sikre mod terrorangreb. Men terroristerne har jo for længst fundet andre og mere sårbare mål. Så luk bare havnene op igen!

Man kan måske hævde, at hegnene holder nysgerrige væk, så arbejdet på havnene kan foregå hurtigt og sikkert. Men alle, som bevæger sig ned på en havn, ved da, at man skal passe på og ikke gå i vejen. Sådan har det fungeret fint i hundredevis af år. Folk kom på havnene for at fiske, se på skibe, mærke luften, følge lastning og losning af skibene, se på havnetog, eller - som Osvald Helmuth i revyvisen "Havnen" - drømme sig bort til eksotiske steder. Havnene gav indblik i helt basale samfundsforhold: Hvad der blev importeret til Danmark og hvad vi eksporterede. Og livet på havnene gav inspiration til mangen en modelbanebygger.

Også jernbanerne lukker sig mere inde. Man kan dog stadig stå på en bro eller på en perron og ganske tæt på se og mærke hurtige godstog fare forbi. Men egentlig godsvogsbehandling med rangering og den slags er det svært at opleve tæt på i Danmark. Før kunne man komme tæt på i Sverige, men også her har man de seneste år sat høje hegn omkring alle rangerbanegårde. Også i Malmø, som ellers er københavnernes bedste mulighed for at se et klassisk rangerbjerg i daglig brug. Begrundelsen i Sverige er ikke frygt for terror, men derimod at undgå illegale passager af rangerterrænerne.

Ud over at det er livsfarligt at krydse sporene, så udgør påkørsler eller næsten-påkørsler også et alvorligt arbejdsmiljøproblem.

I Tyskland er det flere steder endnu muligt at komme helt tæt på klassisk godsvogsbehandling, for eksempel i Nürnberg. Denne by er i forvejen kendt af mange jernbaneentusiaster, herunder den gamle redaktør, som her i bladet har skrevet om byens sporveje - og naturligvis refereret fra byens berømte årlige modeljernbanemesse. I Nürnberg ligger også DB's museum, hvor der står mange



Rangierbahnhofssiedlung bærer kun lidt præg af tilhørsforholdet til den nærliggende jernbane. Over en af portene på området er der dog indmuret et fint lille lokomotiv i en glasvitrine.





Køb et årsabonnement på
Spor og baner...

Kontakt:
redaktion@sporogbaner.dk

I stedet for en fiskekutter, som vi kender fra flere danske legepladser, står på legepladsen i Rangierbahnhofsiedlung naturligvis et lokomotiv, en Köf-rangertraktor.

spændende lokomotiver og vogne. Men der er også meget andet jernbanehistorisk, bl.a. fra Anden Verdenskrig. Mindre kendt i Nürnberg er Rangierbahnhofsiedlung, en såkaldt Arbeitersiedlung, dvs. arbejderbebyggelse. Tyske fabriksejere opførte sådanne Siedlungen mange steder, flest i anden halvdel af 1800-tallet og i første halvdel af 1900-tallet. Mest berømt er nok Margarethenhöhe i Essen opført af og opkaldt efter Margarethe Krupp, hustru til Friedrich Alfred Krupp. Denne bebyggelse er meget charmerende og meget populær at bo i.

Rangierbahnhofsiedlung i Nürnberg blev påbegyndt lige efter år 1900 og skulle huse jernbanefunktionærer og deres familier. Bebyggelsen ligger, som navnet antyder, tæt op ad Nürnbergs Rangierbanegård, men også andre banelinjer går ganske tæt på. Så her er en stadig larm fra jernbanerne, en larm som beboerne formodentlig har sat pris på. For larmen var jo lig med beskæftigelse. Også Rangierbahnhofsiedlung er ganske charmerende. Man kommer bedst rundt til fods eller på cykel.

Flere steder kan man komme helt tæt på jernbanen, eksempelvis rangerbjerget. Her står ganske vist "Zutritt für Unbefugte verboten", men lokoførerne og rangerfolkene har tilsyneladende intet imod kiggere, de giver i stedet for et venligt nik. Jeg tror, de kun har gode erfaringer med jernbaneentusiaster, som bruger tid på at komme så langt ud på Herrens jernbanemark. I øvrigt har betænksomme folk lavet en lille bænk af europaller, hvorpå man kan sidde og følge arbejdsgangen over bjerget. Et rigtig spændende og hyggeligt sted, hvor man kan få masser af inspiration til sin modelbane. Eller blot nyde den ægte jernbaneatmosfære uden hegn. ■



Rangerbjerget ligger lige uden for bebyggelsen. Rangermaskinerne (DB Baureihe 290) er alle fast koblet til en seks-akslet Samms-vogn med ballast, formodentlig for at skabe modvægt ved passage over bjerget.



Ballastvognen har fastmonterede lanterner. De snart 50 år gamle maskiner har nok at slæbe på!



NYHED!

EKSKLUSIVE Y-TOG

FÅS KUN HOS RC KONGEN

Begge sæt udkommer til både AC digital og DC digital

ØSTBANEN



4130 - ØSTBANEN YM 5 + YS 13

**Begrænset
oplag**

FORUDBESTILLINGSPRIS

Kr. **2.795,-**

Vejl. udsalgspris
Kr. **2.995,-**

Venligst bemærk: Fotos viser dekorsamlingsprøver og er IKKE et udtryk for endeligt farve- og detaljevalg.

GRIBSKOVBANEN



4131 - GRIBSKOVBANEN YM 3 + YS 43

**Begrænset
oplag**

FORUDBESTILLINGSPRIS

Kr. **2.795,-**

Vejl. udsalgspris
Kr. **2.995,-**

Biler, der fulgtes med sporvognene



Tekst og fotos John Schøler Nielsen

Det var en lun, men fugtig sommerdag. Vognstyrreren på den fine prøvevogn nr. 2412 fra Düsseldorf måtte med forsigtighed styre sin sporvogn forbi den parkerede VW samt den fine Jaguar, som holdt en smule for tæt på sporet, men dog således, at vognen kunne passere uden problemer. Lidt længere henne stod passagererne ved stoppestedet og fulgte vognen som stille gled hen imod stoppestedet.

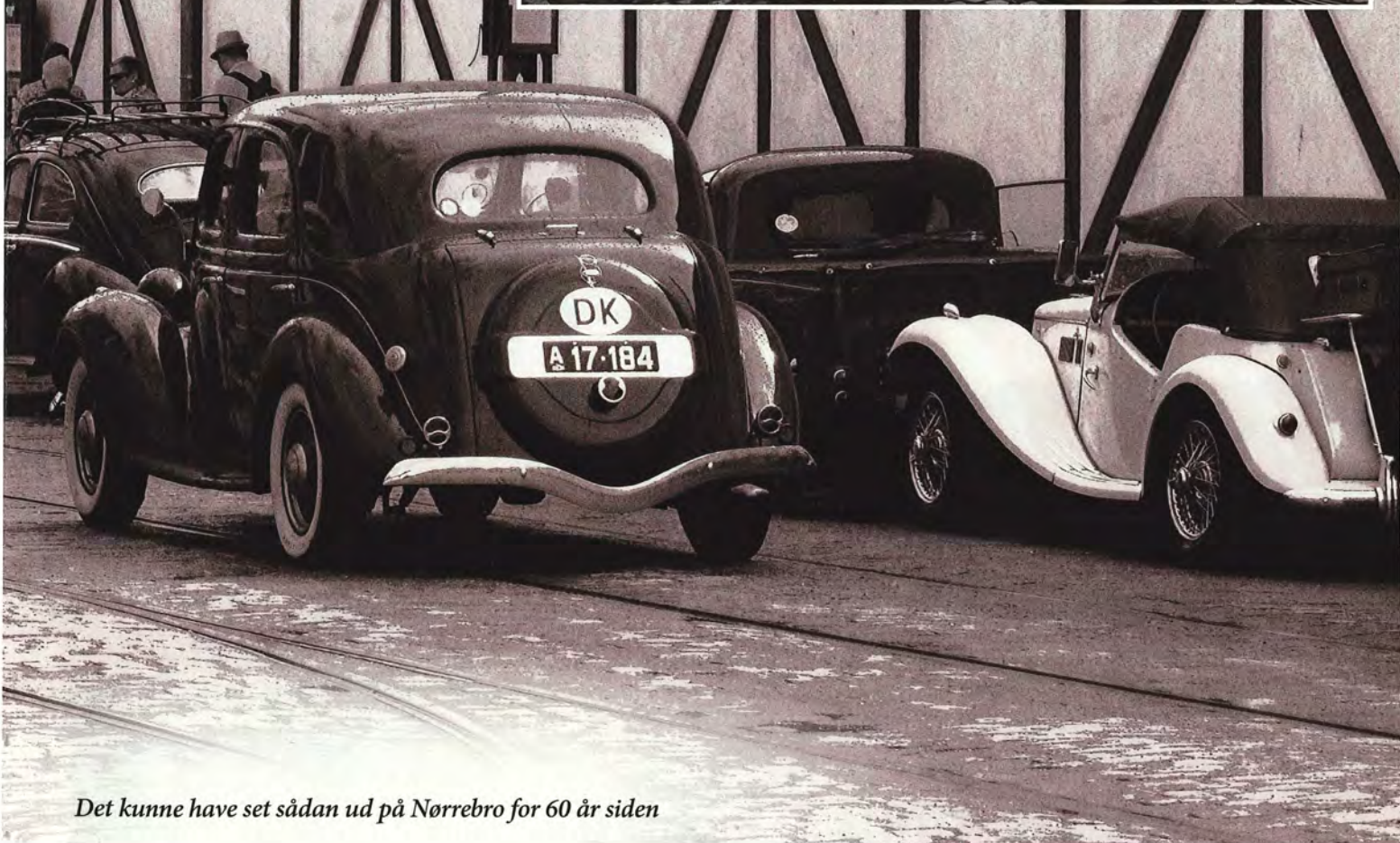
Det kunne være en beskrivelse fra 1958, men var hvad man kunne opleve på Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm den 30. juli, hvor man havde en temadag med titlen: Biler, der fulgtes med sporvognene. Et sjovt tema, hvor man inviterer ejere af ældre biler fra 1930'erne og op til 1972 til at komme ned på Sporvejsmuseet og vise deres biler frem. Der kom 20-30 ældre biler af alle mærker, bl.a. flere ældre Folkevogne fra 1950'erne, og for nogle timers tid så det næsten ud, som om

det var Nørrebrogade i 1965 med alle bilerne, som stod parkeret i gaden mellem de to remiser.

Det var også den dag, hvor Sporvejsmuseet afholdt medlemmernes dag og præsenterede vogne, som normalt ikke var i drift eller som lige var færdigrestaurerede. Denne gang havde man valgt at sætte vogn 100 i drift. Vogn 100 havde gennemgået en større restaurering, siden man havde overtaget den fra HT-Museet. Vogn 100 begyndte sit liv som toetages akkumu-



Vogn 100 er atter i drift efter mange års pause



Det kunne have set sådan ud på Nørrebro for 60 år siden

latorsporvogn. Den blev ombygget til luftledningsdrift omkring år 1900 og ombygget til enetages i begyndelsen af 1920'erne. Den er af typen "Maximum Traction", dvs. en slags bogievogn, hvoraf de to store hjul er de styrende, og de små er drivhjul (se billede af bogien). Vognen kørte i det meste af sin levetid på linie 3 og blev taget ud af driften i 1950'erne. Desværre kørte lejerne varme, og man måtte tage den ud af driften igen. I stedet kunne man se det fine vogntog fra Hamborg, som

havde fået bivognen tilbage efter restaurering og opmaling. Det var sjovt at se alle de herlige biler, og den yngste bil var fra 1972, hvor linie 5 som den sidste sporvogn blev indstillet. Der var mange biler, fra Ford A, Ford V8 og Morris 8 til en skøn Opel Kaptajn. Og så var der Folkevogne til overflod, pragtfulde biler, som der jo var så mange af dengang. Jeg husker selv alle de Folkevogne, der kørte rundt i gaderne dengang, der var så mange, at man næsten blev træt af at se dem



Maximum Traction-bogien med de to typer af hjul - det store styrehjul forrest til højre med drivhjulet bagest



Verdens smukkeste sporvogn - det er vi nok en del, der synes om disse to Lunding-vogne fra 1930'erne. Der er noget tidløst og klassisk over dem



En regnvejrsdag i byen - godt, at man kan tage sporvognen så...

overalt. Desværre blev dagen skæmmet af et par kraftige skybrud, men en smule regn tager ikke pippet fra en rigtig entusiast. Det var også én af de dage, hvor museet havde aftenåbent, og når lyset begynder at svinde, så tænder man alle de gamle gadelamper, og så sker det, at magien opstår. For nu får man den rigtige fornemmelse af at køre i sporvogn om aftenen, den skønne skramlen og lyd fra motorerne samtidig med, at det er mørkt udenfor vinduerne. Dette kombineret med det sløve lys fra de gamle gadelamper giver en perfekt illusion af at køre ned ad Øster Allé en mørk aften i 1960'erne, og farverne på linielanterne træder frem som lysende, farvede ildøjne i natten. Det er magisk, og man kan rigtigt se, hvordan de forskellige liniefarver skilte sig ud om aftenen, således at man altid kunne kende "sin" linie på lang afstand. Det var et fint arrangement, som museet havde stablet på benene, men det kunne da være sjovt, såfremt at man også lavede et "Besættelsesarrangement" komplet med tyske soldater, køretøjer fra tiden m.m. på samme måde, som man gør i Andelslandsbyen Nyvang hvert år, samt



Ledvogn nr. 2412 fra Düsseldorf indledte moderniseringen ved Københavns Sporveje - men de moderne ledvogne kom også til at markere afslutningen.

hvad man har gjort på Danmarks Jernbanemuseum. Så kunne man køre med sporvogne i mørklægningsudstyr samt have "mørklægningslodser" (det var studenter, der hjalp folk hjem om aftenen) og andre ting fra dengang. Det er selvfølgelig bare et forslag til museet. Det var en god og spændende dag på museet, og det var rart at være i selskab med sporbundne venner, men noget, jeg undrer mig over, er, at en del

af vognstyrerne kører rundt i T-shirts og korte bukser eller andet civilt tøj. Det ser forkert og uautentisk ud, når vognene kommer kørende. Det burde konsekvent være et uniformeret personale, som førte vognene lige som i KS-tiden, men god og dejlig dag var det alligevel. Hvis man skulle give en karakter, må det være 6 "ding-ding" ud af 6. ■



Sådanne vogntog kørte i Københavns gader indtil 1966, hvor de ældste sporvogne blev taget ud af drift med ét hug.



Så er det tid at 'gå i seng' - sporvognene vender hjem til remiserne for at overnatte tryk og godt inden dørene.



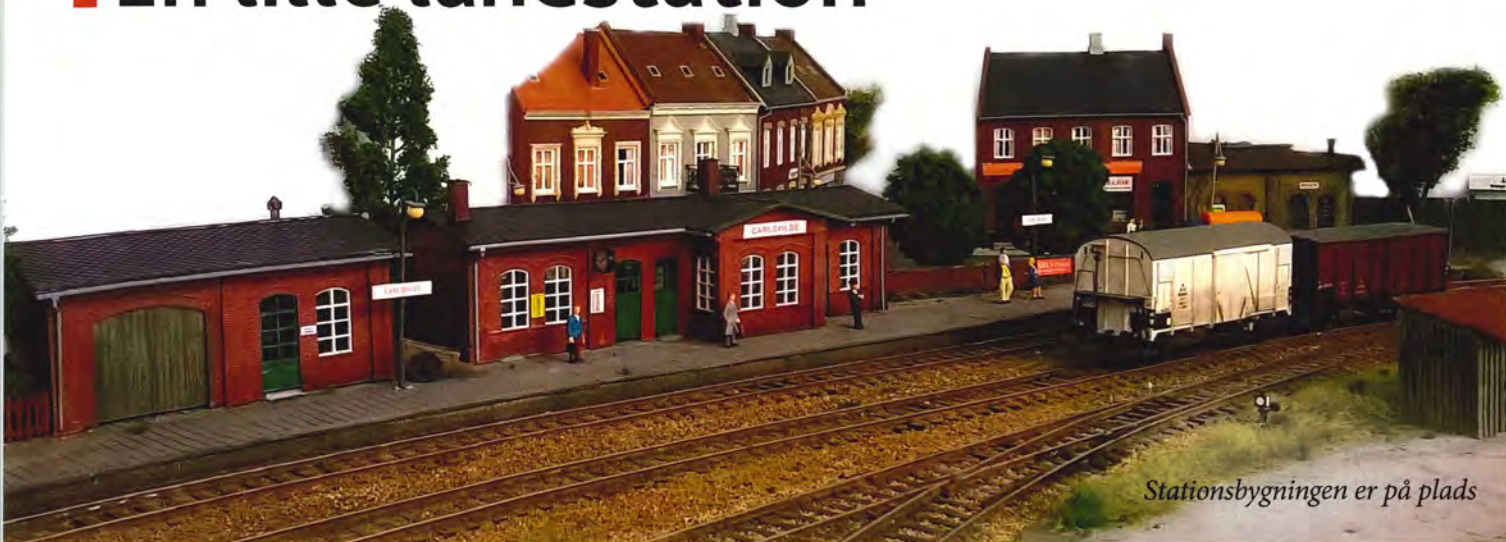
Et flot billede af nogle "anderledes" vogne - forrest vognen fra Flensborg, bagest en vogn fra Århus, begge med pantografer.

Adresseændring ...

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



En lille landstation



Stationsbygningen er på plads

Tekst og fotos Finn Frøsig

I Spor og baner nr. 26 fortalte jeg om min brug af Auhagens modulsystem til at kreere et nyt fabrikskompleks til afløsning af nogle bedagede Heljan-bygninger. Efter byggeprocessen var der et overskud af vægelementer, vinduer, døre m.m. Det fik mig selvfølgelig til at kigge efter et sted at bruge nogle af dem. Det mest oplagte ville være at bygge en ny stationsbygning til sidebanen som erstatning for den gamle Vollmer-bygning.

Jeg begyndte med at klippe og klistre en mock-up, bl.a. med den typiske karnap. Vægelementerne blev printet ud fra Auhagens planlægningshæfte, monteret på karton, og derefter testet på anlægget. Den så ud til at passe fint ind, så det blev mit næste byggeprojekt. Jeg begyndte med at reducere højden på Auhagens vægelementer. Elementerne har et såkaldt standerskifte på den nederste halvdel. Det lod jeg blive, men fjernede resten under skiftet. Karnappen består af et vægelement med to vinduer, som er delt på midten plus et tilsvarende element til fronten. Af et element med dør og vindue blev vinduet skåret op til en ekstra dør. Den lange, smalle bygning fik monteret nogle ekstra bæringer til taget. Selve taget er fremstillet af Auhagens skiferplade. Det var lidt af en opgave at koble karnaptaget på det lange tag, men med nogle papskabelonener

lykkedes det. Der blev også plads til en lille lagerbygning i samme stil.

Bygningerne er suppleret med tagrender og nedløbsrør plus lidt perronpynt. Den passer langt bedre ind på den lille sidebanestation, og da det meste kom fra rodekassen, var det en billig løsning.



Vægmodul, den nederste del skæres væk lige under standerskiftet, som markeret ved den hvide streg.



Mock-up, klippet og limet



Bygningen begynder at tage form. De ekstra "spær" til taget er monteret.

Stationsbygningen set fra sydsiden



SPOR OG BANER
Model eller virkelighed

udkommer
næste gang

8. december 2016

Bananer fra Brawa

Tekst og fotos Flemming Søeborg

En ægte bananvogn

Den lukkede, brune godsvogn litra Ibbls395 fra DB med påskriften "Bananen" kommer fra Brawa, og det er vel en af de få, korrekte bananvogne i model. Den stammer fra typen Glm(e)hs50 fra 1953, hvor knapt 13.000 vogne blev bygget til DB. I 1957-58 blev 650 vogne leveret med isolering til banantransporter og fik litra Tno(em)hs59. Omkring 1965 blev de omlitret til Ibbls395. I 1970'erne blev isoleringen fjernet fra mange vogne, og 2.700 blev solgt til DR (litra Gbs/Gos m.v.).

Ibbls-vognen er veldetaljeret med skarpe påtryk (bl.a. "Interfrigo" og "Transthermos") og alle løsdele monteret. Bremseudligningstrækkene (af hård tråd) sidder dog lidt udsat og bør sikres med lidt lim. Som et lille raffinement er akslerne let affjedrede (trepunkts-lejring), og rammen er prototypisk meget smal. Pufferne er dog ikke affjedrede, så firmaets politik på dette område er vekslende. Under alle omstændigheder er det en flot vogn til epoke IV. ■

Brawa art. nr. 47256. DB Ibbls Bananvogn epoke IV. Vejl. pris kr. 300,-



De to væsentlige nyheder fra Brawa



Firmanavn og logo pryder den ret neutrale vogn



Køb bananer - eller i det mindste en bananvogn...

Transthermos-vogn fra Brawa

Transthermos-vognen fra Brawa er markant, dels på grund af det flotte logo, dels på grund af den fine udførelse af modellen. Vogntypen UIC Standard 1 var en af de talrigste kølevogne med et stykantal på cirka 6.500, som kørte ved blandt andet DB, SBB, SNCF og FS. De blev især benyttet til kød-, frugt-, grønt- og andre levnedsmiddeltransporter. Muligvis har typen også været her i landet.

Bortset fra det er der ikke så meget andet at sige om modellen, som Brawa har udstyret med mange detaljer – håndbøjler (også under bufferne), endeplatforme, trin, ventilatorer, fægekroge og forenklet udstyr på undervognen. Altsammen er støbt i stabilt, fleksibelt kunststof, men endeplatformene virker lidt for grove eller kraftige og burde have været ætsede metaldele. Bemalningen er mat hvid med flotte påtryk i flere farver, og vognkassen er skarpkantet i graveringen. Flere tyske butikker melder vognen udsolgt allerede nu. ■

Brawa art. nr. 48329 Kølevogn UIC St. Epoke IV. Vejl. pris kr. 300,-

De store ølvogne

Af Ole Linå Jørgensen

De moderne ølvogne er blevet til meget forskelligt i model, som man kunne se af Brawas "fortolkning" i sidste nummer. Vognen i Års er kommet med på billedet tilfældigt og er tilsyneladende af den nye, lange type. Billedet er taget på en DJK-udflugt. Vognene i Lemvig er ikke i byen med sodavand til Indre Missions årsmøde. Derimod blev vognene på deres ældre dage brugt som rullende udvidelser af de lokale depoter. Vognene på Århus Havn står ved det tidligere D.F.D.S.-pakhus, der blev brugt i forbindelse med Københavnerbådene, og som på daværende tidspunkt var blevet til øldepot. ■



Tuborgvogne i forskelligt design - 21 86 081 5 657-4 + 661-6, Lemvig 24. maj 1974. Foto Ole Linå Jørgensen



Mo 1992 og kridhvid Carlsbergvogn, Års 17. maj 1975. Foto Ole Linå Jørgensen



Et par Carlsbergvogne i forskellig udformning - bemærk patineringen og den brunlige farve. 083 5 282-8 + Hs, Århus havn 29. marts 1972. Foto Ole Linå Jørgensen

Tak til Ole for de flotte billeder – tilbage er blot at håbe på, at en eller anden modeltogsproducent får øjnene op for potentialet i en model af en af typerne, som vil være en ægte berigelse af modeludbygget i epoke IV.

Motorisering af Lissabon/ Sóller-sporvognen



Så kan vi køre en tur med sporvognen fra Sóller.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Jeg har ofte spekuleret på, hvordan modellen af Lissabon-sporvognen kunne motoriseres. I Lissabon kører sporvognene på 900 mm spor, mens de vogne, der blev solgt til sporvejen i Sóller på Mallorca, blev omsporet til 914 mm. Disse mål giver 10,5 hhv. 10,3 mm sporvidde i H0, egentlig nogle helt umulige mål. De standardspor, der er på markedet, er N- og TT-skiner med 9 og 12 mm sporvidde – altså ligger den nøjagtige modelsporvidde lige midt imellem.

Jeg besluttede mig så for 9 mm af flere årsager: For det første giver det større valgmuligheder mht. køreklare under-



Her er den originale Lissabon-overdel sat på undervognen. Det vil pynte med sæderne fyldt med passagerer samt en vognstyrer forrest.

vogne, for det andet giver 9 mm bedre indtryk af smalspor, for det tredje fylder 9 mm materiel ikke så meget i bredden – og endelig er moderne N-materiel lige så driftssikkert som materiel fra H0.

Men hvilken undervogn skulle jeg vælge? Akselafstanden er 24 mm. Svaret gav sig selv, da jeg kiggede på Fleischmanns nye E 69-lokomotiv i skala 1:160. Akselafstanden (25 mm) passede med en millimeters nøjagtighed – og Fleischmann-materiel er velkendt for pålideligheden selv. Endvidere er undervognen forsynet med NEM-stik til dekoder. Efter flere kontrolmålinger var sagen klar, lokomotivet måtte ofres.

Jeg skilte sporvognen ad, og så begyndte det møjsommelige arbejde med at fræse undervognen ud. Efter dette arbejde nåede jeg frem til, at der også skulle fræses ud til bufferne, således at undervogn og vognkasse fik den rette afstand til hinanden. Mere besværligt var det at fræse sæderækkerne ud, da plasttypen var ret blød, men det gik selvfølgelig – med kontrolmålinger hele tiden. Og så var det tid til prøvesamling, prøvekørsel og vurdering.

Og se! Sporvognen kørte stille og roligt – Fleischmann-undervognen er tilpas lavt gearret til at illudere disse sporvognes kørsel i de snævre gader i Lissabon eller på sporvejen i Sóller. Noget, der



Før ombygningen bliver akselafstanden kontrolleret



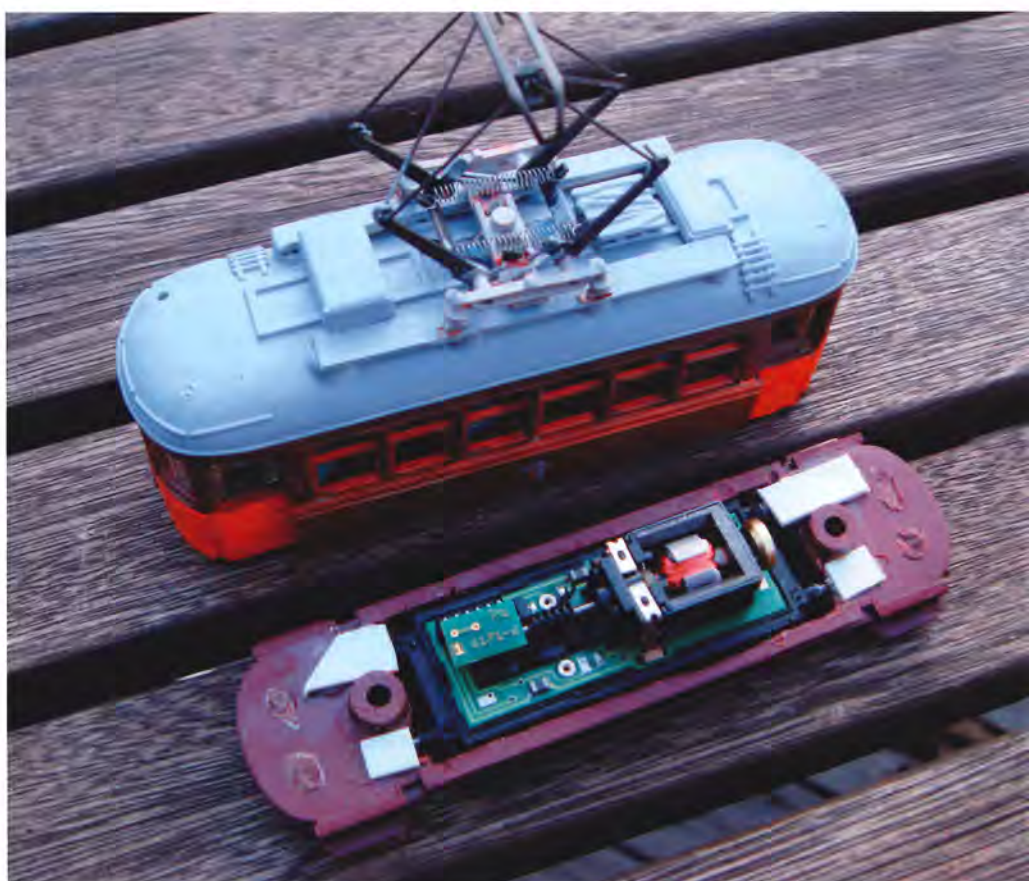
Fodpladerne på Fleischmann-undervognen rager for langt ud og skal skæres 1-2 mm tilbage



Der er fræset ud til bufferne og limet små stykker plast ovenpå for at holde undervognen på plads

har stor betydning for kørslen, er den ret høje vægt, som vognkassen (af metal) giver. Fleischmann-undervognen har diodebelysning, men den måtte jeg desværre sløjfe, da der ellers kom lys under gulvet. I virkeligheden fører sporvognene lys i frontlanterne og i lamperne indvendigt, men det må jeg så tænke mig til.

Selvfølgelig er det en dyr løsning med E 69, så man skal nok kigge sig om efter andre, små N-modeller – f.eks. rangerlokomotiver med den rette akselafstand fra begyndersæt, men så godt kender jeg ikke N-markedet at jeg ved, hvad der er bedst. Øvrigt udstyr til sporvejsstrækningen – som køretrådsmaster – kan Sommerfeldt levere. Preiser og andre firmaer har palmer i programmet. Sydlandske bygninger kan ind imellem fås hos Artitec, Hornby, Zebulon og andre producenter, og den rette Midelhavsstemning kan man også genfinde i gamle husbyggesæt fra Jouef og RivaRossi, som oftest var i skala 1:100 eller deromkring. ■



Overdelene fra Lissabon og Söller kan skiftes ud efter behov

Så ta'r vi os en omgang til!

Af Flemming Søeborg

Der var engang, hvor verden var mere troskyldig, hvor holdningen i samfundet var mere afslappet, og hvor stemningen ikke var så bornert – hvor man turde tage sig en øl i arbejdstiden uden at blive fyret eller uglest, og hvor det ikke var odiøst at afbilde modeljernbaner (og andet legetøj) sammen med f.eks. alkohol, cigaretter og lignende skadelige stoffer. Mange af os kan nok huske filmen "Støv på hjernen", hvor et modeljernbaneanlæg spillede en stor rolle i handlingen. Her fragtede klubmedlemmerne nemlig såvel håndmadder som "kyllinger" (små snapseflasker) og rygende cigaretter rundt i modeltogene (spor 0).

Det var da heller ikke usædvanligt at se modeltog i sammenhæng med spiritus som på denne reklame, som Märklin benyttede i 1973 til at slå på tromme for det relativt nye spor Z. Med en modeljernbane, der snoede sig ind og ud mellem cocktail- og whiskyglassene, fik man i hvert fald hurtigt noget at tale

om, og man kan ikke frakende reklamen en vis charme og et godt blikfang – mens man muligvis fik sig en lille fjer på. Carlsberg havde nogle år senere en flot reklame med en stamme af Märklins Carlsberg-vogne, der lige snoede sig uden om en flaske HOF. Annoncen blev vistnok bragt i DSB's blad "Ud & Se", men jeg har desværre ikke kunnet genfinde annoncen.

Men o vé den producent, der ville formaste sig til at lave noget lignende i dag! Spiritus og legetøj, det fører lugt i fordærv, og om ikke andet træder det mægtige EU-apparat i funktion! Det var, som vi tidligere har været inde på, da også kun med nød og næppe, at modeljernbanebranchen (Roco, Brawa) fik lov til at fremstille danske vogne med bryggeriernes velkendte (og historisk korrekte) navne på – noget, vi kan takke Carlsbergs jurister for. Modeljernbaner har dermed intet med legetøj at gøre, er en anden konklusion, vi kan drage af afgørelsen, for ølvognene rubriceres nærmere som "voksenmodeller til samlere" – men, helt ærligt, bliver man drunker/



Märklin-reklame fra det danske 1973-katalog. Arkiv SoB

alcoholist af at købe en ølvogn til samlingen? Så er vi vist mange, der snart må indlægges... ■

Nye biotoper opstår

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Den originale bygningsmasse på den gamle Odsherreds Jernbane er for en dels vedkommende bevaret til i dag, i hvert fald når det gælder de smukke stationer. Derimod står det skralt til med mange af de sekundære bygninger som remiser og andre bygninger for driften – således brændte remisen i Nykøbing Sj. for en del år siden, hvorefter den blev revet ned.

Siden da har området fået lov til at henvilde som selvgroet vildnis. Når man går rundt og leder efter spor, finder man hurtigt fundamentet og eftersynsgraven, ligesom skinnerne stadig ligger der. Ved siden af er der kraftigt vildnis, men også her ligger der stadig skinner – et par af dem stikker op i luften til undren for fremtidige besøgende.

Den gamle drejeskive blev også fjernet, men i stedet for at gruben blev fyldt op, har den fået lov at bestå som en åbning i terrænet – og efterhånden har forskellige vækster og planter indtaget gruben, der også danner grobund for en lille, selvplantet lund, hvor kongestolen i sin tid var anbragt. Det er vel ikke det værste, der kunne ske for dette jernbanemæssigt så vigtige sted – hellere lidt



Pilekrattet i drejeskivegruben - en ny biotop for mange arter



Der er spor efter spor her og der - noget at gå på opdagelse efter.

Her lå engang en remise og en arbejdsplads - nu overtager naturen området lidt efter lidt



rester af spor og anden infrastruktur, der langsomt får lov at henfalde end en asfalteret eller bebygget flade, der helt eliminerer fortiden. Det er set så mange andre steder, hvor P-pladser, indkøbscentre og andre jernbanefremmede installationer overtager de forladte arealer.

Et par gange i timen er der ankomst og afgang af Lint-togene til Holbæk; jernbanemæssigt er der ikke meget andet at komme efter i Nykøbing Sj., for de godsvogne og tjenestevogne, der førhen altid holdt på sporene, er væk, og spornettet med tre spor og omløb er mere end rigeligt for det meste. ■



To Lint-tog i Nykøbing Sj. - hverdag i august 2016



Herlige skilte på hjørnet af Algade i Nykøbing Sj. - man er vist glade for jernbanen selv i 2016



Og sådan så drejeskiven ud i efteråret 2004 - dengang kørte der stadig rigtige tog i Odsherred

De blandede døre

Af Flemming Søeborg

Turen nu kommet til His-varianten med de blandede døre – det vil sige med de originale, ”knækkede” døre samt de nyere, profilerede typer. Baggrunden for denne ”designforvirring” var, at de oprindelige døre ikke var så stabile, hvorfor de i flere tilfælde blev udskiftet med de profilerede døre, som de sidste serier af His-vognene havde.

Der er ikke så meget at sige om Roco-modellen, som ikke er sagt – den er nydelig, overholder målene og giver med de forskellige døre afveksling i et epoke IV-godstog. Vognene havde et stykke ind i epoke IV den mørkebrune kulør RAL 8016 og den kønsløse DIN 1451-typografi, men de blev efterhånden malet i den blegbrune nuance RAL 8025 og fik design-påskrifter. Alle vogne blev udrangeret i midten af 1990’erne. ■

Roco art. nr. 76995 His-godsvogn, epoke IV. Vejl. pris kr. 190,-



En Hims-vogn fra en senere periode, men med de blandede døre. Foto K.E. Jørgensen



His-modellen fra Roco er med epoke IV-typografi og blandede døre. Foto SoB

Tidlige ølvogne i model

Af Flemming Søeborg

Nogle af de allertidligste H0-modeller af danske ølvogne var mærkeligt nok ikke af dansk produktion, men stammede fra det schweiziske firma Buco. Vognen var, som det meste materiel fra den tid, langt fra korrekt bortset fra dekorationsen, som så nogenlunde tilforladelig ud. Vognen var hvid med det grønne Carlsberg-navnetræk og et bånd nedenunder, nok udført med vådransfers – her manglede dog det karakteristiske ”Helst en HOF”, men man kunne jo ikke få alt, heller ikke dengang! Modellen er litreret ZA 99301 – bemærk det korrekte lille ”A”, noget, som mange producenter og skribenter ellers i dag ”glemmer”, når de korrekte, ældre DSB-litra skal angives.

Vognen er i stil med Märklins noget primitive vogne med plastoverdel og undervogn af presset blik af 4500-serien med store, grove A-koblinger. Forbilledet, ZA 99301, var en af de langbenede Scandia-vogne, så ligheden mellem model og forbillede er illusorisk, men det betød nok ikke så meget for nøjagtigt

60 år siden, hvor nyheden stammer fra – her var det vigtigste, at der overhovedet var noget dansk-lignende materiel at købe.

Derfor blev denne i dag noget undselige vogn da også forsidebillede på pionérbladet Modelbane-Nyt nr. 3, marts 1956. Magasin ofrede en annonce på vognen, og de fik endvidere lidt omtale under ledersiden. Bladet var dengang noget af det eneste, som fandtes af dansk (model)jernbanelitteratur på markedet, og de små hæfter (på 28 A5-sider) blev studeret indgående af de mange modelbyggere, der stort set måtte bygge alting selv. Interessant er det også, at denne udgave af bladet indeholder en sporvognstegning af Leif Bang, der stadigvæk bygger og restaurerer modelsporvogne. ■



Forsiden af MB-nyt marts 1956 med den nye Carlsberg-model

Øjensynligt kunne modellen kun købes i Magasin du Nord, der dengang havde en stor afdeling med modeljernbaner

Nyt spor i Nyborg

Tekst og fotos Flemming Søeborg

En dag, jeg passerede det gamle bane-gårdsområde i Nyborg, fik jeg øje på noget interessant nede ad en sti og vendte straks om for at se nærmere på det. Det var et skilt med teksten 'Spor' – og ganske rigtigt lå der nogle spor på stedet, tilmed oven på hinanden.

Det var måske lidt vel rigeligt at advare mod de løse sporrammer i vejkanthen, og skiltet var da heller ikke møntet på disse sporrammer, men på det endnu eksisterende havnespor, der går helt ud til Avernakke og tankanlæggene dér – men sporet ligger i en lavning, og græsset er højt på stedet.

Som det ses af det andet billede, er der ret mange advarselsskilte – umiddelbart virker det som at skyde spurve med ka-



Måske lidt overdreven skiltning - man kan vel se sporet her med det blotte øje og højst falde over det i mørke...

noner, for der kører mig bekendt blot et enkelt godstræk om ugen. På den anden side er det meste af befolkningen jo nu vænnet til, at godstog eksisterer ikke længere, og opvoksede generationer aner formodentlig intet om, at lige



Som det ses, ligger der flere spor på kryds og tværs ved overskæringen. Bygningen bagest er det gamle Carlsberg-depot.

præcis på dette sted var toggangen og rangeringen intens døgnet rundt indtil 1997 – og dengang var der stort set ingen advarsler mod togene...

Ekstotiske CIWL-sovevogne



En af vognene fra trevognssættet - et usædvanligt syn. Foto Naumann

Tekst og fotos Flemming Søeborg

L.S. Models udsendte sidste år en ny udgave af en klassisk, blå CIWL-sovevogn, nr. VL 3438 med tyrkiske påskrifter. Det var en SGT-sovevogn i den velkendte L.S. Models-kvalitet. Tyrkiske modeljernbanevogne er ret sjældne i hvert fald her i landet, men der må tilsyneladende alligevel være et marked for dem, selv om tyrkiske modeljernbanefolk for det meste må bygge/ombygge deres materiel selv (der har været mange, tyskbyggede damplokomotiver i Tyrkiet).

Der er vanen tro masser af detaljer på modellen, og selv de røde håndtag oven over harmonikaerne er malet. Våbenskjoldet er lige som på de hidtidige modeller en nøje gengivelse af forbilledet, der er vedlagt løse gardiner til valgfri montering i kupéerne, men det, der er det mest iøjnefaldende, er de tyrkiske påskrifter – "AVRUPA" (Europa), "YATAKLI-VAGON II-III MEVKI" (Sovevogn II-III klasse) samt firmaets lange navnetræk på tyrkisk og fransk over vinduerne.

Vognen stammer ikke fra den klassiske Orient-Express, men hørte til Taurus-Express, der kørte fra Haydarpara (Bosporus)-Ankara-Aleppo til Beirut/Bagdad med forbindelse herfra videre til Basra/Teheran. Det tog tre døgn fra udgangsstationen til Bagdad. Vogntypen

SGT blev indsat på ruten i 1952. Det er tankevækkende, at man for 60-70 år siden uden større problemer kunne køre i tog i de regioner. På et tidspunkt kunne man fortsætte til Damaskus med toget, og med en del flere skift kunne man også komme til Jerusalem eller Cairo – i hvert fald i årene 1946-52. Herefter blev den gennemgående jernbanestrækning Libanon-Palæstina (nuv. Israel)-Ægypten afbrudt på grund af flere sabotager og er ikke siden blevet retableret. Hvor-

dan jernbaneforholdene er i Syrien for tiden, er der næppe nogen, der tænker på – her drejer det sig om simpel overlevelse for en stor del af den befolkning, der ikke er drevet på flugt.

Hils på Sphinx'en

Fremme i Cairo kunne man fortsætte sydpå langs Nilen til Aswan og El Shella med "Star of Egypt"-nattoget. Dette tog var endnu mere opsigtsvækkende end Taurus-Express, idet det fra 1928



Den ægyptiske og den tyrkiske vogn lidt forbilledstridigt koblet sammen.



Den tyrkiske udgave af CIWL-vognen ligner ganske de almindelige, europæiske vogne

bestod af specialbyggede, hvidmalede CIWL-sovevogne med gyldne bogstaver – og på den ene side tillige arabiske skrifttegn. De Ægyptiske Statsbaner (ENR) kørte dette tog, og vognene – der var otte i alt – var en modificeret udgave af andre CIWL-vogne (S1).

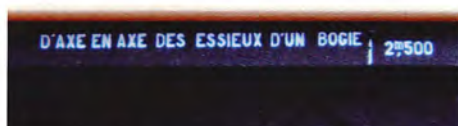
L.S. Models udsendte i foråret et trevognssæt med disse luksus-sovevogne (nr. 3570, 3573 og 3576). Selvom der er store ligheder med SGT-vognene (de har samme kupé- og vinduesinddeling), har L.S. Models ikke uden videre kunnet genanvende formene, for dels er de lange påskrifter under taget udført med

forhøjede bogstaver med guldpræg, dels er udrustningen på undervognen særdeles omfattende i forhold til de andre sovevogne, ligesom tagventilatorerne er anderledes. Den største forskel ser man dog på endeperronerne, hvor de ægyptiske vogne har smallere harmonikaer og overgangsdøre end de "europæiske" typer og anden udrustning, så hele vognkassen har krævet nye forme.

Det forklarer til dels også prisen, som er – for at sige det mildt – saftig og kraftig, men det hører sig vel til for så fornemme vogne? Kvaliteten er perfekt, vognene udstråler eksklusivitet og elegance,



Stor forskel på gavlene på de to vogne

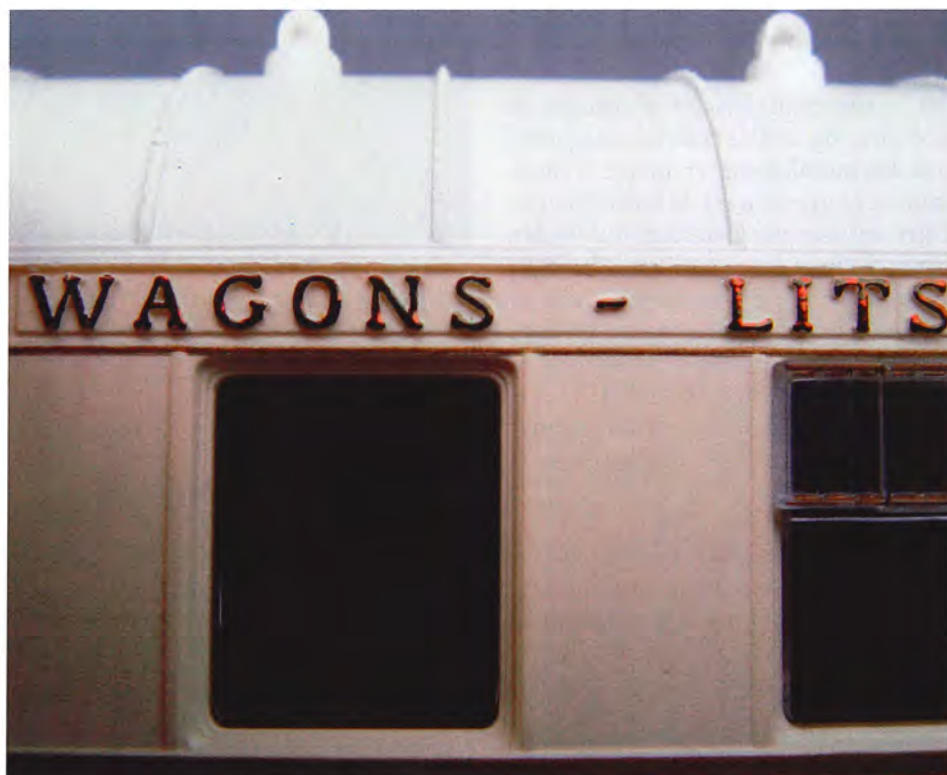


Påskrifter på fransk på den ægyptiske vogn



Påskrifter på tyrkisk på den blå sovevogn

Skrifttrækket er sat med guldbogstaver i relief på 'Star of Egypt'-modellen





og det eneste problem, man som modeljernbanemenneske må kæmpe med, er legitimiteten for disse vogne – for de færreste har vel et ægyptisk modeljernbaneanlæg hjemme, og andet, ægyptisk materiel findes vist ikke i handelen? Det nærmeste, jeg kan komme i tanker om, er en algiersk togeførervogn (fra Makette), men det er ligesom ikke rigtigt nok! Nogle forhandlere er dog så betænksomme, at de sælger vognene enkeltvis, og en helt hvid CIWL-sovevogn lyser virkelig op i en stamme af blå eller brune vogne – og så kan man jo altid lege med

tanken om, at en østerlandsk oliesheik har lejet én eller flere hvide CIWL-sovevogne for at drage på en tur til de nord-europæiske riger for at se nærmere på dem.... ■

L.S. Models art. nr. 49132 CIWL VL 3438 sovevogn (Tyrkiet, epoke III). Vejl. pris kr. 550,-

L.S. Models art. nr. 49139 CIWL VL 3570, 3573 og 3576 (Ægypten, epoke II). Vejl. pris kr. 2.200,-



Arabisk påskrift i det ene hjørne - med arabertal...



Den tyrkiske klasse-påskrift med romertal.



Der følger et trykt klæde med CIWL-våbenskjoldet med i trevognssættet fra LS Models. Foto SoB



Gyldent våbenskjold på hvid baggrund - særdeles eksklusivt.

**Få en annonce med
i Spor og baner...**

Kontakt:
redaktion@sporogbaner.dk

De ægte Tivoli-tog

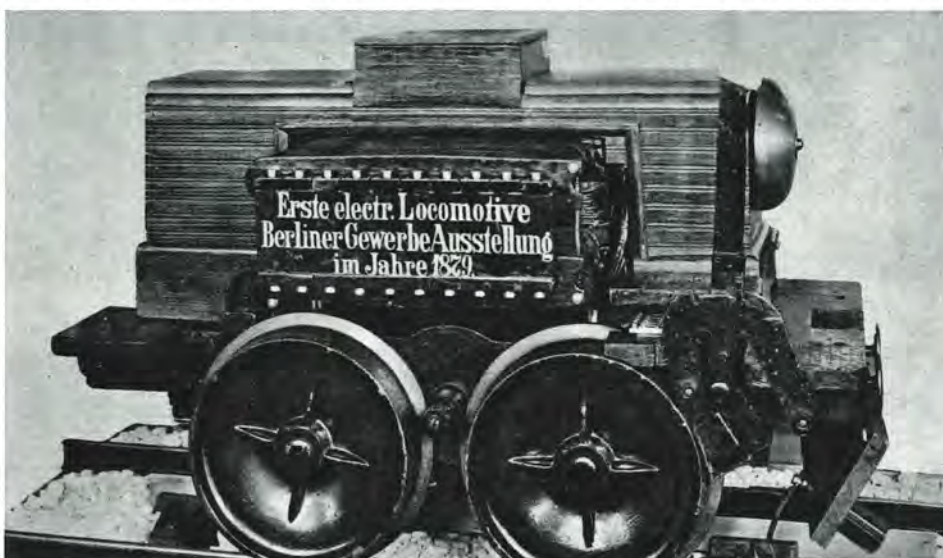
Tekst og fotos Flemming Søeborg

Artiklen i sidste nummer om "gummi-togene" i blandt andet Tivoli fik mig til at tænke på, at der jo også har været "rigtige" tog i Tivoli stort set lige fra åbningen af forlystelseshaven. Kendt er det, at gæsterne i haven allerede fra 1847 fik en ekstra fornøjelse ved besøget i haven, idet man kunne kigge gennem et plankeværk ind til naboen, banegården med den nyåbnede jernbane til Roskilde (Tivoli selv åbnede i 1843). Det var



Dampfog i Tivoli - det vakte stor opsigt, selvom det ikke kørte én meter.

I de danske jernbaners jubilæumsår



Billede af det første ellokomotiv med mindeplade

også i Tivoli, at Werner von Siemens viste sin elektriske jernbane i 1882 – han havde udviklet det elektriske lokomotiv i 1879, og Tivoli var naturligvis med på noderne og fik anlagt en rundbane med dette nye tog i 1882 (sporvidde 550 mm). Lokomotivet tog strøm op fra midterskinne og ledte strømmen tilbage via hjul og køreskinne – der lå 150 V i strømskinne, frit tilgængelig! Siden har jernbaner spillet en stor rolle i haven – mest kendt er nok Rutschebanen, som for nogle år siden kunne fejre 100 års dag.

Denne bane fungerer næsten som en rigtig jernbane med flere togstammer, daglyssignaler, sporskifter – men så hører al sammenligning vist også op! En nyere forlystelse er Odin-Ekspressen, som nok ville undre Odin-lokomotivets samtidige – men sådan ændrer tiderne sig. Et planlagt modeljernbaneprojekt med stor legeverdi måtte desværre skrinlægges for en del år siden pga. dødsfald hos initiativtageren.

1997 markerede Tivoli det på allerbedste vis, idet man havde allieret sig med DSB Jernbanemuseum, Odense (sådan hed det, inden det blev omdøbt til Danmarks Jernbanemuseum) og udstillet det ægte damplokomotiv HS 415 mellem Plænen og Springvandet. Det blev fyret op dagen igennem, men det kørte ikke en meter, da det var klodset op. Til gengæld havde havebanefolk (fra Brandhøjbanen?) anlagt en stor rundbane rundt om Springvandet med en banegård med flere spor, og her kørte såvel ægte, håndbyggede damplokomotiver som f.eks. en fin, batteridrevet model af IC3 (identisk med det sæt, der kører på museet i Odense).

Til sidst kan man nævne en "sporbundet" forlystelse, som intet har med tog at gøre – men som dog alligevel følger en art jernskinne: De små replika-veteranbiler følger nemlig en skinne på deres tur rundt på brædder af træ – her kører de på det, man ellers ville kalde sveller i jernbanesproget! Selvom man ikke kan styre dem selv, og selvom de blindt føl-



Odin-ekspressen suser rundt mellem træerne og er pludselig højt oppe i luften

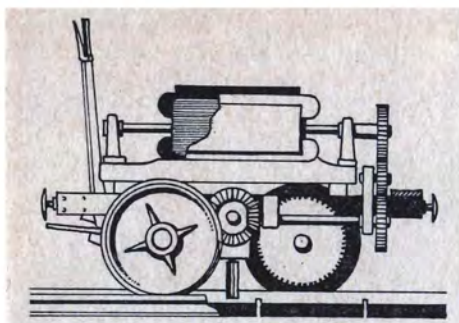


Ellokomotivet, som indvarslede en ny æra.

ger skinnen, er de uhyre populære, og de var da også blandt mine favorit-forlystelser tilbage i 1960'erne, når vi skulle i Tivoli på åbningsdagen 1. maj. Bagefter var et besøg i Rom's modeljernbanebutik i Axelborg lige så obligatorisk. ■



Minibanerne var meget populære, og ved hver afgang var togene fyldt med passagerer



Tegning af Werner von Siemens' første, brugbare ellokomotiv



Toget, som fragtede gæster rundt i haven i 1882 - billedet stammer dog fra den første bane i Berlin, 1879



Rutschebanens station med tog kort før afgang



Et kig ud over hele havebanen med opstillingsspor i forgrunden. Bagest skimtes Hs 415 og til højre teltet ved selve 'banegården'. Sammenlign i øvrigt med fotoet i nr. 28



Kan man sige, at disse veteranbiler er sporbundne - er det monorails (enskinnebaner)?

Moderne sveller...

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Generelt hedder det sig, at moderne sveller er lig med betonsveller, og de gammeldags sveller af træ er på vej ud, men ikke helt. Ved det omfattende sporfornyelsesprojekt på Fyn i foråret, der blandt andet omfattede spor 4 på Odense banegård, blev der også benyttet træsveller til et ganske specielt formål.

Under banegården forløber en fodgærgertunnel mellem perronerne, og for at skåne betonloftet mest muligt for belastning har man her anvendt træsveller, som ikke vejer lige så meget som betonsveller. Muligvis fjeder de også mere end beton. Ved det forrige sporarbejde for en halv snes år siden lagde det tyske skinnerfirma jernsveller over tunnelen på det stykke af spor 3, der dengang blev fornyet. Jernsveller har ellers næsten ikke været benyttet i Danmark, men kan stadig findes på strækninger i Ditmarsken syd for grænsen. Typisk skyldes brugen af jernsveller støtte til



Spor 4 i Odense med nye betonsveller, men også nye træsveller, maj 2016

hjemlig stålindustri, men i tropiske egne har det været dikteret af, at træsveller hurtigt blev ædt af termitter og andre insekter. ■



Spor 3 med jernsvellerne over tunnelen

En bleg genkomst

Tekst og fotos Flemming Søeborg

For mange år siden havde Fleischmann et "Junior"-program med prisbillige modeller i fair kvalitet – enkle, robuste, men vidtgående korrekte modeller. Nu har firmaet støvet de gamle forme af og genudsendt den klassiske, grønne pakvogn fra DB, litra Pwi29a, passende til serien af "Donnerbüchsen".

Modellen er pæn, velproportioneret, med faststøbte detaljer, lidt grove trin og låger på endeplatformen, men det kan accepteres til prisen. Fint er det, at den ene skydedør er halvåben, også selvom den ikke kan bevæges – det skaber lidt mere "liv" i en model, når en dør således gaber lidt. Der er indvendige skillevægge i vognen.

Desværre er farven for bleg, og her hjælper det ikke at patinere den – der må en

ommaling til. Endvidere mangler såvel ruder i de to gavldøre som i den buede udkigskuppel til togføreren – her skulle Fleischmann have ofret et par nye forme, således at begrebet "nyhed" dog i det mindste havde en snert af sandhed

over sig. Til gengæld er vognen rørende billig – og så kan man nok ofre en ommaling og -litrering på den. ■

Fleischmann art. nr. 500501 Pwi29a. Vejl. pris ca. kr. 125,-



Containersystemet "Fra hus til hus" ved Deutsche Bundesbahn



DB von Haus zu Haus - demonstration af princippet på Københavns Godsbanegård i 1950'erne. Det er den gamle Dybbølsbro med Clausen-gaslygter i baggrunden. Arkiv Danmarks Jernbanemuseum.

Tekst Günter Siems

Allerede omkring 1930 begyndte Deutsche Reichsbahn at indføre små, flytbare containere til transport på flad-vogne hhv. lastvogne, men det var først i løbet af 1950'erne, at dette transportsystem for forskellige godsarter fik større betydning. Beholderne havde for det meste små hjul under, men kunne også læsses med kran. De fandtes i isolerede udgaver og i typer, der kunne holdes varme under transporten. Udtrykket "pa-Behälter", som de kaldes på tysk, stammer fra deres franske betegnelse, "porteur aménagé", hvilket nærmest kan oversættes til "bevægelig beholder". Fransk var dengang i fransk optik hovedsproget for jernbaner, postanlig-



Egger-Bahn- og Liliput-bærevogne med én hhv. fire tankbeholdere fra Molkereiverband für Niederösterreich, udsendt cirka 1965. Foto Günter Siems



Electrotren-fladvogn SEMAT fra Renfe og lastvogn fra Eko med lignende beholdere. Foto Günter Siems

gender og diplomati, og da hovedsædet for UIC ligger i Paris, gav den franske betegnelse sig selv.

Fra 1955 indsatte DB særlige beholdere til transport af øl (litra Didkr 621); disse beholdere fik dekoration og påskrifter fra de pågældende bryggerier, ganske som f.eks. de lukkede ølvogne havde. I 1958 videreudviklede firmaet SEAG de oprindelige, toakslede vogne med tre eller fire beholdere til en ny type, BTmms58, der kunne laste fem beholdere. I første omgang byggede SEAG to prototyper – den ene af letmetal, den anden af stål.

Udgaven af stål var bedst egnet, og der blev i alt bygget 2.100 eksemplarer af BTmms58. Langs vangerne var der en

række trin til betjeningspersonalet, og der var endvidere endeplatform (uden håndbremse), således at man nemmere kunne komme fra den ene vognside til den anden (der var kun aftapningsmuligheder på den ene side af tankbeholderne). DB havde tillige et antal "neutrale" beholdere til andre flydende laster end øl.

Der fandtes såvel åbne som lukkede beholdere og tank- eller kugleformede beholdere til de godsarter, der skulle transporteres (f.eks. øl, diverse styrte-gods, gas, levnedsmidler og gods, stablet på paller).

System med mange fordele

Den store fordel var, at man sparede tid og omkostninger ved, at fragten kunne



En lignende situation, omsat i model med Brekina-, Brawa- og Märklin-modeller. Foto SoB



Også Pocher lavede pa-vogne, her med kugleformede Slotts Senaps-tanke fra SJ. Foto Günter Siems



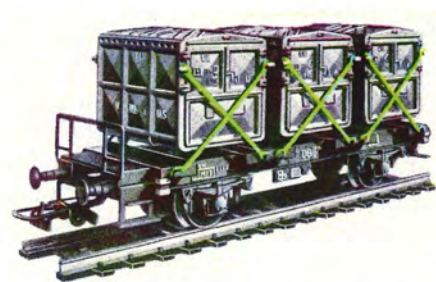
Nyere Märklin-model med Alpi mælke-, smør- og ostetanke. Foto Günter Siems



En noget ældre Hornby Meccano-vogn fra firmaet PC Kuhlmann France, SNCF. Foto Günter Siems



Albedo lavede en sættevognsmodel med kipbar læsseflade med MB 3500-forvogn. Foto Günter Siems



Også Rivarossi havde pa-vogne - her et katalogbillede fra 1969-70. Arkiv SoB



Röwa stod for nogle epokegørende modeller i 1972-73, som blev retningsvisende for udviklingen for modeljernbaner. Arkiv SoB

sendes direkte fra producenten til forbrugeren uden omlæsning undervejs. Såvel storkunder som de mindre virksomheder fik dermed god og ensartet betjening. De specielle lastvogne med sættevogne, der fra godsbanegårdene kørte beholdere ud til forbrugerne, kunne ved hjælp af wirer trække beholdene fra jernbanevognen til sættevognen og vice versa. I 1950'erne demonstrerede DB systemet for DSB på Københavns Godsbanegård, men det turde være ret beskedent udbytte, der kom ud af det, da systemet nærmest forblev ukendt herhjemme. Blot en enkelt vogn, Zs 508 101, fik monteret nogle lignende tankbeholdere, men de synes at have været fastmonterede.



Små pa-beholdere hos SNCB. Arkiv SoB

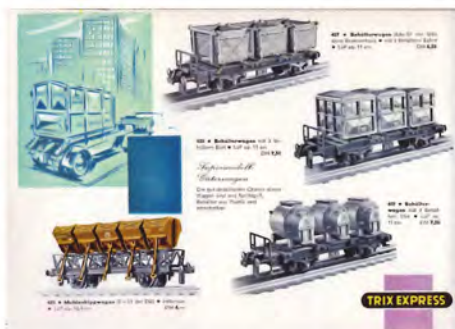
Der har dog været lignende systemer i brug herhjemme. Tilbage i 1909 havde den smalsporede Kolding-Egtved Jernbane nogle "vognfadinger" – løse vognkasser – der kunne flyttes fra jernbanens smalsporede vogne over på samme banes normalsporede vogne for viderebefordring rundt i Riget. De forsvandt dog senest, da KEJ blev nedlagt i 1930. I slutningen af 1980'erne indkøbte DSB et antal svenske godsvogne, der blev ombygget til litra Ljpls med henblik på transport af de af DSB nyudviklede +boxe. Der kunne være fire boxe pr. vogn, men dette system fik heller ikke nogen lang levetid – en af årsagerne angives at være, at +boxene kun kunne anvendes i Danmark – og godstrafik på



Lima DSB-vogn med +boxe. Foto Günter Siems

jernbaner er i dag oftest grænseoverskridende.

Næsten alle modeljernbaneproducenter fra spor Z til spor 1 har eller havde modeller fra epoke III + IV i programmet, men også mange modelbilproducenter som f.eks. Brekina, Artitec og Weinert (byggesæt) har modeller af sættevogne med beholdere i sortimentet. Billedkavalkaden viser blot et lille udsnit, og som det kunne ses i sidste nummer, er pa-vognene stadig aktuelle med Brawas nye serie af BTmms58-vogne. ■



Naturligvis havde Trix Express også pa-vogne i sortimentet - de havde stor lighed med RivaRossi-modellerne. Katalogside fra 1961. Arkiv SoB



Röwas beholdere kunne også fås i løs vægt for selvbyggere. Arkiv SoB



Et ældgammelt Liliput-byggesæt af NS-vogn med originalæske. Foto Günter Siems

Brekina udsendte for noget tid siden en sættevogn med pa-beholder. Desværre kan læssefladen ikke drejes i det vandrette plan ind mod bærevognen. Foto SoB



COLES-kran til din sporvej



COLES-kran nr. 2 fra KS i arbejde med opstilling af en køretrådmast på Hans Knudsens Plads cirka 1950. Foto KS.

Det har nærmest været umuligt at finde brugbare modeller til et anlæg med Københavns Sporveje (KS) som tema, men lidt er der dog at hente. Corgi laver nemlig en flot model af en COLES Argus-kran af nøjagtigt den type, som KS havde tre-fire stykker af. De blev mest anvendt på Skinnepladsen ved Borups Allé, men de var også i funktion ude på nettet, når der skulle udskiftes spor, opsættes nye ledningsmaster og ved lignende opgaver. Bjærgningsopgaver deltog de også i, f.eks. dengang en linie 10-motorvogn styrtede ned på bane-terrænet ved Carlsberg i 1958. Det var to COLES-kraner, som fragtede vraket de få hundrede meter hen til Hovedværkstedet på Enghavevej. Falcks Redningskorps havde stået for selve bjærgningsarbejdet med at få vognen op ad skrænten.

Modellen fra Corgi er næsten fuldstændigt i metal, mens udliggøren er i kunststof. Der er stiliseret indretning i førerummet og klare glaseruder. Yderst på udliggøren sidder en krog fast i et par stykker tråd, og udliggøren er bevægelig. Overdelen er drejelig, og navnepåtrykket – som stort set er den eneste påskrift – er perfekt. For "COLES-fanatikere" er netop navnetrækket uhyre vigtigt, da det er det mest markante ved kranen. I forhold til KS-udgaverne er der enkelte detaljeforskelle mht. lemme, luger m.v., men det holder sig inden for "den statistiske usikkerhed". Farven på modellen



En COLES-kran eller noget, der ligner, Svendborg Havn, november 2003. Foto Flemming Søeborg

er nærmest citrongul, hvor KS-kranerne var mere melongule, men med patinerung kan farven tones lidt ned.

Modellen er i skala 1:76, men det gør ikke så meget, da det alligevel kan være svært at vurdere størrelsesforholdet på større entreprenørmaskiner i forhold til "normale" H0-omgivelser. Se også billeder af kranerne i brug og sammenlign med størrelsen på "de rigtige mennesker". KS-kranerne blev formodentlig anskaffet omkring 1950, og de var i brug til det sidste, f.eks. med at flytte krybspor til borttransport af ledvogne via DSB's skinnenet og i forbindelse med optagning af skinner fra Københavns gader i 1972. Det var ikke dét, de oprindeligt var indkøbt til.

I øvrigt kunne man finde COLES-kraner i havne og andre steder – f.eks. havde Svendborg Havn også en gul COLES-kran, og de fandtes vistnok også i Københavns Frihavn. Dinky Toys har også lavet en model af COLES-kranen for mange år siden, men den var muligvis i skala 1:43. Jeg købte COLES-kranen gennem den britiske forhandler sales@suprememodelsonline.co.uk, og det tog blot fem dage fra bestillingen var foretaget og betalt, til modellen blev afleveret på min adresse – i øvrigt med mange venlige mails i ventetiden. ■

Corgi Trackside COLES Argus 6 ton crane. Art. nr. DG22600. Pris ca. kr. 100,-



Selv 'vinkelmåleren' på udliggøren er med. Foto SoB



COLES-navnetrækket er faktisk finessen ved modellen



To af COLES-kranerne på Skinnepladsen ved Borups Allé 1960. Foto KS



En COLES-kran fjerner sporrammerne fra sløfen i Formosavej 1972. Det var herfra, at den sidste sporvogn kørte den 22. april samme år. Foto Leif Bang

FS-godsvogn litra E på vognbjørn under oprydning med COLES-kran på Enghave Remise omkring 1970. Foto Leif Bang



Den 'kedelige' side af COLES-kranen uden førerhus



Tegning af COLES-skinnekranen af Erling Nederland. Arkiv SoB



Heavy metal



Tekst og fotos Flemming Søeborg

E 50-lokomotivet er ret stort, sammenlignet med datidens andre ellokomotiver. Foto Piko

Har man sat næsten op efter hård rock-musik på grund af overskriften, bliver man nok skuffet, men ønsker man sig et rigtig kraftigt ellokomotiv til tunge godstog, er man på rette spor med denne Piko-model af det tyske E 50.

E 50 opstod som en del af det store nykonstruktionsprogram for ellokomotiver ved DB i begyndelsen af 1950'erne og blev bygget fra 1957-73. Lokomotiverne var seksakslede lige som E 93/94. Det var de stærkeste godstogslokomotiver på den tid ved DB og blev især benyttet på kraftige stigninger. En af deres sidste hovedopgaver var at fungere som skydelokomotiver på Geislinger Steige, men i 2003 blev de sidste udrangeret. To maskiner, nr. 091 og 186, er bevaret i grøn hhv. trafikrød bemaling.

Ingen atlet

Pikos model af BR 50 er bestemt ingen atlet – modellen vejer sine 444 gram, men det er jo også et lokomotiv til tunge godstog, og det mestrer maskinen glimrende. Den har træk på fire ud af seks aksler med hæftreringe på to af de inderste hjul. Der er lysskift hvid/rød i analog version, ved digitaldrift med PluX22-dekoder kan man tænde/slukke front/baglanterner samt førerrumsbelysningen. Der er plads til højttaler i undervognen, hvor der også er KK-kullisser. Overdelen kan løftes af uden brug af værktøj.

Detaljeringen er korrekt, men en smule karrig: For eksempel er hverken nummerskilte eller DB-kiks udført i relief, men er blot påtrykte skilte, og Piko har



Nydelige og spinkle tagdetaljer. Foto SoB

også sparet lokomotivføreren væk. Pufferplankerne virker tomme ved i bedste Fleischmann-stil kun at have en "knast" til at illudere en kobling, men det er korrekt nok. Der er blot vedlagt fire slanger til eftermontering. Pantograferne er fine og spinkle og rød-lakerede. Overdelen er i den klassiske, flaskegrønne farve. På fronten er de spinkle, buede håndbøjler monteret på forhånd, hvilket mange nok ånder lettet op over. Pas i øvrigt på ved udpakningen, da pufferskiverne sidder løst og nemt kan forsvinde.

Facit er, at nok er maskinen god og velkørende, men det er som om, at den mangler finesser (tredimensionelle skilte). E 50 er dog uomgængelig på et tysk epoke III-anlæg med køretråd, så mon ikke den tunge metal-svend vil finde sine liebhavere her? ■



E 50 091 restaureret tilbage til originaludførelse ved DB AG Museet i Koblenz. Foto Heidas, wikipedia commons

Så kommer buldrende E 50 061 ind i billedet med fuld kraft. Bemærk den meget bare front. Foto SoB

Piko 51648 DB E 50 061, Epoke III. Vejl. pris 1.250,-



Hbbills311 – stor, større, størst

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Gennem mange år er godsvognene generelt blevet større og større og udnytter fritrumsprofilen maksimalt, og denne model fra Piko når vist alle rekorder i så henseende, for den er gevaldig og virker faktisk overdimensioneret – som en OO-model – men er alligevel i H0. Hbbills311-vognen er en af de seneste, toakslede godsvogne og har stort slægtsskab med f.eks. Habbills-typen, som dog er en bogievogn. Vognen rummer over 140 m³ i virkeligheden. Der er ikke mange detaljer på modellen, men håndbøjlerne i gavlerne er fine og lavet i blød plast, der giver efter ved berøring. Færgeskroene er solide; dertil kommer enkelte trin, og dermed ophører så den finere detaljering. Undervognen er f.eks. helt glat. Om den er således

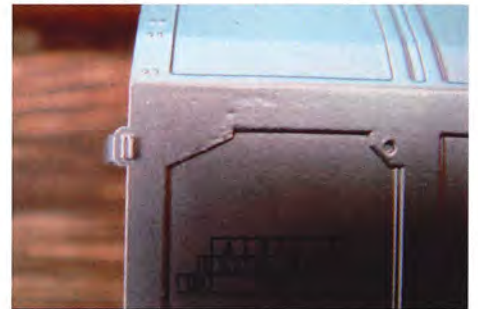
i virkeligheden, kan jeg ikke svare på, men det virker underligt, hvor næsten alle andre modeller i disse år også er superdetaljerede under bunden. En grund til den helt glatte bund kan være ønsket om at mindske luftmodstanden og forhindre hærværk.

Hjulene er brunerede. De aluminiumsfarvede vognsider er glatte med kraftige profiler og flotte påtryk; gavlene er lysegrå med andre, flerfarvede påtryk, og tagremmen er ligeledes lysegrå. Mere er der vel ikke at sige om denne epoke V/VI-vogn, som dog virker forholdsvis dyr...

Piko art. nr. 54501 DB AG Hbbills311. Epoke V-godsvogn. Vejl. pris kr. 315,-



Hbbills-vognen er meget enkel og simpel i fremtoningen – nærmest kedelig at se på.



Vognkassen har en lille skade – muligvis tilsigtet – oppe i venstre hjørne



Originalinteriør i en n-vogn, den 10. maj 2002. Foto Jürgen G., wikimedia



Den specielle styrevognsfront med det lille førerrum til venstre

Pikos nye styrevogn i fuld figur. Foto Piko



Styrevogn med 'Sølvmonter'



Tekst og fotos Flemming Søeborg

Da de sølvfarvede, (vest)tyske nærtrafikvogne af -n-typen blev bygget mellem 1959-80, fik de hurtigt tilnavnet "Silberlinge" (Sølvmonter) på grund af deres flotte udseende med polerede sider i rustfrit stål (Nirosta). En anden betegnelse var "Pfauen-Augen" (Påfugleøjne) på grund af de cirkelformede, perleslebne mønstre, og begge dele var ment smigrende. Der blev bygget 5.000 stk. i alt i flere varianter. I 2015 var der stadig over 900 tilbage. Vognene var nok mindre behagelige at køre i med deres kunstlæder/plasticbetrukne sæder og ret spartanske storrums, men de opfyldte et stort behov ved at erstatte ældre materiel. Vi har tidligere omtalt 1.- og 2.-klassemvognene, og nu er serien fra Piko komplet med præsentationen af styrevognen, litra BD4n(f).

Styrevognstog med -n-vogne ved jubilæumsparaden 1985 i Nürnberg. Foto Manfred Kopka, wikimedia

Vognen har lidt af hvert. To tredjedele er opfyldt af 2. klasesafdelingen (med dobbelte drejefoldedøre), derpå følger en enkelt dør samt en lille kupé, og så er der foldedøre ind til et rejsogodsrum. Forrest er der et diminutivt førerrum (Kaninbur) – omtrent som på OHJ's store Mo-motorvogne. Her er der tillige gummivulst til gennemgang. Vognen har indretning med mørkerøde sæder og gulv.

Der er forudmonteret frontbelysning (tre hvide/to røde lys). Vognen er tillige beregnet til indvendig belysning (ikke monteret). Jeg troede, at elektronikken var forberedt til digitaldrift, men lysskiftet virker kun analogt – egentlig underligt i vore dage. Ved digitalkørsel lyser alle fem lanterner simultant. Den

digitale teknologi var på den anden side ikke udviklet, da disse vogne kørte i den virkelige verden, så det er vel i orden...? Nå, man kan jo ikke få alt, men det havde dog været fremsynet, om det i det mindste var NEM-stik til dekoder. Vognen er 303 mm lang og dermed i korrekt længde, så man skal ikke bruge den på snævre kurver eller gamle blikskinner. De få påtryk er fine og læsbare, og vognen har hjemsted i Köln. ■

Piko art. nr. 57667 DB BD4nf styrevogn m. lys. Epoke III. Vejl. pris kr. 395,-



Henschel i Hellerup

Af Flemming Søeborg

Dengang hobby trade udsendte de flotte modeller af Henschel-rangerlokomotiverne type DH 500, var vi nok en del, der ærgrede os over, at hverken DSB, privatbanerne eller danske virksomheder havde anskaffet én eller flere af disse små maskiner, hvilket ville have kunnet give os alibi for at bruge en model på anlægget. DSB anskaffede godt nok Henschel-rangermaskiner (litra MH 201-203), men det var af en lidt ander-

ledes type, DH 440 – de blev forbilleder for Frichs-typerne 301-420.

Nu viser det sig, at man med god samvittighed faktisk kunne indsætte hele fire DH 500-maskiner på et dansk-inspireret anlæg, for tilbage i 1960'erne fotograferede Holger B.D. Sørensen nemlig denne stamme af fire DH 500-maskiner, der kørte gennem Hellerup på vej mod Helsingør-Hälsingborg-overfarten for at komme videre nordpå til Rjukan i Norge.

Det er nok lidt overdrevet at anskaffe fire maskiner for at genskabe denne enkeltstående situation, men det er vel ikke forbudt at forestille sig, at en af maskinerne undervejs kunne have været brugt til lidt demonstrationskørsel? Under alle omstændigheder kan man konstant blive overrasket over virkelighedens "udskejelser". ■



Fire DH 500 Ca Henschel-lokomotiver til Rjukan under gennemkørsel i Hellerup. Foto HBDS



De fire maskiner må have vakt opsigt på deres tur gennem Danmark, selvom der ikke synes at være en sjæl her på Hellerup station. Foto HBDS



Den første af Henschel DH 440-maskinerne, som ved DSB blev til MH 203, her under rangering med MA-motorvogn på København H. den 24. april 1989. Arkiv Tommy Jørgensen

Habins-y fra Roco



Tekst og fotos Flemming Søeborg

Roco har udsendt en lang DSB-skydevægsvogn litra Habins-y – det er dog ikke en Habins-y, men en Habbillns. Det kan godt lyde krakilsk, akademisk og nittetælleragtigt, men de to vogntyper er ret forskellige. Hvor den virkelige Habins-y har to gange ti felter pr. side, har Habbillns kun to gange ni. Det er desværre byttet om på denne model – men den følger vistnok i kølvandet på de hidtidige udgaver. Habins-y-vognen har Y 25-bogier med revisionsdato 30.07.97 – også dette er forkert, da denne type oprindeligt havde DRSS-bogier. Først i 2007 fik vognene Y 25-bogier.

Det er lidt ærgerligt med fejlene, men på den anden side kan man i dag ikke gå ud og undersøge det på den nærmeste banegård, da DSB som bekendt ikke mere har godstransport, og mange af godsvognene blev solgt til DB Railion ved nedlæggelsen. ■

Roco art. nr. 76480 Habins-y 31 86 278 3 056-1. Vejl. pris kr. 240,-

Splinterny Habins-y-vogn 001 på Østerport station, den 31. maj 1997. Læg især mærke til bogien, der er af en helt anden type end på Roco-modellen. Farven på påskriftsfelterne er også anderledes.

Foto Flemming Søeborg

En helt ny - og allerede grafitiplaget Habins-y 023, Odense september 1997. Bemærk, at gavlen har en anden tagrunding end Rocos model. Foto Flemming Søeborg



Habins-y-vognen fylder godt op

Gavlen afslører, at det i virkeligheden er en Habbillns-vogn i 'forklædning' bl.a. mangler de gule håndhjul



En brun italiener



Rødby Færge med italienske A- og B-vogne samt diverse DSB-typer i 1960'erne.
Arkiv John Schøler Nielsen

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Brune italienere var (og er) navnet på en hønserace, men det kan også bruges om denne vogn, der netop er udsendt i model fra A.C.M.E. Det er en 1.-2. classesvogn, litra ABz, fra de Italienske Statsbaner, FS (Ferrovie della Stato) – men den er ikke så eksotisk eller fremmed, som man måske skulle tro. Vogntypen – også som rene 1. og 2. classes vogne – var nemlig gennem mange år faste gæster på de danske spor som en del af eksprestogene Italia Express og Skandinavia-Holland Express med vognløb København-Rom.

Vognene var tofarvede med beige og kastanjebrune farver – i et gammelt Liliput-katalog blev den lyse farve kaldt isabellabrun, som på dansk har den lidt smigrende benævnelse smudsiggul. Litreringen havde samme varme, gule farve som DSB's materiel havde, men typografien var anderledes.

Den italienske vogn har ret kraftige aluminiumsrammer og brune bogier; dertil kommer sølvfarvet tag. A.C.M.E.s model kaldes en nyhed fra 2016, men den virker på en eller anden måde "gammel". Det kan skyldes de ret brede bogier, hvor f.eks. L.S. Models laver nogle meget smallere typer, eller det kan skyldes den ret grove støbning af brøstningslisterne – som muligvis er korrekte? Mit umiddelbare indtryk er, at der er tale om en gammel form, der er "støvet af"



til lejligheden – men jeg kan jo tage fejl. Det ødelægger dog hverken humøret eller modellen, som er meget velkommen til internationale eksprestog. ■

A.C.M.E. art. nr. 50 136 FS ABz-passagervogn, epoke III. Vejl. pris kr. 450,-

1.-2. classesvognen fra de italienske statsbaner, FS i den klassiske farvesætning beige-kastanjebrun. Foto A.C.M.E



Forskellen mellem 1. og 2. klasse er tydelig. Foto SoB

Land unter!

Af Flemming Søeborg

I sidste nummer bragte vi blandt andet en artikel om den nye Piko-model af V 200.1, og så kan vi passende slutte dette nummer med et højddramatisk billede af V 200 140 med biltog på Hindenburg-dæmningen til Sild/Sylt. Dæmningen stod færdig i 1927 – indtil da havde passagerer til Sild i reglen kørt med togene via Tønder til Højer Sluse, hvor der var skibsforbindelse til øen. Efter Genforeningen i 1920, hvor denne sidste del af jernbanestrækningen kom på danske hænder, måtte togene fremføres plomberet fra grænsen til Højer, hvilket ikke var tilfredsstillende i længden – og Deutsche Reichsbahn fik bygget dæmningen. Herefter kunne togene køre direkte via Niebüll til Westerland på Sild, hvorfra en smalsporet "Kleinbahn" bragte feriegæsterne nord- og sydpå rundt på øen. Udråbet "Land unter!" sigter til de dramatiske situationer, når der er regulær stormflod.

Det andet billede med to BR 218 viser nogle meget dramatiske situationer med meterhøje bølger. Det forreste lokomotiv har det noget amputerede nummer 218 02-2. Enhver, der har besøgt Vadehavet, kender det som et meget stille farvand med dagligt skifte mellem flod og ebbe. Man skal dog tænke på, at indtil 1989, hvor de to Tysklande blev genforenet, havde befolkningen i den vestlige del (BRD) ikke meget kyststrækning at forholde sig til – dels Vadehavskysten



En skumfødte V 200 stiger op af havet med et biltog omkring 1970. Arkiv FS

fra Nederlandene til Danmark, dels en relativt kort Østersøkyst – begge steder med smult vande. Dertil kom en række øer i Vadehavet. Det kan derfor ikke undre, at fotograferne bag disse to postkort har fundet det nødvendigt at "pynte" på naturen ved at indkopiere de originale jernbanebilleder i mere dramatiske hav-billeder – men det er altså rent fup og primitiv fotomontage, hvor navnlig V 200-billedet kommer til at ligne noget fra en modeljernbane.

Mon ikke Deutsche Bundesbahn ville have indstillet driften over dæmningen,

hvis bølgerne gik så højt som på de to billeder? Der ville i hvert fald være stor fare for, at ballasten ville være blevet skyllet væk – men på den anden side ville det have været en eventyrlig tur over dæmningen med sådanne brådsøer over toget.

Der er stadig kraftig trafik med biltog og almindelige passagertog over Hindenburg-dæmningen, og det er lige fascinerende at opholde sig på Niebüll banegård og følge rangeringen med kursvogne til og fra sydtyske byer. Ved besøget på banegården bør man ikke snyde sig selv for at kigge indenfor i knejpen – ved mit sidste besøg et lidt hengemt, bodegaagtigt sted, som efterhånden er for tid hertilands. ■



Adresseændring ...

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

To BR 218 kæmper sig vej gennem brænding og meterhøje bølger, formodentlig i 1980'erne. Blandt andet ses en "Quickpick"-vogn. Arkiv FS

DSB Tjenestevogn i H0

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Brawa har udsendt en tankvogn til brændolie for Maskintjenesten. Forbilledet tilhørte fra 1955-80 Shell og havde nr. ZE 502810. Den blev købt af DSB i 1980 og blev udrangeret i 1985/86.

Den ret anonyme model har flotte påtryk i flere farver med et overmalet felt, hvor Shell-symbolet sad – mere gjorde man ikke ud af det. ■

Brawa art. nr. 49207. DSB nr. 40 86 94 70 313-8. Tankvogn epoke IV. Pris kr. 275,-



T 1 fra Brawa

Af Flemming Søeborg

Sologængerer DSB T 1 (ex-DR V 36) kommer fra Brawa næste år. Nyheden kom ganske uventet kort før dette nummer var færdigt, og Brawa har kun udsendt en presseneddelelse om nyheden.

Modellen vil blive leveret i såvel analog som i digital udgave – tillige med mulighed for digital afkobling og lyd.

Til gengæld er farvespørgsmålet endnu ikke endeligt afgjort – T 1 var først sortmalet, men blev i 1957 malet grøn – og udrangeret i 1959.

Man kan gå ud fra, at der bliver tale om en superdetaljeret model, da Brawa er nødt til at gøre ekstra meget ud af modellerne for at markere en forskel fra "standard-varerne" – og det er V 36, da såvel Lima, Roco, Fleischmann og Märklin har lavet model-

ler af forbilledet i H0. Den nye V 36 kommer i mange forskellige varianter fra DB, DR, ÖBB, SNCB, SNCF, FS og altså også DSB, og i følge pressemeddelelsen bliver de individuelle forskelle respekteret. Vi vender naturligvis tilbage med en omtale, når modellen næste sommer er på markedet. De danske modelnumre bliver 41620, 41621, 41622 og 41623.

DSB. Traktor nr. 1. Islands Brygge. 1. februar 1952. Foto. James Steffensen, DMJK



Kommende nyheder

Af Flemming Søeborg

Per Møller Nielsen fra EpokeModeller meddeler, at der er mange nyheder på vej – såvel til TT, H0 som spor 0. De populære øl-hestevogne forøges med Wiibroe, Albani og Thor som nævnt i sidste nummer, og arbejdet med at fremstille Bedford TK som Tuborg- og Carlsbergbiler er i gang. I forvejen findes Bedford'en om DSB- og som postbil i epoke III/IV. Til omgivelserne ved "Det Gule Palæ" kommer figurer og diverse skure – såvel i H0 som i TT. Palæet, som stod til at forsvinde helt, blev jo i september flyttet og sejlet til Gedser, hvor det skal opstilles ved remiseanlægget, så det kan anvendes i model fra epoke I-VI.

Albani-hestevognen i CAD-tegning. Tegning EpokeModeller



Tre generationer af Tuborg-biler - forrest Triangel, bagved to Bedford-typer, A-modellen med dobbeltkabine og TK-udgaven. Foto Carlsbergs Arkiv



Wiibroe-hestevognen er også på vej til de tørstige sjæle. Tegning EpokeModeller



Rettelser

Hans Gerner Christiansen gør opmærksom på, at flere af billederne i hans artikel fra Nordsjælland i nr. 28 var beskåret på en uheldig måde, så en del af informationsværdien gik tabt, lige som billedrækkefølgen ikke altid fulgte teksten. Det er noget, jeg beklager, og jeg iler med at bringe de pågældende billeder i hel figur – ikke beskåret. Jeg vil fremover forsøge at bringe billederne i større gengivelse, men det vil omvendt gå ud over antallet af artikler – det er hele tiden en delikat balance at afveje stoffet.

Og så fortæller Olaf Skov, at det, som jeg antog var gigantiske stålskorstene på et godstog i Kolding i virkeligheden var holdere eller fundamenter til vindmøller – naturligvis! Godt, at de bliver sendt med jernbanen.

Endelig kritiserer Niels-Henrik Lund udi Thisted betegnelsen "Renault 4 CV" for den lille Fona-bil i sidste nummer – den rette betegnelse for denne populære 1960'er bil var blot "Renault 4". Pardon, siger jeg, det skal aldrig ske mere.



Dobbel København-Express i Nykøbing F. Foto HGC



S 723 med 'Fredensborg-ekspressen', der kun består af en enkelt CL-vogn. Foto HGC

HELJAN Y-TOG

HELJAN

KAN NU BESTILLES HOS FORHANDLERE OG PÅ HELJAN.DK

SÆT MED MOTORVOGN OG STYREVOGN



41251 DC
41252 AC

Odsherred
Ym56 + Ys256

Vejl. udsalgspris
2.995,-

SÆT MED MOTORVOGN OG STYREVOGN



41261 DC
41262 AC

DSB
ML4901 + ML4902

Vejl. udsalgspris
2.995,-

1 ENKEL MELLEMLVOGN



41275

DSB FL 7901

Vejl. udsalgspris
595,-

1 ENKEL MELLEMLVOGN



41285

DSB FL 7902

Vejl. udsalgspris
595,-