

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Nr. 30 · December 2016

DKK 118,-



My 1107 fra Roco



Hilsen fra Barnaby



Darjeeling-banen i
Indien



Rangeringsspil med
Ståltøget

BK 08.12.2016 - 22.02.2016
DKK 118,- SEK 148,- NOK 150,-
ISSN 2245-4039



9 772245 403007 00030
BK returuge 08



www.facebook.com/sporogbaner

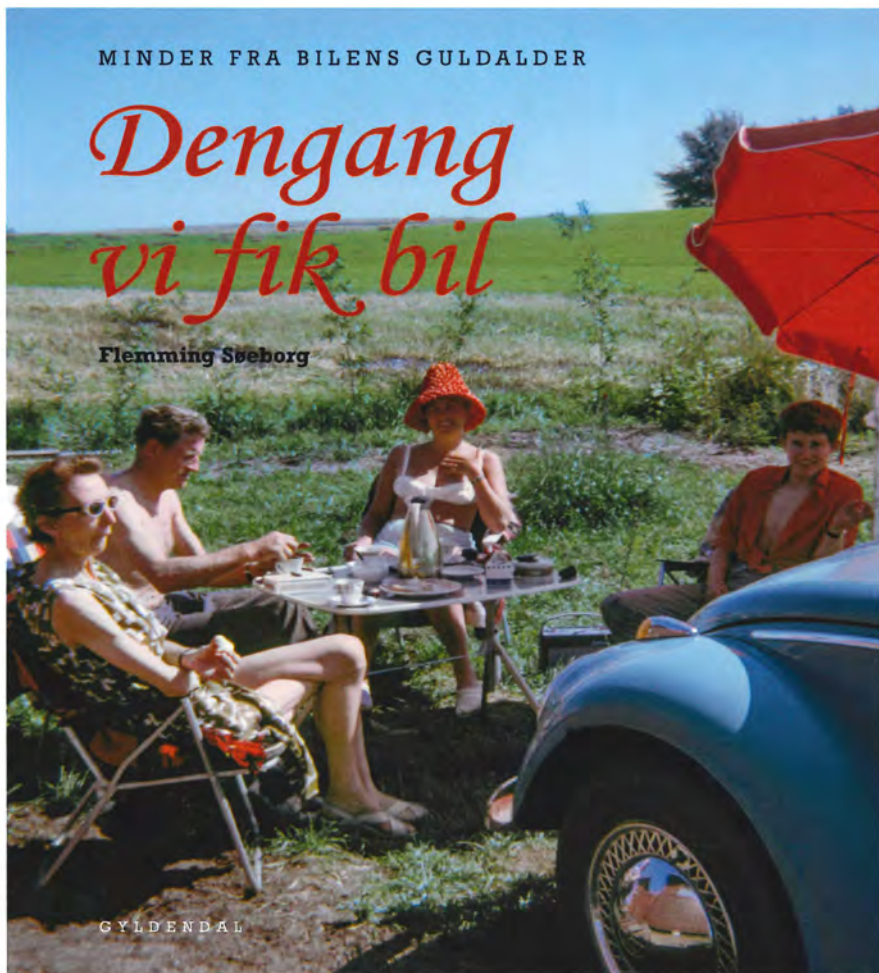
Scan koden eller send en
e-mail til birgit@turn.dk
og bestil dit abonnement



MINDER FRA BILENS GULDALDER

Dengang vi fik bil

Flemming Søeborg



GYLDENDAL

Ny bog af
Flemming Søeborg

Minder fra bilens
guldalder

Vejl. pris
kr. 399,95

Gennemillustreret
235 sider, indbundet

Gyldendal

Fortidens spor

Tekst og foto Flemming Søeborg

At der har været jernbaner over store dele af landet, mærker vi i det daglige ikke meget til – utallige byer og lokaliteter har for længst vendt jernbanen ryggen, og mange steder vil man end ikke være sig historien bekendt. Anderledes er det i Christiansfeld – her forsvandt den lille, smalsporede jernbane til Haderslev allerede i 1932, og selvom stationen blev bevaret som posthus i byen, var der ikke meget – udover gadenavnet Jernbanegade – der mindede om, at der engang havde kørt tog til og fra den smukke by.

Det er ændret nu; posthuset lukkede for længe siden, men i år har lokale opsat et stort, udskåret lokomotiv i jernplade foran den gamle station med teksten "Christiansfelder Kleinbahn 1899-1932". Inde i bygningen er der i dag café og helsecenter. Kaffen er helt frisklavet og særdeles god, det samme gælder den hjemmelavede kringle. Desværre mærker man ikke noget til jernbaneånden

inde i bygningen, der er nok gået for lang tid, siden det sidste tog kørte – eller også nåede jernbaneånden ikke rigtigt at stedfæste sig dengang!



Leder

Snart er endnu et år gået, og vi kan se tilbage på et år, hvor mange af vore ønsker mht. materiel til modeljernbanen blev opfyldt: hobby trade kom med den skønne M7, Heljan gik omsider i gang med Lynetterne (som kommer i 2017), og fra McK kom bl.a. M8. Inden for en kortere tidshorisont kommer Frichs/Ardelt-traktorerne, en mængde godsvogne samt Q-maskinen. Også Fleischmann/Roco, Brawa og Märklin har sendt mange danske nyheder på markedet. Spørgsmålet er vel så, om markedet kan bære alle disse nyheder – mange venter jo på, at priserne skal falde efter kort tid, og hvis det bliver den generelle holdning til nyheder – nemlig at man bare skal vente, så falder priserne – vil antallet af nyheder givetvis også falde, og producenterne vil tilpasse produktionen efter det forudbestilte antal modeller – eller helt ophøre med at lave noget til det danske marked. Det var, hvad der til dels skete med Heljan, og det kan blive resultatet, hvis alle købere holder sig tilbage. Omvendt er det forståeligt, hvis mange lige vil vente og se modellerne – og deres egenskaber – an, for gennem tiderne har der været mange eksempler på modeller, der nok aldrig skulle have været på markedet i den form/udførelse, de fik. De sidste par års udvikling har dog betydet et generelt løft i kvaliteten, og vi kunder er generelt blevet mere kræsne.

På Danmarks Jernbanemuseum sker der også ting og sager. Lokale politikere i Odense pønser på at anlægge en busbane tværs over museets jernbanespor for at lette tilkørslen til en ny rutebilstation/busterminal. Sker det, vil det være det samme som at ofre en af byens største attraktioner, for kørsel med museumsmateriel, rangering osv. vil blive stærkt hæmmet eller helt umulig. Her udviser byens politikere en eklatant mangel på dømmekraft. Omvendt har man på museet lige foretaget en ændring i udstillingen, der er lige så uforståelig: Den blå restaurantvogn, CIWL VR 4247, er fjernet og sat i depot (forhåbentlig under skærpet opsyn!) til fordel for en kommende udstilling om InterRail-idéen. Det flotte arrangement med de to blå CIWL-vogne er gået tabt, og museumsgæsterne må nu undvære dette væsentlige element i fortællingen om jernbanen. Helt uforstå-

ligt, må jeg sige. Det ville faktisk svare til, at Nationalmuseet fjernede Solvognen fra museet og i stedet udstillede en Dansk-top-grammofonplade fra 1974. Danmarks Jernbanemuseum kunne i stedet med god samvittighed have sat et par af kongevognene i depot og brugt pladsen i stedet til InterRail – museet har nemlig hele tre-en-halv kongevogne udstillet, og de må siges at være ganske pænt overrepræsenterede. I øvrigt har museet offentliggjort en liste med hvilke lokomotiver og vogne, der skal bevares. Se den omfattende liste på www.jernbanen.dk under "Samlingslisten".

Spor og baner har ellers ikke noget at klage over – antallet af abonnenter viser en svagt opadgående tendens, nok på bekostning af løssalget. De allerfleste læsere ønsker bladet leveret hjemme, og det er da også en dejlig fornemmelse at åbne postkassen og se, at der er post – et rigtigt, fysisk blad – til at læse i. Enkelte læsere har spurgt efter en elektronisk version, og for et år siden regnede jeg også med, at den ville komme i løbet af dette år, men forholdene viste sig at være langt mere uoverskuelige, end godt var – og udgifterne til det elektroniske blad syntes at blive himmelstræbende og uden ende. Jeg opgav projektet igen – og når jeg skal være ærlig, vil jeg til enhver tid selv foretrække et blad af papir, som jeg nemt kan holde og bladere i, fremfor en elektronisk udgave, som det er trættende at læse, som er besværlig at håndtere og som det ikke er nemt at få overblik i. Vi skal heller ikke glemme, at mange gemmer hvert enkelt eksemplar af bladet og nyder at vende tilbage

til en bestemt artikel – mit indtryk er, at elektroniske blade og artikler læses hurtigt og glemmes lige så hurtigt igen. Aviserne har jo store problemer med at få økonomi i de elektroniske udgaver, så jeg holder mig væk fra dén løsning.

Årsskiftet betyder desværre også, at Post Nord, som reelt har monopol på uddeling af brevforsendelser, atter forhøjer portoen. Det medfører, at prisen for et årsabonnement stiger en smule, fra kr. 615,- til 620,-. Jeg håber på jeres forståelse af det – den eneste anden "konkurrent" på markedet ville jo ikke levere bladene i hele landet og benyttede i stedet Post Nord til det. Løssalgsprisen stiger ligeledes, fra kr. 118,- til 120,-. Der vil ske en tilsvarende justering for udlandsforsendelser.

Når det er sagt, så vil jeg blot tilføje, at jeg glæder mig til at tage fat på en ny årgang, og der vil – som de foregående fem år – være en meget bred palet af artikler om alt, hvad der rører sig på skinner, spor og jernbaner – store som små. Februarnummeret vil blive udsendt lidt senere end normalt, således at vi kan have de varme nyheder fra Nürnberg med. Og med det vil jeg ønske alle læsere, forhandlere og annoncører en glædelig jul og et godt nytår!

Med venlig hilsen,
Flemming Søeborg



Witzel Hobby



MODELHUSE OG BYGGEMATERIALER

Limprodukter og diorama-materialer

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



Besøg vores online shop:
www.witzelhobby.dk

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

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Nr 30, 5. årgang
ISSN 2245-4039

Ansvarlig redaktør, ejer og udgiver:

Flemming Søeborg,
Odensevej 98 B, 5260 Odense S
redaktion@sporogbaner.dk
www.sporogbaner.dk

Abonnement, bogholderi, udeblevne blade etc.:

Birgit Turn Jensen, birgit@turn.dk, tlf. 61 42 66 21
(træffes bedst i aftentimerne)

Annoncer:

Kontakt redaktion@sporogbaner.dk
Sidste frist for indsendelse af reproklart annoncemateriale
er den 15. i måneden før udgivelsesmåneden.
Spor og baner udkommer seks gange om året i månederne
februar, april, juni, august, oktober og december.
Oplag ca. 1.400. Løssaglspris kr. 118,-

Abonnementspriser for 2017:

DK: Seks numre af Spor og baner DKK 620,-
EU: Seks numre af Spor og baner DKK 720,-
Uden for EU: Seks numre af Spor og baner DKK 820,-

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: My 1107 fra Roco. Foto SoB

Små billeder fra v mod h: Hilsen fra Barnaby. Foto Allan Steen Larsen.
Darjeeling-banen i Indien: Foto Lars Olov Karlsson. Rangeringsspil med
Ståltog. Foto Rasmus Wiuff

Indholdsfortegnelse

Fortidens Spor	2
Leder	3
Togene i Midsomer County	5
Tur til OHJ	12
OHJ set oppefra	16
Rangeropgaver	16
Erindringer fra 46 år i DSB	20
En rejse gennem Sverige i model	27
McK ind i epoke III	28
IC3 – det sidste, danske togdesign	30
FS-vognen fra A.C.M.E.	31
Kombiterminalen i Taulov	32
Den digitale doktor	38
"Dengang vi fik bil"	39
Med graffiti-My 1126 til Sønderborg og Haderslev	40
Lynetterne på vej	42
Lovlig graffiti	43
Bogen om "BROEN"	44
Vejarbejdere fra Preiser	44
Darjeeling-banen – en verdensarv	45
Litra Lps – en moderne 'trævogn'	46
Polarisering af hjertestykker på ældre Roco-sporskifter	48
Rettelser og korrektioner	49
Spaghetti på banen	50
Spredte glimt fra Danmarks Jernbanemuseum	51
Nyt godstog fra Roco og Fleischmann	52
Faller fylder 70	54
Huse af tæpperester... ..	55
Picasso på sporet	56
Ny bil	57
Politisk ukorrekte modeljernbanereklamer	57
BUCO-ølvognen i dag	58
En nytårshilsen	59

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

udkommer næste gang

23. februar 2017

Togene i Midsomer County



Er det ikke... jo, det er Inspector Morses fine Jaguar, parkeret ude foran en britisk kro. Så kan handlingen begynde. Foto SoB

Af Flemming Søeborg: billeder, hvor intet andet er nævnt, stammer fra Allan Steen Larsen

Man kan næsten mærke ånden fra Midsomer County og fornemme Inspector Morse og hans sans for real ale på dette anlæg, der hører hjemme i superligaen. Hverken Chief Inspector Tom Barnaby eller ditto Endeavour Morse ses dog på anlægget, men Morses sort/røde Jaguar Mk. II saloon holder ved

den ene af landsbyens to inns, de klas-siske, britiske landevejskroer, der spiller så stor en rolle i begge kriminalserier.

Det foregår på Allan Steen Larsens spor 00-modeljernbaneanlæg, der udspiller sig i det britiske landskab omkring 1960. Allan har tidligere bygget et vidunderligt, dansk anlæg med stemning fra 1950'erne, så øvelsen og håndelaget var helt i orden. Jeg besøgte ham for en del år siden på Midtsjælland og lave-

de en artikel om anlægget – til det nu lukkede tidsskrift 'banen', og allerede dengang lurede Allans store interesse for det britiske, idet der under det danske anlæg lå en mængde husmodeller i skala 00 – britiske, forstås. De skulle en gang bruges til et nyt anlæg, forsikrede Allan mig dengang.

I forbindelse med en flytning til Jylland måtte det gamle anlæg skrottes eller i det mindste skæres i småstykker, og da Allan nu alligevel skulle til at begynde på en frisk, blev det det engelske, der var målet. Og det er lykkedes fuldt ud. Igen er temaet en mindre landstation med tilhørende landsby, men altså denne gang placeret i det engelske landskab – og her har fjernsynsserier som Midsomer Murders/Barnaby og Inspector Morse spillet en stor rolle mht. inspirationen.

- Alle stednavne på anlægget refererer til steder i tv-serien Midsomer Murders, fortæller Allan. Om det så er byens navn – Badgers Drift – stammer det fra en af de første film i serien, hvor der dog normalt ikke er tog involveret, bortset fra en episode "Stemmer fra graven", der delvist foregår på en veteranjernbane. Allan har i hvert fald ramt stemningen i en engelsk landsby perfekt. County betyder amt på dansk.



Et panoramatog ruller ind til den lille banegård - hvem ville ikke gerne køre i dén vogn.

Anlægget er ikke stort – det udgøres af et L-formet anlæg med en synlig, enkeltsporet hovedbane, der på elegant vis slynger sig i landskabet og fører ind bag en baggrund, hvor der ligger en mindre opstillingsbanegård. Forrest udvides banen til dobbeltspor, til den ene side hen over den store viadukt lige før strækningen gennem banegården. Efter banegården flettes de to spor sammen igen, og toget forsvinder om bag landskabet. Der er således mulighed for krydsning mellem to tog. Krydsningssporet er så langt, at selv lange godstog kan overhales, for selvom banen er ret lille, kører Allan med forbilledligt lange togstammer, trukket af større damplokomotiver.

Fascinerende materiel

- Hvad er det for en grimrian, der kommer dér, udbryder jeg spontant, da Allan har ladet mælketoget køre frem fra opstillingssporene. Det bliver trukket af et meget dystert og meget mærkværdigt udseende damplokomotiv, der ser ud til at mangle noget – forløber, gangtøj, armaturer osv.

- Det er et "Class Q1 Bulleid Austerity"-lokomotiv fra Southern Railway (Oliver Bulleid var designeren, Austerity betyder nøjsomhed). Disse maskiner blev bygget under Anden Verdenskrig, hvor der var brug for stærke lokomotiver med høj trækraft – så betød formgivningen mindre. De var blandt andet konstrueret, så de kunne køre gennem automatiske vaskeanlæg – en fordel i en tid, hvor der var mangel på arbejdskraft. Men kønne, det var de ikke, medgiver Allan. Det er nu alligevel fascinerende at se det meget grimme – næsten uhyggelige – lokomotiv – trække den lange vognstamme af sted.

- Hvilke fabrikater af materiel kører du med?

- Det er Hornby og Bachmann – men også Heljan. Heljan har lanceret en utrolig masse fremragende modeller og fortsætter med det – de kører perfekt, og kvaliteten og detaljeringen er i top. Se for eksempel denne lille skinnebus – Allan henter skinnebussen frem fra sporene bagved. Den er en af Heljans nye modeller, og der er frit gennemkig gennem ruderne – og så kører den som en drøm.

- Den ser også lidt bekendt ud, siger jeg.

- Det stemmer – forbilledet er faktisk oprindeligt bygget af Uerdingen, den tyske fabrik, der byggede de legendadiske skinnebuser til Deutsche Bundesbahn.

- Og de kunne altså også bruges i Storbritannien?

- Ja, det kunne de!

- Men det må vel have været lidt af en bet at måtte acceptere tyske tog i jernbanens fædreland?

- Jo, det har det nok været, men på den anden side skulle man jo have noget, der fungerede, som var lige til at sætte ind i driften. Det ville tage for lang tid at nyudvikle køretøjerne.

Småt, men godt

Vi lader forskellige tog tage en runde, og et meget fascinerende tog medfører nogle Pullman-vogne samt en særdeles fornem Observation Car, "Devon Belle", udstyret med store panoramaglasruder og møbleret med magelige sofaer. En meget flot model med stafferinger og indvendig belysning – det må have været et eventyr at køre i denne vognstype. Og ellers lader jeg blikket gå på vandring – små scenerier mellem husene veksler mellem større partier med åbent landskab, og der er en fin balance mellem landsbyidyllen, stationsmiljøet og naturen. Banegården er på klassisk



Muligvis verdens grimteste lokomotiv – Class D Austerity fra Anden Verdenskrig

britisk vis udstyret med to sideperroner, forbundet med en fodgængerbro af jern, og den enlige jernbaneoverskæring er forsynet med led. De få biler holder naturligvis i venstre side af vejen. Allan har i høj grad brugt færdige husmodeller fra Hornby og Scaledale, og landsbyen har en autencitet og atmosfære, man skal lede længe efter.

Lige uden for banegården ligger et lille depot med en enkeltsporet remise – man mærker tydeligt, at vi er ved at være nået til dampens endeligt ved jernbanen: Ved siden af remisen holder nemlig to udtjente damplokomotiver, det ene mere rustent end det andet. Kager af rust bobler op gennem 'metallet'.

- Hvordan har du båret dig ad med at få plastic til at lave gravrust?

- Det er NOCHs rust-pasta, jeg har brugt – det giver et flot og fantastisk resultat i løbet af ingen tid.

- Og så har du pillet skinnerne op hen til maskinerne?

- Ja, så kommer de garanteret ikke ud at køre mere. Jeg har dog ladet underlagspladerne, svellerne og grusbalksten blive, det virker mere realistisk og giver en god effekt.



Et kig op fra baneoverskæringen mod hovedgaden og kirken som et point-de-vue



Passagererne venter på toget – net og nydeligt

- De to jernbanearbejdere står nok og taler om de gode, gamle dage med damp, går jeg ud fra?

- Ja, det er højst sandsynligt!

Tidstypiske detaljer

- Noget, der er eller var typisk for britiske stationer var, at der altid var kul- og koksoplag på dem – ikke kun til jernbanedriften, men også til husholdningen, fortæller Allan. Man fyrede jo med kul eller koks i hjemmene, så der holdt altid kulvogne på læssespor, og der stod fyldte kulsække parate til at blive kørt ud til forbrugerne. Mælketogene var også almindelige langt op i tiden, så naturligvis kører det også her.

Allan har som nævnt et godt øje for detaljer, og rundt om på anlægget er der især mange dyr at lægge mærke til. Der er en mangfoldighed af hunde alle mulige steder – en af dem prøver at fange en kat, der er kravlet op på et statik, andre steder går byens indbyggere tur med deres kæledyr – og i den lille å, der løber gennem byen, gemmer der sig også enkelte fugle. På et skur sidder et egn, og der er masser af får – især midt på vejene. Den lokale landlord – godsejer – er ude på sin daglige ridetur for at inspicere besiddelserne og får sig en snak med forvalteren – og henne ved blokposten ved forgreningen på broen venter et par drenge og spejder efter tog – et par meget unge og tidlige "train-spotters". Stationsbestyreren – eller måske er det blot assistenten – pudser ruder, mens mælkeemanden får sig en snak med en pige, der lufter sin hund – hver især fine scener fra en ikke så fjern hverdag. Bag byen finder en cricketkamp sted, og jeg spørger Allan, om han kan forklare mig reglerne i det temmeligt indviklede spil.

- Nej, siger han, jeg forstår det heller ikke, man skal vist være indfødt englænder for at forstå reglerne.

Bortset fra det ser det fint ud, og ganske typisk er der anbragt et par liggestole med stribet stof til tilskuere. Et andet sted ude på landet har en flok får spærret vejen for en rød Morgan – og her er det en collie, der agerer hyrdehund. Jeg få øje på en rød telefonboks, der står tilsyneladende umotiveret ved et vejkryds – 'milevidt' fra den nærmeste bebyggelse.

- Hvorfor står den dér – der er jo ingen huse i nærheden, spørger jeg.

- Nej, men det var meget almindeligt i England. Ved at anbringe telefonboksen ude midt i "ingenting", lige langt fra de nærliggende gårde og bebyggelser, opnåede man, at alle havde lige langt, når de skulle telefonere. På den store vejbro over banen i det modsatte hjørne kører Postmand Per søreme i sin egen, røde postbil – men her hedder han dog Postman Pat – og bilen er nok også lige en kende for moderne for dette herlige 00-anlæg.

Perspektiver og visuelle virkemidler

Desværre kan man ikke se hele anlægget – eller bagsiden af det, for detaljeringen fortsætter også bag husene og bag de synlige arealer. Det var først, da jeg fik lempet kameraet om bag hovedgadens huse, at jeg rigtig fik set tankstationen her og fik et andet indtryk af hovedgaden. Selv på den usynlige bagside er detaljeringen fortsat. En visuel finesse ved byen er også, at Allan på en fuldt bevidst måde har leget med perspektivet. Fra anlægskanten hæver byen sig lidt opad – det ses måske tydeligst der, hvor jernbanen skærer vejen. Bagest kan man se kirken, der synes at

være længere væk, end den egentlig er – illusionen er skabt ved, at forgrunden hæver sig samtidig med, at de enkelte huse er stillet lidt på skrå, således at øjnene automatisk følger den ønskede synsretning. Kirken er i øvrigt i lidt mindre end skala 1:76, hvilket også bidrager til virkningen. Overgangen til baggrunden er flere steder svær at se, så Allan har arbejdet meget med de visuelle effekter

Under den store viadukt er det lokale hjemmevern i gang med en øvelse, og viadukten i sig selv medvirker til, at anlægget virker meget større, end det reelt er. Viadukten kommer nemlig til at virke som en "adskiller", der snyder øjet, og man tror, at man er kommet langt ud på landet – selvom byen ligger lige ved siden af. På et af togene sidder i øvrigt Tin Tin med sin tro rejsekammerat, Terry – pudsigt nok på fodpladen på en vogn med "Loch Lomond"-whisky. Kaptajn Haddock glimrer dog ved sit fravær – måske har han kigget for dybt i whisky-vognen og er faldet af?

Allan benytter sig af "scenic dividers" (adskillelser mellem anlægdelene), et fænomén, som navnligt bruges på amerikanske modeljernbaner, men her er der i reglen tale om lodrette plader mellem de enkelte anlægsdele. Allan bruger adskillelserne mere sofistikeret, nemlig i form af bygninger, der effektivt definerer rummene foran og bagved jernbanen – nogle bygninger og haver står nemlig helt ude ved anlægskanten, hvorefter sporlegemet følger, mens andre bygninger står på mere sædvanlig vis inde på anlægget bag sporene. Ved at trække bygninger og særlige markante detaljer i forgrunden, opnår Allan, at hele anlægget får mere dybde samtidig



En pige er faldet i snak med mælkeemanden – hunden leger med en blå bold



Postbudet møder til gengæld disse tre hunde, der er ude på egen hånd – eller egne poter, hedder det vel



Den lokale godsejer forhører sig om forholdene på egnen. Læg mærke til perspektivet og dybden i landskabet



Som taget ud af virkeligheden - køkkenhaven ligger lige op ad jernbanen



Fårene først - så må den røde Morgan vente på, at vejen atter bliver fri

med, at det ikke kan overskues på én gang – der er en trompe d'oeuil-effekt i det. Kompaktheden og mange, frie områder giver et realistisk indtryk, som det ellers ofte kan være svært at indfange på et modeljernbaneanlæg.

Et andet islæt, der gør sig godt på så lille et anlæg, er den raffinerede brug af dobbeltspor ved stationen og viadukten. Det giver indtryk af en ret befærdet bane, uden at sporanlæggene kommer til at virke dominerende, hvilket ellers nemt kan ske, hvis dobbeltsporet er ført hele vejen rundt på anlægget. I det hele taget er jernbanen koncentreret ned til det mindst mulige og udgør alligevel en central del af anlægget – i bedste, britiske tradition.

Efter at vi har tilbragt nogle timer med at gennemgå anlægget, kører Allan og jeg videre hen til en af hans venner i nabolaget, hvor vi kigger på flere tog – men mere herom i en senere artikel.

■



En Triumph Herald på en af de typiske veje med stengærder og hække. Foto SoB



De to drenge venter spændt ved blokposten på det næste tog



Fido har fået øje på en irriterende kat henne ved overskæringen



Et større landsted med stort dyrehold og en smuk hovedbygning



Bagest i godstoget løber en 'brake van', en bremse- og togfører-vogn



Postman Pat triller rundt i sin lille, røde bil langt ude på landet. Foto SoB



Rusten bobler nok så lystigt frem på den lille 0-4-0 maskine ved remisen. Foto SoB



De to jernbanearbejdere mindes gamle dage, hvor alting var bedre, og der var mere liv ved depotet. Foto SoB



En stor del af anlægget, set i fugleperspektiv - det fylder ikke meget i dybden. Foto SoB



Et 'Super-D'-lokomotiv No. 49395, der synes at mangle en forløber, men sådan er det konstrueret. Se også forbilledet bagest i artiklen. Foto SoB

Tin Tin på whisky-vognen - på vej mod nye eventyr. Foto SoB



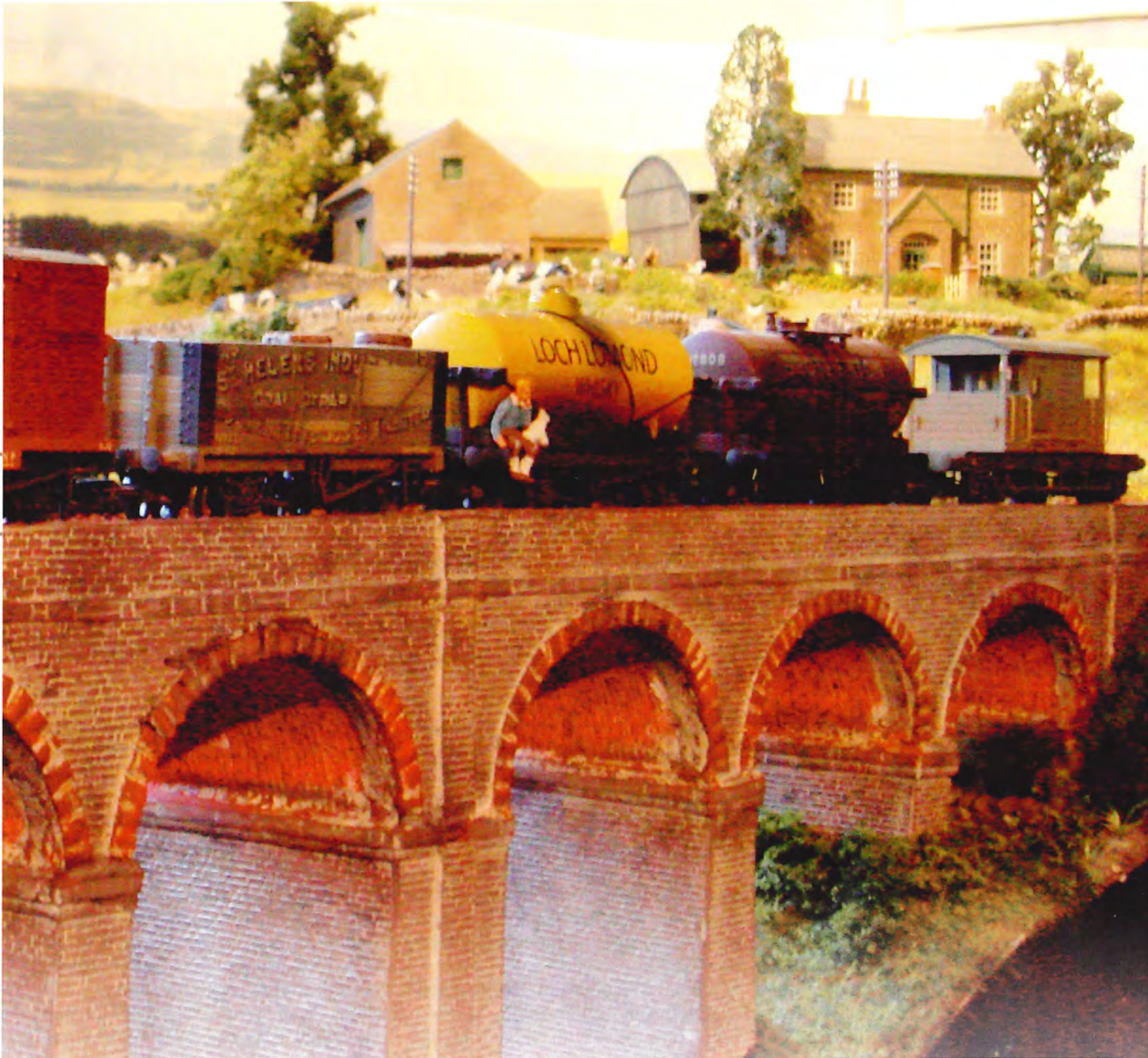
Vejviseren viser hen mod kendte steder fra 'Barnaby'. Foto SoB



Telefonboks kan ofte være placeret i et vejkrøds langt ude på landet. Foto SoB



Bagsiden af byen - dette kan man normalt aldrig se, kun ved kameraets hjælp lod det sig gøre. Foto SoB



Bondekonen hilser på motorcyklisten - i denne skala kan man nemt se figurer-
nes ansigtsudtryk. Foto SoB



Det eneste bevarede eksemplar af typen 'Super D', No. 49395 i Grosmont med et
lille godstog - meget modeljernbaneegnet. Arkiv Doc Brown

Tur til Odsherreds Jernbane (OHJ)



Med dette skinnebustog kom vi til Nykøbing Sj., hvor det også regnede. Den tidligere svenske skinnebus hed nu HTJ S 29, medens den lille bivogn stadig havde den svenske farve og et stort "SJ" på siden

Tekst og fotos Hans Gerner Christiansen

Den 17. juni 1964 besøgte Arne Kirkeby og jeg OHJ, og medens det var første gang, jeg kørte på banen, så havde Arne Kirkeby været der adskillige gange og fået et godt kendskab til den veldrevne bane.

Banens direktør, Erik Johansen, forstod at drive en privatbane i de vanskelige tider i 1960-erne, hvor så mange baner blev "slagtet", baner, der havde haft en fremtid, hvis bestyrelser og lokalsamfund havde kunnet se lidt ud i fremtiden.

Direktør Johansen var også ekspert i at købe rullende materiel fra de nedlagte baner, og det bevirkede, at OHJ fik en meget broget samling materiel. Onde tunger kaldte OHJ's direktør for "Ligrøveren", men det har nok også skyldtes en vis misundelse.

Direktør Johansen holdt engang et foredrag om OHJ i Dansk Jernbane Klub, hvor han fortalte om sin måde at drive OHJ på. Da han var færdig og udbad sig spørgsmål fra salen, var der en, der sagde: "De skulle have været direktør for de fynske privatbaner, så var de nok ikke blevet nedlagt!" "Hvad så med Odsherredsbanen?", svarede Erik Johansen.

Heldigvis var der ikke så langt til OHJ fra Odense, at det var nødvendigt at benytte nattoget. Vi forlod Odense kl.

7.20 med iltog 30 og ankom til Roskilde kl. 10.17, hvorfra vi tog ad Nordvestbanen med afgang kl. 10.22. Det var en fin forbindelse, og trækraften var en MX. Vi sad i en dobbeltvogn litra AD-AY, og da vi sad lige over fællesbogien, kunne vi sammenligne med de gamle lyntog. Der var pokkers til forskel. Den nye vogn gik upåklageligt, så der var sket en vis udvikling siden 1935.

Vi ankom til Holbæk kl. 10.49 og købte en returbillet til Nykøbing Sj. for kr. 9,00. Vores tog var lidt ejendommeligt,

idet det bestod af brugt svensk skinnebusmateriel, for direktør Johansen købte ikke kun rullende materiel fra Danmark. Det havde vist sig, at der i Sverige var overskud af skinnebusser af en nyere model, og dem begyndte Erik Johansen at importere til sine baner OHJ og HTJ (Høng-Tølløse-Jernbane). Det var solide køretøjer, og de var meget behagelige at køre i, så de blev meget populære. Senere fulgte enkelte andre privatbaner efter.

Vores tog blev trukket af HTJ S 29, der var malet i fin rød OHJ-HTJ-bema-

Et tog, der skulle afgå senere, indeholdt denne bogievogn, der var fint lakeret og udstyret med en masse messingbogstaver. På midten stod der Odsherreds Jernbane C 222, og ved de yderste vinduer stod der "Rygere" og "Ikke rygere". Det havde jeg aldrig set før i Danmark. Bogierne var meget spinkle.



ling, medens pakvognen endnu ikke havde været gennem værkstedet og stadig var malet i den originale gule svenske kulør med et stort "SJ" på siden.

Vores lille skinnebustog kørte fra Holbæk 10.58, og vi nød igangsætningen og gearskiftet i skinnebussen. Selv om OHJ ikke havde de kraftigste skinner, så gik S 29 fint i sporet. Desværre var vejret ikke så godt, idet det regnede fra en mørk himmel på hele turen. Vi ankom til Nykøbing Sj. kl. 12.10 og steg ud i regnvejret. Det var heldigvis ved at gå over i støvregn, så vi begyndte at tage billeder af de vogne, der stod på stationen, og de var ikke så få. Der var mange spændende imellem, og de var alle i meget fin stand, så det var en fornøjelse at studere dem.

Det holdt op med at regne, så vi gik en tur ned langs havnebanen for at se, hvor langt den gik. Den gik ikke mere ned til havnen, og desuden så den ikke ud til at blive brugt ret meget. Turen langs havnebanen havde en god indflydelse på vejret, for da vi kom tilbage til stationen, skinnede solen fra en skyfri himmel. Det var dejligt.

Kirkeby var lokalkendt, så da næste tog skulle køre, gik vi ud til en gennemskæring lige efter stationen, hvor vi fik billeder af både et afgående tog og et ankommende tog.

Da vi kom tilbage til stationen opdagede vi, at et ældre Frichs-lokomotiv, OHJ 21, var begyndt at rangere med diverse godsvogne og en pakvogn. Det lignede optræk til et godstog, og da det kørte til perron, skyndte vi os ud ad banen, hvor vi igen fandt et godt sted. Vi var igen heldige, for lige efter godstoget afgik et skinnebustog.

Vi tog så det næste skinnebustog, som var det samme, som vi kom med, og kørte til Vig, hvor vi vidste, at der stod en hel del personvogne, der var blevet i overskud, da de nye tog fra MaK var blevet leveret. Dem havde vi for øvrigt ikke set noget til, men det kom vi til, for et tog sydfra trukket af et ældre diesellokomotiv (HTJ 22) havde en af de nye vogne bagpå.

Det var lidt trist at gå rundt mellem de mange fine vogne, men vi fik en masse gode billeder, og enkelte vogne kom senere til forskellige veteranbaner. Da det nærmede sig, at der skulle komme tog til Vig, gik vi hen til stationen og afventede vores tog til Holbæk. Det viste sig, at der skulle være krydsning. Sydfra kom en af de svenske skinnebusser med en bivogn, og fra Nykø-

Havnebanen gik ikke mere ned til havnen og så for øvrigt ikke ud til at blive meget brugt.



Da næste tog skulle afgå, skinnede solen fra en skyfri himmel, så vi fik et dejligt billede lige udenfor stationen. Det gamle Frichs-lokomotiv hed HTJ 22, og vognene var OHJ C 222 og HVJ (Hørve-Vørslev Jernbane), for længst nedlagt C 501.



Vi vidste, at der skulle være krydsning, så vi afventede næste tog, der viste sig at være et skinnebustog. Motorvognen var HTJ S 27 og en bivogn.



Efter vi havde været ude at fotografere udenfor stationen og igen kom tilbage til stationen, opdagede vi, at endnu et ældre Frichs-lokomotiv var begyndt at røre på sig. Det var OHJ 21, og det så ud til, at det var ved at sætte et godstog sammen.

bing Sj. kom et beskedent tog, der bestod af en enkelt træbeklædt bogievogn trukket af et gammelt Frichs diesellokomotiv, HTJ 22.

Vi steg op i personvognen, og i min billedmappe har jeg skrevet, at toget galoperede af sted på den snoede bane, hvad der passede godt. Vi kunne høre skinnestødene fra lokomotivets fem aksler og personvognens fire aksler, så det var rigtigt, at det lød som et større

hestestutteri, der var sluppet løs.

Vi krydsede på en station, som jeg ikke husker, men toget sydfra var et af de nye MaK-tog, som bestod af en motorvogn og en bivogn. Desværre var solen lige imod, så det var ikke muligt at få et billede, men vi fik da et glimt af den ene af nyhervelserne. Vi kom lidt for sent til Holbæk, men da toget til Roskilde endnu ikke var ankommet, var der ingen problemer.

I Roskilde steg vi ombord i lyntoget "Østjyden", der ankom til Odense kl. 22.41. Vi havde haft en fin tur, hvor vi havde set en masse af OHJ's materiel samt lidt af HTJ's. Alt var særdeles velholdt, så der var ingen tvivl om, at banerne var veldrevne, så fremtiden skulle være sikret, hvilket den jo også var. ■



Godstoget skulle have en pakvogn med, og den hed E 245 og så ud til at være nymalet.



Så er godstoget kørt til perron og klar til at afgå. Bemærk hvor velholdt lokomotivet er.



I Vig stod blandt andet denne lille toakslede personvogn OHJ C 216. Den var så fin, at havde man lavet den i model, så ville man påstå, at den ikke fandtes i virkeligheden.



Jeg har altid syntes, at HTJ og OHJs pladebeklædte bogievogne med åbne endeperroner var særdeles nydelige. Her er OHJ C 218 i Vig. Tilsyneladende er det almindeligt med påskrifter udvendigt med "Rygere" og "Ikke rygere" på HTJ's og OHJ's vogne.



Vores tog fra Vig til Holbæk ruller ind på Vig station. Det er HTJ 22, der leverer trækraften til det beskedne tog.

Køb et
årsabonnement på
Spor og baner...

eller

Få en
annonce med i
Spor og baner...

Kontakt:

redaktion@spogbaner.dk

OHJ set oppefra

Af Flemming Søeborg

I anledning af Hans Gerner Christiansens artikel om OHJ i dette nummer og de kommende Lynette-modeller fra Heljan bringer vi dette luftfoto af Nykøbing Sj., hvor man kan se hele banegården med to Lynette-togsæt på spor 2. Bagest er tilkoblet rejsegodsvognen HTJ D 44. Ved pakhuset holder en af MaK-dieselvognene, en af de tidligere svenske bogievogne B 234 eller 235 holder i spor 3, og på det afgrenende spor til havnebanen holder et par vinrøde DSB CL-vogne og helt til venstre en enlig godsvogn – nok en af OHJ's egne, lange Q-vogne. Endvidere ses en række blandede godsvogne, som er sværere at identificere, da billedet er fuldt af raster. Selv i stor gengivelse er det ikke til at tyde vogntyperne nøjagtigt, men der er tre åbne og en lukket godsvogn – samt muligvis en hvid vogn?

Ganske pudsigt er det at studere den røde vognkasse i billedets midte helt



Postkort over Nykøbing Sj. Arkiv SoB

forneden – det ser nemlig ud til at være en Q-vognkasse (med hvid litring) – et lidt underligt sted at anbringe en vognkasse, klos op ad et parcel-

hus. Kender nogle læsere til årsagen? Billedet er et postkort, stemplet den 12.7.85, så det må være optaget noget tid før denne dato. ■

Rangeropgaver



Tekst, fotos og tegninger Rasmus Wiuff

Mon ikke enhver med en modeljernbane har været rangermester? Altså planlagt og løst forskellige rangeropgaver, for eksempel opstilling af en person-togsstamme med vognene i en bestemt rækkefølge. Og naturligvis uden brug af hænder, bortset fra ved afkobling. Jeg har selv mest dyrket disciplinen i forbindelse med rangering af godsvogne, hvor mulighederne nærmest er uendelige. Mine børnebørn synes også, at det er sjovt at få stillet simple rangeropgaver på julebanen, det minder jo lidt om de virtuelle spil, de ellers bruger så meget tid på.

Det mest spændende er at efterligne virkelige rangeropgaver. Nogle gange har man måske ikke de nødvendige spor og vogne, men så kan man jo forsøge at løse opgaverne under givne begrænsninger. Selvom der ikke mere rangers meget med godsvogne i Danmark, så er det dog stadig muligt at hente inspiration til virkelighedstro rangeropgaver, for eksempel i Kolding og Vejle.

Jeg vil i denne artikel tage udgangspunkt i en ganske simpel opgave, nemlig udskiftning af lokomotiv foran ståltoget fra Frederiksværk til Ringsted og retur.

Ståltoget i Høje Taastrup

Indtil for ca. ti år siden kørte Frederiksværkbanen godstog med stål fra Frederiksværk til Høje Taastrup via S-banen Hillerød-København-Tåstrup. I Høje Taastrup overtog Railion den videre kørsel til Ringsted, hvorfra vognene blev sendt med blandede godstog til modtagere i Danmark og udlandet. Tomme vogne fra Ringsted til Frederiksværk blev også udvekslet i Høje Taastrup. Frederiksværkbanen (HFHJ) anvendte sine egne Mx-lokomotiver, normalt et eller to, men nogle gange helt op til tre maskiner. Railion nøjedes vist nok altid med en enkelt Mz.



Høje Taastrup den 29. august 2004. Railions Mz har afleveret de tomme vogne ude mod vest og er nu kørt ind på side-sporet ved S-togsdepotet, mens Frederiksværkbanens Mx 16 og 19 er ankommet med de lastede vogne fra Frederiksværk.



Mz 1457 afgår med de lastede vogne mod Ringsted.

Fra den store vejbro, som fører Hveen Boulevard over Vestbanen mellem Taastrup Station og Høje Taastrup Station, er der et udmærket udsyn over den del af baneterrænet, hvor lokomotivudvekslingen fandt sted. Torsdag den 19. august 2004 tog jeg lidt billeder fra denne bro. Det var en god dag med mange vogne: 19 lastede vogne i GF 91459 fra Frederiksværk og cirka det samme antal returvogne i G 9340 fra Ringsted. Vognene var en blanding af to-, fire- og seks-akslede fladvogne, med eller uden lave sidevægge. Jeg har tidligere her i bladet fortalt mere detaljeret om ståltogets vogne m.m. i nr. 22, august 2015.

Tirsdag den 19. december 2006 kørte det sidste HFHJ-tog trukket af Mx 16 og Mx 19. Efter at have afleveret dagens høst i Høje Taastrup kørte maskinerne solo sent om aftenen retur til standplad-

sen i Hundested. Stoppet var en konsekvens af strukturændringerne i privatbanerne omkring hovedstaden. Det selvstændige Frederiksværkbanen var blevet en del af Lokalbanelen, hvis hovedopgave var transport af passagerer for Movia. Og de gamle Mx-maskinerne trængte til kostbare hovedreparationer, som Lokalbanelen ikke kunne forsvare økonomisk.

I januar 2008 genoptog CFL Cargo Danmark Aps godstransporterne fra Frederiksværk, men nu via Lille Nord (Hillerød-Snekkersten), dvs. uden om S-banen og med kørsel helt til Ringsted. CFL kørte som underleverandør til Railion Danmark A/S, som så for ca. et år siden selv overtog kørslen – nu under navnet DB Schenker, som på det seneste er skiftet til DB Cargo Scandinavia.

Men det er de gode gamle HFHJ-tider vi skal se nærmere på her, og især lokomotivudvekslingen i Høje Taastrup. En sådan udveksling kan give inspiration til tilsvarende udvekslinger på modelbanen. Jo mere virkelighedstro rangeringerne på modelbanen er, jo mere spændende er det at køre med modeltog.

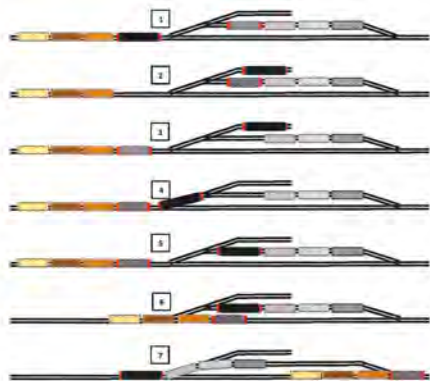
I Høje Taastrup kom Mz-toget fra vest på den 4-sporede fjernbane fra Hedehusene, mens Mx-toget kom fra øst på den dobbeltsporede S-bane. Begge tog kørte via flere sporskifter ind på nogle parallelspor, altså alt i alt en ganske kompliceret sporgeometri, som de færreste kan efterligne på modelbanen. Men hvis vi ser bort fra dobbeltspor m.m., kan vi koge hele udvekslingen ned til at finde sted på en enkeltsporet jernbane, således som det er vist i spordiagrammet med de syv vigtigste situationer. For overskuelighedens skyld ses på to korte tog med hver kun tre vogne.



Ståltoget er afkoblet og de to maskiner skal nu ud og hente de tomme vogne.



Mens den sidste vogn i ståltoget mod Ringsted ses nederst til venstre, er de to MX'er i fuld fart på vej med tomme vogne mod Frederiksværk ad S-banens spor.



Tegning 1: Lokomotivudvekslingen i Høje Taastrup, skridt for skridt.

Forløbet i Høje Taastrup kan nu beskrives således, jf. nummereringen i tegning 1:

- 1) Her er de to tog netop ankommet, Mz fra Ringsted med de tomme vogne (fra vest, dvs. fra venstre) og Mx med de lastede vogne med stål fra Frederiksværk (fra øst, dvs. fra højre). Dette er alt så første stop for begge tog.
- 2) Mz kører ind på et lille sidespor, så den tomme vognstamme er fri. Dette er andet stop for Mz. Svarer til foto 1.
- 3) Nu er Mx kørt hen og har koblet de tomme vogne på. Dette er andet og sidste stop for denne maskine.
- 4) Mz forlader sidesporet, tredje stop.
- 5) Mz kobler på de lastede vogne, fjerde og sidste stop for denne maskine.
- 6) Mx kører af sted mod Frederiksværk med de tomme vogne.
- 7) Mz kører af sted mod Ringsted med de lastede vogne. Svarer til foto 4.

Samlet har de to lokomotiver altså stoppet og startet i alt 6 gange, heraf Mx to og Mz fire gange. Der er brugt tre sporskifter og et sporareal med en samlet længde på ca. to toglængder, idet der jo skal være plads til også de meget lange tog, hvorfor vi kan se bort fra længden af sporskifter m.m. Og den største bredde af sporarealet svarer til tre spor.

Rangeropgaver

Man kan spørge, om der findes andre sporplaner, som for eksempel reducerer antallet af stop/start eller antallet af sporskifter? I den viste plan, tegning 1, vil det eksempelvis være muligt at undvære det lille sidespor, idet Mz'en jo i stedet for kunne have fortsat ud ad hovedsporet og ventet på den sydlige side af Mx'en. Der har naturligvis været gode trafikale grunde i Høje Taastrup til, at denne løsning ikke blev anvendt. Men på modelbanen kunne den jo være acceptabel. I så fald har vi altså kun brug for to sporskifter. Og den største bredde af sporarealet er samtidigt reduceret til kun to spor.

Men hvordan kan man optimere de omtalte parametre alt efter det aktuelle behov? Hvis nu man ønsker anvendt så få sporskifter som muligt eller så få stop/start som muligt, hvordan skal sporplanen så udformes?

Lad os formulere ovenstående som egentlige opgaver:

Opgave A:

Hvad er det færreste antal sporskifter, man kan nøjes med, og hvor mange stop/start kræver en sådan sporplan som minimum?

Opgave B:

Hvad er det færreste antal stop/start, man kan opnå, og hvordan skal sporplanen i så fald udformes, og hvor mange sporskifter kræves som minimum?

Opgave C:

Hvordan skal sporplanen udformes for at få den korteste længde med anvendelse af det færrest mulige antal sporskifter – hvor mange stop/start kræver det?

Opgave D:

Hvordan skal sporplanen udformes for at få den korteste længde med det færreste antal stop/start – hvor mange sporskifter kræver det?

Der findes næppe entydige løsninger til alle opgaver. For man kan altid komme med relevante jernbanetekniske muligheder eller begrænsninger, som gør rangeringen enten lettere eller endnu mere kompliceret. Jeg vil derfor præcisere, at løsningerne forudsætter plant terræn og forbud mod stødrangering. Man må heller ikke afkoble fra kørende tog. Alle af- og tilkoblinger skal altså ske med stillestående tog, og godsvognene må kun bevæge sig tilkoblet et lokomotiv.

I næste nummer vil jeg give mine løsningsforslag. Inden da kan læserne selv hen over julen finde løsninger eller finde på andre og sværere opgaver. Man kan for overskuelighedens skyld skrive løsningerne ind i skemaet.

Opgave	Bredde, antal, spor	Længde, antal, toglængder	Antal, sporskifter	Antal stop/start
Høje Taastrup, svarende til tegning 1	3	2	3	6
Høje Taastrup uden sidespor	2	2	2	6
Opgave A				
Opgave B				
Opgave C				
Opgave D				



EKSKLUSIVE Y-TOG

NYHED!

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,-

GRIBSKOVBANEN



4131 - GRIBSKOVBANEN YM 3 + YS 43

Begrænset
oplag

FORUDBESTILLINGSPRIS

Kr. 2.795,-

Vejl. udsalgspris
Kr. 2.995,-

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

Erindringer fra 46 år i DSB



Ventesalen i Haslev cirka 1950.
Foto Danmarks Jernbanemuseum

Fortalt af Allan Testrup

Trafikmedhjælper/trafikassistent Haslev 1960-64

I 1960 havde stationsbyen Haslev lidt over 6.000 indbyggere. Det var på den tid Danmarks største stationsby (ikke købstad), men var større end flere købstæder. Byen havde da også købstadspræg med mange forretninger i den lange hovedgade, Jernbanegade, der gik fra kirken og til stationen. Byen havde også eget svineslagteri, Haslev Bank og Haslev Sparekasse, hovedsæde for SEAS, flere mellemstore virksomheder (møbelvirksomheder) egen politistation og dommerkontor, Haslev Bio, stor købmandshandel med tømmerplads og privat sidespor lige ved stationen. Her lå også byens førende hotel, Jernbanehotellet (jeg tror, at Hotel Postgården i Matador handlede om netop dette hotel). Mejeriet Trifolium, engang Danmarks største andelsmejeri, var lukket og der var nu nogle mindre virksomheder. Haslev var i mange år præget af Indre Mission, der åbnede flere forskellige skoler, seminarium, Haslev Højsko-

le, Haslev udvidede Højskole, Haslev Håndværkerhøjskole, husholdningsskole, der stadig fandtes, og hvor eleverne kom fra hele landet. Skolernes elever satte deres præg på byen

Jeg havde lejet et værelse hos et ægtepar ca. 10 minutter fra stationen og fået aftale med fru Henriksens pensionat. Kun, når jeg havde kontorassistenttur om eftermiddagen, kunne jeg ikke få varm mad om aftenen, men fik så en madpakke. Efter et par måneder fik jeg et klubværelse på det tidligere Trifolium Mejeri lige ved stationen. Det var på en lang gang, hvor mejeristerne havde haft værelser. Der var fælles køkken, toiletter og bad. Jeg købte nye møbler, da værelset var umøbleret. Det var dejligt at have sine egne møbler. På gangen boede mest unge mænd, en del var elever på seminariet. Jeg havde været på session, hvor jeg blev erklæret "betinget tjenestedygtig" pga. en hudsygdom og blev ikke indkaldt. Det var ved at give problemer med senere tjenestemandsansættelse ved DSB, men en lægeattest fra Finseninstituttet hjalp mig. Stationen kendte jeg fra min elevtid fra 1957-58, men der var dog visse

ændringer i personalet på kontoret. Stationsforstanderen var nu K.F. Anderson, P.S. Kragh var nu trafikkontrollør, trafikassistent Mårup var der stadig, og kontorassistenten hed nu Bente og Anni, og de var jævnaldrende med mig. Portørpersonalet var på 15 mand. Stationen var togfølgestation ved alle tog og betjent fra kl. 5.50 og til kl. 4.00. Den var lukket i togfri tid kl. 4.00-5.50. I sydenden fandtes overkørslen for Ringstedvej, som var eneste forbindelse mellem de to bydele. Her var bomme, der blev manuelt betjent af stationens personale. Der var ingen gennemkørende tog, og toggangen på strækningen Roskilde-Køge-Næstved var ikke ret stor. Der var på hverdage ni passagertog mod Næstved (og Nykøbing F) og ti mod København samt et godstog i hver retning og så posttog 2105 mod Nykøbing F. Det gav nogle lange pauser. På lørdage og søn- og helligdage var der flere passagertog i begge retninger. Stationsforstanderen havde fast mellemvagt undtagen søndag, hvor han havde morgenvagt. Kragh og Mårup skiftede mellem morgenvagt og aften/nattevagt i en uge ad

gangen med overgang om søndagen. Jeg var fridags afløser også for kontor-assistenterne. Det betød, at jeg havde nogle dage, hvor jeg afløste på andre stationer. Der var ikke mere elever til uddannelse på stationen

Arbejdet på kontoret kendte jeg fra elevtiden, men det var nyt at skulle være fungerende stationsbestyrer. Min første vagt var en morgenvagt, jeg var alene på kontoret til kl. 7.00, hvor jeg både skulle sælge billetter og ekspedere tog. Lidt nervøs var jeg dog, men det gik fint. Fra kl. 7.00 skulle der hjælpes med ekspedition af ankomne fragtbreve, skrankeekspedition, og så skulle hovedkassen gøres op, så regnskabet var klar til aflevering til stationsforstanderen, når han mødte til mellemvagt kl. 12.00. I løbet af vagten var der kun seks togekspeditioner. Så formiddagen kunne godt blive lidt lang.

En formiddag, vistnok i 1961, var der sket et uheld mellem Ringsted og Roskilde, der betød, at strækningen var spærret. Så der blev tillyst flere særtog over Køge, så der blev travlt. Det var internationale tog og enkelte andre. Der blev formiddagsroen pludseligt brudt, og jeg fik meget travlt. Flere planlagte krydsninger måtte forlægges til andre stationer pga. forsinkelser, plantog skulle underrettes om ekstraordinære krydsninger. Og alle tog skulle bagpå forsynes med "særtogssignalering" én hhv. to hvide plader for "særtog følger i samme eller modsatte retning" af hensyn til personale, der arbejdede ved sporet ude på strækningen. På et tidspunkt kom stationsforstanderen ned fra lejigheden på 1. sal, han gik ind på sit kontor, men lukkede ikke døren. Lidt efter kom Kragh, der også boede på 1. sal. Han begyndte at blande sig, han mente nok, at han var bedre til at klare det end mig. Men nu kom stationsforstanderen ind på kontoret og bad Kragh om at gå igen, for jeg klarede det udmærket, og det var mig, der var stationsbestyrer. Stationsforstanderen fulgte åbenbart med i min håndtering af togekspeditionen, men blandede sig ikke. Den dag fik jeg prøvet en del af det, jeg havde lært om togekspedition. Den 10. april 1961 gav jeg afgang for godstog 2109 i spor 2 uden at sikre mig, at sporskifterne stod korrekt. Så sporskifte 119 blev kørt op i aflåst stilling. Det gav en påtale og en bøde på 5 kr. Det er den eneste gang, jeg har fået en sikkerhedspåtale i DSB.



Underretningssignaler foran på lokomotiver. Arkiv SoB

- | | | | | |
|--|---|--------------------------------|---|----------------------|
| 2 | } | Kendings-Signal for Tog | { | . . Rød Skive - Dag |
| 3 | | | | . . Rødt Lys - Nat |
| der paa dobbeltsporet Bane
kører paa venstre Spor | | | | |
| 4 | } | Kendings-Signal for Ar- | { | . . Hvid Skive - Dag |
| 5 | | | | . . Hvidt Lys - Nat |
| bejds- og Hjælpetog | | | | |



- | | | | | |
|-------------------------|---|-------------------------|---|---|
| 1 | } | Særtog vil komme | { | Hvid Skive bag paa sidste Vogn - Dag |
| 2 | | | | Hvidt Lys bag paa sidste Vogn - Nat |
| i samme Retning | | | | |
| 3 | } | Særtog vil komme | { | To hvide Skiver bag paa sidste Vogn - Dag |
| 4 | | | | To hvide Lys bag paa sidste Vogn - Nat |
| i modsat Retning | | | | |

Mandage var der travlt, da der normalt skulle sendes tre-fire godsvogne med kvæg til Gedser med tog 127 ca. kl. 10.30. Det gav ca. 15 minutters forsinkelse på tog 127, der dog kunne indhentes under opholdet i Næstved. Først kort før togafgang blev det klart, hvor mange vogne, der skulle med. Tog 127 blev fremført af en E-maskine, så der var trækraft nok. De fleste tog på strækningen blev fremført af litra Mo, enkelte tog og de to godstog af E-maskiner og andre af litra My. Morgenvagten sluttede kl. 12.30. kl. 12.00 overtog stationsforstanderen stationsbestyrertjenesten. Hans vagt sluttede kl. 19.30, hvor nattevagten mødte. I løbet af nattevagten var der kun syv togekspeditioner. Der var derfor lange pauser, og mellem kl. 1.00 og 3.00 kunne man godt få en lille lur. Derfor havde jeg sagt ja til at tage morgenvagt efter nattevagt for at få fridagsønsker til at gå op. Så blev jeg og sov fra kl. 4.00 til 6.00 på kontoret.

Om natten var der også en portør til bompasning og rengøring, men lidt kortspil blev der da af og til tid til. Jeg var aldrig nervøs, når jeg kl. 4.00 om natten og i mørke låste jeg mig ud helt alene (portøren sluttede kl. 3.40), og jeg havde jo både nøgler til stationen og pengeskabet.

Kontorassistentturene var fra kl. 7.00-13.00 og 15.00-16.30 eller 13.00-20.30. Om søndagen kun en tur kl. 7.00-14.30 (samtidig med stationsforstanderen). Jeg havde mest turen fra kl. 13.00, da den kunne bruges efter en nattevagt. Søndag aften var stationsbestyreren alene på kontoret og i billetsalget, og der kunne være travlt, samtidig var der flere tog og to togkrydsninger. Dengang var der i modsætning til i dag flere passagertog på lørdage og søn- og helligdage. De to godstog kørte ikke søn- og helligdage. Lørdag var på stationen som en hverdag med et ekstra eftermiddagstog fra København.

E-maskinerne blev brugt til at køre en del godstog med i 1960'erne. E 988 ses her med godstog ved Danshøj, den 10. juni 1968, Foto K.E.Jørgensen



Som tidligere skrevet var der nogle dage, hvor jeg disponibel og skulle afløse på andre stationer. Jeg fik ofte først besked om morgenen, hvor jeg skulle afløse, og mange gange var det en billetsalgstur på en S-togs station. Jeg var også på afløsning i "1701", der var DSB's telefonoplysning. Afløsning gav jo både udstationeringsgodtgørelse og overtid pga. rejsetid. En lidt speciel afløsning var, da jeg i tre dage skulle afløse i Vridsløselille Mellemblokpost (posten hed i øvrigt Albertslund). Pga. anlæg af S-banen mellem Glostrup og Tåstrup var den manuelle linjelok på fjernbanen afløst, og mellemblokposten blev ekstraordinær togfølgestation i retningen Tåstrup-Glostrup. Det betød, at der skulle foretages af- og tilbagemelding af togene, og mellemblokposten bemandedes med stationsbestyrer. To trafikekspedienter og jeg skulle dele døgn. Jeg var der alle tre dage fra kl. 14.00-22.00. Blokpasseren stillede signalet (der nu var indkørselssignal) efter ordre fra stationsbestyreren. Det var åbenbart ikke alt tog- og lokopersonale, der havde læst cirkulæret. At der blev givet afgang med afgangstok ved perronen (der normalt var trin-

bræt) kom overraskende for togførerne. Men også jeg blev "overrasket". Omkring kl. 17.00 standsede et gennemkørende tog, og lokoføreren kom hen til mig i blokposten og spurgte, "om dette var togfølgestation Vridsløselille". Det bekræftede jeg og spurgte samtidig, hvorfor han var stoppet. Jo, han måtte ikke køre videre, da han kun havde fået "kør" fra indkørselssignalet (der var jo kun en vinge) og ikke havde fået håndsignal "kør igennem" fra perronen, som signalreglementet foreskrev. Han havde fuldkommen ret, der var jo ikke noget udkørselssignal. Jeg tænkte på alle de tog, der var kørt forbi fra om morgenen, men nu måtte vi ud med to grønne flag om dagen og to grønne lys om natten for at give signal "kør igennem" ca. 25 meter efter indkørselssignalet, og flere lokoførere undrede sig og så spørgende ud. Og nogle gange nåede jeg det ikke, og togene kørte forbi alligevel!! Ak ja. Jeg følte mig lidt dum, som jeg stod der og viste gennemkørsel lige ved bloksignalet.

Op til de store helligdage jul og påske var der travlt på kontoret. DSB tilbød eleverne særlige billetter med rabat. De forskellige skoler afleverede lister

på elever, der ønskede billet med oplysning om den station, de skulle til. På nattevagten udstedte vi billetterne med rabat og afleverede dem så til skolerne, der udleverede billetterne og modtog betaling. Der var mange elever og især til vestjyske (indremissionske) egne. Skolerne sluttede samme dag før jul, og DSB havde indsat særtog fra Haslev til Slagelse med forbindelse til nattoget. Det gik ikke stille af før afgang. Alle eleverne dansede rundt i en stor kreds om stationsbygningen og sang julesalmer og julesange. Det var vist ikke dem alle, der var indremissionske, de fleste var i godt humør. Ved påske havde vi også billetlister, men der var ikke samlet "sidste dag" på skolerne, så der var ikke særtog. I øvrigt var mange elever på skolerne, fordi de tilbød uddannelser, der ikke kunne fås andre steder, især på Håndværkerhøjskolen, og derfor ikke pga. at skolen tilhørte Indre Mission. I ugerne op til jul havde posttog 2105 bagest i toget en godsvogn med pakker til Haslev. Den blev af toget rangeret ind på sidesporet til tømmerspladsen, og den kunne lige stå lige efter afløbssposkiftet til spor 1 i nærheden af posthuset.

Den 1. september 1962 blev jeg udnævnt til trafikassistent. Der var i min tid i Haslev flere gange, hvor sne var årsag til store togforsinkelser. To gange mødte jeg på morgenvagt, hvor et forsinket posttog 2105 holdt i Haslev, og nattevagten stadig var på arbejde. På grund af sneen kunne der ikke krydses på landstationerne, der havde været ubetjent i aften- og natte-timerne, og Næstved kunne ikke tage flere tog. Det gav en del ekstraarbejde, da det også kunne være vanskeligt at krydse med morgentoget 118 mod København i Haslev.

Haslev var sommerferierække med Gedser, der leverede afløser til Haslev. Som den yngste i rækken valgte jeg sidst, og der var i 1962 kun to uger sidst i september tilbage. Jeg tog på en ti dages rejse med DSB Rejsebureau til Rom med tog. Og havde en skøn ferie, det var første gang, jeg var i det sydlige Europa, og jeg blev meget begejstret for Rom, som jeg senere besøgte flere gange.

På gangen, hvor jeg boede, var der som sagt en del seminarieelever, og nogle af dem kom fra Færøerne. De havde lavet en klub, lejet et stort værelse som "festlokale", hvor der hang krus i loftet. Der gik det tit lystigt for sig, når jeg kom hjem fra nattevagt. Jeg blev ofte inviteret indenfor, og i flere timer dansede jeg færøsk runddans med to trin fem og et tilbage osv. Dengang skulle alle, der læste til lærer, spille på et instrument. Mange valgte violin, og så var vi andre tvangsindlagt til at høre på, det var ikke alle, der lærte det. Men festligt var der på gangen. De to kontorassistenter og jeg blev rigtig gode venner (jeg er stadig på jule- og fødselsdagsskort med Bente). Udover at vi arbejdede godt sammen, mødtes vi også udenfor tjenesten. En dag inviterede Bente mig til gudstjeneste en søndag. Hun kunne på forhånd fortælle, hvem af byens "fine borgere", der kom for sent. Og hun havde ret, de kom for sent, for at "de mission-ske" kunne se, at de var i kirken! På Jernbanehotellet var der nogle gange bal, især for borgerskabet, det passede ikke Indre Mission. Det var også her, at DSB holdt rejse-matiné med film en gang om året, og det var en velbesøgt aften, hvor også vi medarbejdere på stationen blev præsenteret. Hvor mange kunder det gav, ved jeg ikke, vi mærkede ikke ret megen interesse for togrejser på stationen, men måske Rejsebureau Næstved fik noget ud af

det. Men jeg fik dog nogle gange lejlighed til at tilrettelægge nogle rejser til udlandet for nogle i byen, som jeg fik forbindelse med. I januar 1961 holdt jeg skiferie i Norge, og i september måned tog jeg på en rundrejse i Sverige, jeg havde jo nu fået frirejse på de nordiske baner.

Også biografen viste film, som Indre Mission heller ikke brød sig om.

Fra pensionatet var vi nogle unge mænd, der tog til bal i omegnens forsamlingshuse. Medlemskort til VU eller pågældende idrætsforening i den ene ende og billet i den anden. Frem og tilbage på cykel, men vi havde det sjovt, i øvrigt var der ofte slagsmål mellem grupper fra de forskellige

landsbyer. Der var også dyrskue på Bregentved Gods med bal, og Anni og jeg tog derud på Annis scooter. Tæt på stationen boede Elly og Gunnar. Gunnar var portør på stationen, hvor han passede varehuset. Deres hjem var utroligt gæstfrit, og der var altid kaffe på kanden. Der har jeg tilbragt mange timer bl.a. med at se fjernsyn. De bor der stadig, og jeg besøger dem et par gange om året og har sammen med min kone deltaget i flere runde fødselsdags- og bryllupsdagsfester hos dem. Ellys søster Ingrid blev i 1964 ansat på stationen, hvor hun var i mange år, kendt som "moster".



Astrid Birkebak passer telefonen i '1701' den 3. marts 1967. Foto Kurt Jeppesen

*Nedramning af køretrådsrast mellem Albertslund og Tåstrup den 3. august 1962.
Foto Holger B.D. Sørensen*



*Stor ombygning ved Vridsløselille Trinbræt 28. oktober 1961. Daglyssignalerne bagest
er endnu ikke taget i brug. Foto Holger B.D. Sørensen*



På et tidspunkt i 1963 søgte Anni til Vejle. I september måned gik ferien igen til Rom, denne gang sammen

med Anni, en lokofører (der boede i Haslev, husker ikke navnet) og en pige, jeg havde mødt på Rom-turen

Nr. 84. »Kør igennem«.

Dagsignal.



Signalgiveren står med front mod det kommende tog og viser *to grønne flag* mod sporet lodret over hinanden.

Natsignal.



Signalgiveren viser *to grønne lys* lodret over hinanden i ca. $\frac{1}{2}$ m indbyrdes afstand mod det kommende tog.

Signalet 'Kør igennem' ved dag og ved nat som angivet i Danske Statsbaners Sikkerhedsreglement af 1944 (SIR). Arkiv SoB

1962. Og i sidst i 1963 søgte Bente sin afsked fra DSB. Nye kontorassistenter blev ansat. Den første hed Sonja og den næste Hanne, der senere søgte ind som elev og flere år var i Næstved.

Oplandet til Haslev er ret stort, og jeg tog på flere cykelture i omegnen. Jeg var også jævnligt hjemme i Virum, men havde desværre mistet kontakten med mine venner og skolekammerater der og også FDF gled fra mig. På et tidspunkt blev jeg overtalt til at blive kasserer i Haslev Idrætsforening og det gav mig nogle venner i byen.

Arbejdet på stationen var meget alsidigt og gav mig et godt grundlag for fremtiden. I 1963 begyndte DSB at planlægge ændringer i Haslev, der var ret dyr i drift. Bommene skulle ændres til automatik, og stationen ændres til også at være "ubetjent station". Meget forståeligt, men desværre også besparelser. Når ændringerne var på plads, og den indskrænkede drift skulle sættes i kraft, skulle Mårup og jeg forflyttes. Så jeg søgte om at blive afløser i 1. distrikt, og fra den 1. maj blev jeg forflyttet til Roskilde med funktion som afløser. Slut med Haslev, troede jeg, men herom i næste afsnit. ■

E-maskine med godstog passerer Albertslund i 1960'erne. Foto Holger B.D. Sørensen



Allan kunne blandt andet have set et Ds-lokomotiv fra 1933 på sin rejse i Sverige. Det blev i 1942 til litra Dg og i 1960 til litra Du. Foto Jan Walter, 6. maj 1934, Lund



Motorvogn fra Saltsjöbanan ved Stockholm den 4. januar 1950. Foto Jan Walter



Et kig tilbage på Haslev station fra toget den 12. februar 1961. Foto K.E. Jørgensen

SPOR OG BANER
Model eller virkelighed

*ønsker
Glædelig jul
og godt nytår*

*udkommer
næste gang*

**23. feb.
2017**

En rejse gennem Sverige i model

Af Flemming Søeborg; fotos Rikard Derving

Det svenske forlag Modellrallaren har netop udgivet en bog om Rikard Dervings fantastiske anlæg "Mälarkö-Mollsjö Järnvägar" (MMJ). Anlægstemaet er Sverige i midten af 1950'erne – ikke noget konkret sted, men et fiktivt sted, der kunne være "hvorsomhelst" i landet. Rikard Dervings udgangspunkt er dog barndommens Tjörnarps i Skåne, og i forordet skriver forfatteren Jocke Sannagård, at "det är en skulptur av en verklighet i förändring. Sagan om et samhälle i utveckling och ett levande dokument av en tid som varit". Videre hedder det, at "med verkligheten som bärkraft och helheten som målsättning" er MMJ vokset frem i villaens kælder.

Teksten fortæller dels om anlægget, dels om Sverige og udviklingen i landet og på jernbanerne generelt, men også om Rikard Dervings egen "skæbne" fra Märklinist til sublim modelbygger, delvist via besøg i Malmö Modelljárnvägs-klubb.

Anlægget er ikke overvældende stort – det fylder to kælderrum – og anlægsdelene er heller ikke særligt dybe, vel mellem 25-75 cm. Det er konstrueret på krydsfinérplader, ophængt på hyldeknaegte. Der er ikke mange spor på anlægget – derimod slynger sporene sig på utroligt realistisk vis gennem landskabet, rundt om klippefremspring, langs søbredder, gennem skove, forbi nogle mindre samfund, der hver især har de-

res egne identiteter – og det alt sammen er lavet, så man føler, at man kunne gå lige ind i naturen eller de små bysamfund og føle sig hjemme på stedet. Det er en enkeltsporet rundbane, men en tunnel undervejs skal gøre det ud for den tænkte forbindelse til omverdenen og kan dermed legitimere alle slags forskellige køretøjer på banen – en elegant løsning på dét problem.

Ingen kompromis'er

Realismen – for her er der tale om ekstremt flot og gennemført modelbyggeri – skyldes dels de perfekte huse, der er bygget af Stefan Jönsson, dels det overbevisende landskab med håndlavede træer og måske især de mange søer, der skaber flotte landskabseffekter. Her ser man tydeligt, at landskabet var der før jernbanen – men samtidig følger jernbanen nye og betagende elementer ind i landskabet. Vandet er skabt ved, at Rikard Derving først har malet fladen med sort lakfarve isprængt grønne partier. Derefter er det hele malet med Nordsjö helblank lak adskillige gange (med fuldstændig tørring mellem lagene). Resultatet bliver meget overbevisende til søer og andre større, relativt stille vandoverflader.

Togene er jo alligevel det centrale og hovedpunktet på modeljernbanen. Der er tale om modeller i allerbedste kvalitet – heraf mange håndbyggede Brimalm-modeller – på Roco- og Peco-spor (code 100 og 75). Der er også modeller fra Jeco, Roco, Perl, NMJ, Heljan, hobbytrade og andre fabrikater på sporene –

med biler fra bl.a. EpokeModeller. Alt materiel er forsynet med de sirlige og nærmest usynlige Göteborg-koblinger, hvilket bidrager yderligere til realismen. Når man først får øjnene op for disse koblinger, er det meget svært fremover at tolerere de grove standardkoblinger, vi alle ellers benytter.

Der er alle arter af traktion på anlægget – damp, elektricitet, diesel, og flere maskintyper beskrives i teksten – såvel i virkeligheden som i model. Anlægget er trods de mange master til køretråd ikke forsynet med tråd, for dels vil den altid være i vejen, dels er alle fabrikater i følge Rikard Derving for kraftige – og så er det bedre helt at undlade dem. Det samme gælder f.eks. glastruder i remise-døre – der er også udeladt, da de ellers blev for synlige i de åbne døre.

Tips, råd vejledning

Teksten giver mange råd med hensyn til, hvordan man kan opbygge anlægget, men det er mere af generel art end en egentlig byggebeskrivelse, der er tale om. Der er dog mange gode tips og idéer med henvisninger til de fremragende billeder, og Rikard Derving råder til, at man gør én del af anlægget færdigt ad gangen. Vigtigt er det at tænke over helheden – og at begrænse sig. Blot nogle få huse, der er placeret gennemtænkt, kan gøre det ud for et bysamfund. På "landsbygden" i 1950'erne var der ikke mange biler (heller ikke i Danmark!), og de figurer, der er på banegården og andre steder, skal have en relevans, et alibi, for at være der.

Skinnebusserne Y6, Y7 og Y8 blev fra 1950 et almindeligt syn på de uelektrificerede sidebaner, men de kørte også med lokaltog under køretråden som her i Mollsjö Bemærk den enlige passager



Mange af effekterne på anlægget er overraskende enkle – baggrunden er blot malet på, men giver alligevel stor dybdefornemmelse trods anlægsdelenes ringe dybde. Ballasten på sporene er blot almindeligt strandsand flere steder. Mere vigtigt er det, at man bevarer sansen for proportioner, for materialevalg og -tykkelser og for kompetent patinerings – og efterlever den tyske grundsætning: *”Weniger ist mehr”* (”Mindre eller færre ting betyder mere”, underforstået: spar på detaljerne!).

Bogen slutter med, at flere kolleger og venner giver deres mening til kende om anlægget – det er glimrende og tjener til at perspektivere denne fremragende beretning yderligere. Og billederne i bogen? De er – som disse i artiklen viser – så fantastiske, at de hver især byder på en rejse ind i et eget univers, til dels i farver, til dels i sepia-toner. Der er tale om en æstetisk meget smuk bog med en fascinerende beretning om en model-



Hovedgaden i Mollsjo set i et perspektiv, som kun kameraet kan fange. Til venstre i forgrunden ses banegårdens bagside

jernbane af allerhøjeste karat, og alle vil kunne få udbytte af at læse bogen – det er en rejse ind i den tid, der var engang.

Sannagård, Jocke: Mälarviken-Mollsjo Järnvägar. Modellrallaren 2016. 146 sider, tværformat, stift bind, rigt illustreret. ■

Vejl. pris SEK 295,-
Sælges kun gennem webbutikken

www.bokforlaget-modellrallaren.se,
e-mail jocke@modellrallaren.se

McK ind i epoke III

Af Vagn Holstein

Den 28. oktober skulle vise sig mere skelsættende, end jeg havde regnet med, da jeg cyklede hjemmefra for at tage til ”Kystbanen” i Ordrup. Skelsættende, fordi jeg under ingen omstændigheder havde turdet håbe på det, der blev afsløret.

Ved en vitrine omviklet med sort klæde vogtede Peter Øgård over nyhederne, som ville blive afsløret kl. 15 efter at alle tilstedeværende, og det var mange, havde fået lejlighed til at gætte på, hvad der var under klædet. Ingen gættede rigtigt: Stor var overraskelsen, da det viste sig, at McK’s første damplokomotiv – en Q-maskine – bliver lavet! Der er rettere tale om to nye modeller, idet begge versioner bliver fremstillet. Som om det ikke var overraskende nok, var der endvidere en Ea-rejsegodsvogn (senere litereret DH) samt lange TUBORG-vogne! Jeg kan med rimelig sikkerhed sige, at Kasper Bang Jensen har udøvet rettidig omhu i sit lobbyarbejde. Tak til både ham og Peter for nogle glimrende valg! Det viser endnu en gang, at J.O. Krag’s berømte udtalelse ”at man har et standpunkt, til man får et nyt”, er en

evig sandhed, som man ikke behøver at skamme sig over, tværtimod, det viser mod og mandshjerte til at prøve noget nyt. I dette tilfælde kan jeg bare sige, at McK bliver meget mere interessant for mig og alle de andre epoke III-entusiaster.

Q-maskinen har en helt særlig plads i mit hjerte, det var nemlig det første damplokomotiv, jeg fik lov til at betjene: Det var en aften i 1963, hvor min fars og min aftentur på Århus havn endte nede i nærheden af Toldboden. Her faldt vi i snak med føreren af en Q-maskine, som rangerede. Vi blev inviteret op på førerpladsen, og da det hurtigt gik op for den flinke lokofører, at jeg vidste en del om,

hvordan et damplokomotiv virkede, så sagde han pludselig, mens han lænede sig langt ud af vinduet: ”Giv den lige et lille nøk på regulatoren”. Jeg havde jo set, hvor nemt han nærmest skødesløst åbnede og lukkede regulatoren, så jeg trådte hen til håndtaget for at opdage, at en splejs som jeg på 14 år måtte lægge alle kræfter i for at flytte den det mindste! Et øjeblik senere bad han mig om at lægge styringen om. Javel, jeg trykker klinken ind, og bums! Så rev håndtaget mig med ud i ”fuldt frem” – der var ikke meget afbalancering i det stangtræk! Det vil jeg mindes med en særlig glæde, når jeg om ca. et år kan køre med min egen Q-maskine fra McK. ■



*Kapløb mellem Frichs-Ardelt og Q-maskine - hvem kommer mon først.
Foto Vagn Holstein*



Q 350 på Fredericia Maskindepot, den 17. november 1968. Maskinen er i dag bevaret hos Geesthachter Eisenbahn ved Hamborg. Foto Vagn Holstein



Peter Øgård beundrer sine nye modeller. Foto Vagn Holstein



Maskindepot Århus med Q 346, den 28. oktober 1969. Foto Vigand Rasmussen



Midtkraft., den 30. oktober 1969. Foto Vigand Rasmussen



EA-rejsegodsvognen i rå udgave. Foto Vagn Holstein



Q-maskine med superdetaljeret indre. Bemærk også Tuborg-paraplyen bagest. Foto Vagn Holstein

IC3 – det sidste, danske togdesign

Af Flemming Søeborg

Selvom DSB med indførelsen af InterCity-konceptet i 1974 foretog et stort spring frem i rejseudbuddet mht. kvalitet, hyppighed og service, viste det sig, at den almindelige rejsetid på tværs gennem landet stort set var den samme som i 1935; det var rangeringen ved Storebælt, der tog tid. Det ændrede nye og store færger ikke ved, og APO-lyntoget (prototype-lyntoget, IC5 og hvad det ellers hed) ændrede heller ikke meget ved det. Dertil kom konstante, politiske signalforvirringer – skulle hele banenettet elektrificeres, skulle der bygges en Storebæltsbro, hvordan skulle landets trafikstruktur være? Det gav en masse usikkerhedsmomenter og gjorde en optimal planlægning svær. Der måtte nytænkning til.

Den nytænkning bestod i togsæt – selvkørende sæt, der selv kørte ombord på færgerne og nemt ville kunne deles i mindre enheder undervejs. Det var den unge ingeniør Niels Tougaard Nielsen, der først og fremmest plæderede for denne kongstanke, suppleret af DSB's chefarkitekt Jens Nielsen, manden bag det stramme designprogram. Idéen om de selvkørende togsæt tog form fra 1982, og en bærende idé var den frie gennemgang gennem hele toget, der også skulle kunne deles undervejs.

Det blev en lang udviklingsproces, hvor virksomheden Scandia, der skulle bygge de nye togsæt, IC3, kom på



IC3....



... tegnet af



.. Erling Nederland. Arkiv SoB

en meget hård prøve med utallige udfordringer. Hvor det førhen havde været DSB, der kom med tegninger og specifikationer til udviklingsarbejdet, lå hele denne side nu hos Scandia, der selv måtte finde frem til løsningerne, herunder hensynet til normer, standarder, servicevenlighed og pålidelighed. Det var noget af en hård nyser for virksomheden, der havde ryggen op mod muren, og det kostede også selvstændigheden.



Togsæt 21 og 53 ved Narvik station under vintertest 1992. Foto Stig M. Søndergård - bane bøger

Bogen fortæller hele udviklingsforløbet så fængende, at det er svært at lægge bogen fra sig, når man først er kommet i gang med den. Forfatteren Benny Knudsen har været kvalitetsingeniør på ABB Scandia og har derigennem et indgående kendskab til hele Flexliner-konceptet – IC3, IR4, IC2, Øresundstogene m.m., og fortællingen er meget levende med utallige anekdoter og forklarende indslag. Som almindelig læser får man en meget grundlæggende beretning om IC3-togenes struktur, opbygning og funktion, selv ATC-systemet forklares, så også børn kan forstå det, og man kan kun beklage forløbet for IC3 – nemlig at konceptet ikke er blevet videreudviklet, f.eks. med nye mellemvogne, bedre servicetilbud til passagererne og fornyet satsning på IC3-grundtanken – de fleksible tog. Den idé døde med de lige så dødfødte IC4-tog.

IC3-toget er lige nyt, hver gang man ser det, og det er som om, at det altid har været der – IC3 er en dansk designklassiker, som teoretisk kunne fortsætte ”i al evighed” på skinnerne med udskiftning af sliddele og opfriskning af interiør

Bogen er ganske enkelt fremragende. Den er fyldt med spændende illustrationer og masser af ”inside informationer”. Køb og læs den – gerne på din næste tur i IC3 – altså hvis der ikke går ild i toget undervejs!

Knudsen, Benny, Under medvirken af John Poulsen: IC3. Det sidste danske togdesign. bane bøger 2016. 120 sider. Vejl. pris 245,- kr.



Et kig ud over IC3-faciliteterne i Sonnesgade, Århus først i 1990'erne. Foto Bombardier Transportation - bane bøger

FS-vognen fra A.C.M.E.



ACBcz-vognen er her i korrekt farvegengivelse. Foto Jan Bojsen Hager

Jan Bojsen Hager har en lidt mere uddybende tekst vedrørende FS-pas-sagervognen, der var omtalt i sidste nummer. Her er et uddrag af hans brev:

"En brun italiener": Det er sikkert rigtigt, at det er en gammel form, der er blevet "støvet af". For mange år siden - mit bedste bud er cirka ti år - udgav Tog & Tekno i Aalborg et sæt med tre italienske vogne + en Cc fra Heljan under overskriften "Skandinavien Italien Express". I løb vægt kunne købes en dertil passende italiensk rejsegodsvogn. Disse fire "brune italienere" er netop lavet af A.C.M.E.

De fire italienske vogne er litereret således:

Dz 83048 (rejsegods)

Az 23021 (1. klasse)

Bz 45075 (2. klasse)

ACBcz 64302 (1. + 2. klasse)

Den sidste vogn ligner udefra den i bladet omtalte ABz 64210, men er indrettet med køjer. Stigerne til overkøjerne kan ses gennem vinduerne. Derfor også teksten "Cuccette" under klassemarkeringen. Jeg vedhæfter en scanning af et A4-ark, som medfulgte i æsken med de fire vogne fra Tog & Tekno. På dette ark svarer undervogsdetaljerne (batterikasser m.m.) ikke helt til mine fire vognes udseende. Måske er der byttet rundt på undervognene ved produktionen. I øvrigt er der tale om fire forskellige undervogne.

Min liggevogn, som altså ligner den nye ABz-vogn, måler 270 mm over pufferne. Det samme gør 2. klasse-vognen, mens 1. klasse-vognen måler 263 mm og rejsegodsvognen 259 mm. Mine fire vogne har farver som på midterste billede side 56. På det nederste billede (udsnittet) må der være sket noget ved gengivelsen af farverne. På øverste billede side 56 er vogn nr. 2 efter My'en en 1. klasse-vogn. Den ligner min bortset fra, at den gule stribe over vinduerne er brudt over hvert af de ni store vinduer. Bemærk, at tagkanten er trukket et stykke op over den gule stribe. Denne strimmel er malet brun som nederste halvdel af vognsiden under vinduerne. Dette gælder også for rejsegodsvognen. På 1. klasse-vognen er den gule stribe brudt over vinduerne i kupesiden. Det skyldes luftriste, hvilket er svært at se på billedet. I gangsiden er der ingen luftriste. På billedet øverst side 56 må det derfor være kupesiden af 1. klasse-vognen, vi ser. På 2. klasse-vognen er det lige så svært at se, at der under tagkanten er to luftriste pr. kupe (i kupesiden) placeret i den smalle strimmel væg mellem vinduerne. På 2. klasse lugter passagererne åbenbart mere end på 1. klasse! Den første vogn efter My'en kan være en italiensk Bz som min. Vinduesantallet passer og tagdetaljerne vistnok også; men billedet er ikke skarpt nok til at jeg kan være sikker. Mine fire "brune italienere" har forskellige tagdetaljer - det er ikke kun længden, som

varierer. Destinationsskiltene har jeg - så vidt jeg husker - selv limet på. De kan læses med lup. På Cc-vognen kan anes pladsnumre under vinduerne."

Jan Hager har ganske ret i, at farven på FS ABz-vognen fra A.C.M.E. var forkert gengivet - det stemmer, det var den elektriske belysning, der snød øjet. I øvrigt tak til Jan for denne uddybende beretning om "den brune italiener".



Brochure fra Skandinavien Italien Express-sættet fra Tog & Tekno. Foto Jan Bojsen Hager



Rejsegodsvognen Dz 83048 fra A.C.M.E.-Heljan-sættet. Foto Jan Bojsen Hager

Kombiterminalen i Taulov

Af Rolf Brems

Billeder uden angivelse: Rolf Brems

Hvis man kører på den østjyske motorvej fra Fyn mod Vejle, passerer man hen over jernbanen fra Kolding mod Fredericia - og på venstre hånd Kombiterminalen i Taulov.

Inden da har man ude til venstre passeret både Lehman-transport og Karlskov, nogle kæmpe fragtterminaler, som er skudt op de senere år.

I samme område finder man Danske Fragtmænd, Taulov Pakkecenter, som nu hedder Post Nord, PP Jensen, DSV og Lehmann, hvoraf de to sidstnævnte begge har sporforbindelse.

Det er ingen hemmelighed, at trekantssområdet oser af aktivitet, så meget at man fra Hovedstaden, det øvrige Sjælland og ikke mindst på Fyn skæver lidt misundeligt til området. Man anslår selv, at 1.500 nye virksomheder kommer til hvert år.

Så den logistiske puls banker i Taulov. Nogle vil selvfølgelig begræde, at det meste af transporten foregår på lastbiler og havde helst set, at alt gods kom på jernbanevogne, men i en fri verden, hvor forbrugeren kan vælge, er det prisen, der bestemmer.

Omdrejningspunktet fra bil til bane og vice versa foregår fra Kombiterminalen i Taulov. Den ligger parallelt med forbindelsesbanen, der blev anlagt i begyndelsen af 1990'erne, og som gjorde det muligt at køre udenom Fredericia.

Det er her, at man fra motorvejen kan se lange togstammer blive læsset og



To My fra CFL er klar til afgang med cementtoget mod Padborg, september 2014. Øverst til højre skimtes Køf-remisen. Foto Mariusz Znyk

losset af store trucks og på det sidste også et rødt rangerlokomotiv i stedet for et gult, der flytter rundt på vogne og togstammer.

Men hvad sker der egentlig på en kombiterminal? Når man betragter den på afstand, kan det jo virke lidt uoverskueligt med alle de stakke af containere, veksellad og trailere. Jeg fik lavet en aftale om et besøg.

En travl arbejdsplads

Efter en utrolig gæstfri modtagelse af speditør Pia Hansen fik jeg lidt instruktion om færdsel på området. Det er jo ikke et helt ufarligt sted med bakkende trucks, hængende containere og store lastbiler. Jeg får derfor udleveret en sikkerhedsvest, der sørger for, at jeg er synlig for personalet i køretøjerne.

Ude på pladsen møder jeg togklargører Mikael Nørby og lærlingen Casper Thomsen. De går og inspicerer en tog-

stamme og har netop fundet en vogn med fejl på bremserne. "Vi sætter så en blå fejlmeldeseddel på, og udkobler bremsen. I det her tilfælde bliver vognen bare sendt tilbage til Østrig, den må stadig godt indgå i løbet, da bremseprocenten er rigeligt stor," fortæller Mikael, der har arbejdet på terminalen i otte år.

Han kører både trucks og rangerlokomotivet og forestår altså også inspektionen af togstammen.

"Vi kan tage toglængder på de maksimale 835 meter og må så dele dem op, da vore perronlængder er på henholdsvis 580 og 675 meter," fortæller han. Vi har ca. 20 togstammer hver uge, som vi læsser og lossere, det er både containere, veksellad og trailere. Der er også nogle faste løb, som går til Maschen og Billwerder ved Hamburg, men også til Verona og Busto i Norditalien. Mod øst går der faste løb mod Kombiterminalen i Tåstrup.

DB Cargo udbyder, incl. dem fra Taulov, ca. 50 løb ugentligt fra Fredericia og de forskellige jernbaneknudepunkter ("rail-ports") i det jyske, bl.a. Kolding, hvor man som i Fredericia rangerer på havnen. Også faste løb med autotransporter til bilimportørerne i Vamdrup kører flere gange om ugen.

"Så egentlig er det ganske enkelt, da speditørerne kender køreplanen for, hvornår de forskellige tog afgår, og hvilke tidsfrister, de har. Ved porten bliver containeren så registeret, chaufføren kører ned til en tom jernbanevogn, og så er det vores tur til at løfte den på," fortæller Casper og fort-



En togstamme holder klar, det er cementcontainere i baggrunden.



Casper Thomsen i førerhuset på "Reach Stacker'en". Skærmen viser, at han har lige håndteret enheden med nr. GLDU 078824-9



Lyspanelet på løfteåget, lamperne viser parvis fra højre, når åget er i den rigtige position. Når benene klemmer, lyser to mere, de næste fire lyser, når man kan løfte. Den røde indikerer fejl og låser åget, så skal der en aktiv handling til for at komme videre. Den grønne viser klart for løft af container.



Betjeningspanelet i "Reack Stacker'en".



Låsetappene på en lommevogn, så den også kan bære en container.



Mz, EG og en BR samt en "Reach Stacker" med en DB Schenker-trailer hængende. Foto Casper Thomsen.

sætter: "Chaufføren ved selvfølgelig, hvilken slags last han har på. Er det en trailer, kører han ned til den første tomme "lommevogn" litra Sdggmrss, er det et veksellad kører han til bærevogne beregnet for dem. Og kommer de ikke, mens togstammen holder ved perron, bliver de anvist P-plads på gruspladsen, og så henter vi den selv ind med vores Terberg-lastbil".

Fleksibelt materiel

Togstammen i de forskellige løb kører i et fast, sammenkoblet oprangering af forskellige typer vogne.

Det betyder så også, at man sommetider må lade tomme vogne fragte over det ganske land, da der så måske er brug for den på returløbet.

Kun ved alvorligere driftsfejl såsom defekte lejer bliver vognene frakoblet og hensat til reparation.

Vognene ejes af forskellige europæiske jernbaneselskaber eller, som det er mere almindeligt nu om dage, af private firmaer, som udlejer vogne.

De forskellige typer vogne i de forskellige løb bliver oprangeret efter erfaring, så de passer til kundernes behov. Den pågældende dag, hvor jeg var på besøg, var der f.eks. i stammen til Billwerder kun tre vogne, der var til veksellad.

Lomme - eller kænguruvogne, som de også kaldes, er de mest alsidige. De kan bruges til alle tre lasttyper. Bærevognene har en læsehøjde som en almindelig godsvogn og kan derfor ikke rumme en trailer.

Alt efter størrelsen på containeren kan bærevognen hurtigt formeres til 3 x 20 fod, 2 x 30 eller 1 x 20 + 1 x

40 fod. Nogle tankcontainere er lidt større, typisk 24/25 fod, som den så kan tage to stk. af. En trailervogn kan dog typisk kun tage 1 x 40 fod eller 2 x 20/24/25 fod og ikke altid 30 fods. Til at fastgøre enheden er der containertappe, som kan vippes op på vognen i den indbyrdes afstand, der nu passer til enheden. Modsat på skibe er de ikke låst fast for at kunne stables i højden, men holdes udelukkende fast af tyngdekraften og af nogle firkantede "spyd" på ca. 10 cm, der går op i hjørnerne af rammen på containeren. Trailere står godt beskyttet i lommen. De bliver sænket ned med udfældede støtteben og har fat med tappen i en skammel, som på en lastbil.

Præcisionsarbejde

Jeg hopper sammen med Casper op i trucken, som bærer navnet Egon. Her i mere end 1. sals højde er der et godt udsyn over pladsen. Casper sætter trucken i gang, og vi kører over mod en række containere.

Trucken vejer 84 tons, og kaldes en "Reach Stacker". Den kan løfte op til 45 tons tættest på førerhuset, og 5-6 tons i yderste position. Det meste styres fra et multi-joystick.

Foran trucken oven over containeren sænker Casper nu løfteåget ned over containeren. Den er indstillet til en 20 fod, han sænker åget ned over hullerne på containeren. Når den har fat i alle fire huller, låses ågets fire låse tappe automatisk. Er den ikke sat korrekt over hullerne, kan den ikke låses. Casper kan visuelt se, at den mekanisk er låst, men også på et lyspanel ude på åget indikeres det, at alle låse er akti-

veret. "Kan jeg ikke løfte containeren, er det typisk, fordi åget er kørt for lang ud. Så må jeg tage åget op af containeren igen, og trække åget tættere på førerhuset, samtidig med jeg kører tættere på containeren med trucken," fortæller Casper. Vægten af enheden bliver vist på en skærm i førerhuset, max. vægt er som sagt 45 tons.

Når føreren skal række ind over en eller to rækker af containere, forsvinder det meste af udsynet. Casper fortæller, at han skal have udsyn til den container, han skal have fat i. "Jeg skal altid kunne se de to hjørner ud mod mig selv. Rammer jeg dem, så passer det næsten altid med de to bageste, som jeg ikke kan se, da det jo er vinkelret." Det tager Casper cirka to minutter at laste en container, et veksellad lidt længere tid, og en trailer er absolut det mest krævende. Her skal man helst være to om det, da tappen på traileren skal ned i skamlen, og det kræver et ekstra øje. Samtidig kan der være en højdeforskel på de forskellige trailere, så skamlen sommetider skal justeres. Området er såvel opdelt i nummerede zoner som i forskellige områder. Tomme containere har deres plads, farligt gods står i den fjerne ende. Det er en type gods, som man i øvrigt vil optimere. Til det har man anskaffet to specialbyggede lommevogne, kaldet badekar, som er døbt Ask og Urd - ligesom DSB's gamle færger. Ved en

tankcontainers lækage forbliver væsken på et kontrollabelt område. De kan så trækkes rundt med en Terberg (som hedder Kjeld. Nu begynder det at give mening...!).

Når Casper har løftet en last af, sætter han den på en defineret plads og taster det ind på skærmen. Det er her man skal være grundig, for bliver en enhed placeret på et forkert sted i den midterste række, kan det være vanskeligt at finde den igen.

Andre containere er opdelt i blokstabling, f.eks. står der i midten af området en masse 30 fods tankcontainere, som alle indeholder cement. De kommer hertil i heltog med jævne mellemrum fra Deuna i Tyskland. De står så deponeret her, indtil de afhentes som i et andet byggemarked. De vejer ca. 30 tons, og har altså den maksimale vægt i lasten. Derudover kommer containerens egenvægt, som er ca. 3-4 tons for en 30 fods container.

Lidt efter skal Casper læsse en trailer med en sådan tung container, og det kræver en sikker hånd, for hvis han sænker lasten for hurtigt, kan anhængerens tage skade i luftaffjedringen.

Den næste opgave er en trailer, der skal op i en lommevogn. Da åget hænger i luften oppe foran førerhuset - og slår de forreste to arme ud - minder den mig om et monster fra en anden planet. På traileren er der nogle gule sidemarkeringer, som indikerer de



Martin Nielsen ved førerpladsen i MK 621.



Med kurs mod sporgruppe 40.

gribeflader, hvor benene skal have fat og løfte. Af gode grunde kan Casper ikke se, hvor de bageste arme har fat, så jeg spørger, hvordan han ved, hvad der foregår bag traileren?" Her skal jeg så fokusere på, at de to arme ind mod mig og førerhuset passer ud for

Hectorrail klar mod Padborg, nu med et par containere mindre på krogen.





Et par vogne fra tømmes for tagplader. Læg mærke til vognenes størrelse i forhold til bygningen.

de gule markeringer på traileren eller vekselladet. Når de gør det, så passer de på den anden side også, eftersom åget er vandret,” fortæller Casper. ”Her bruger man lamperne i åget til at se, om den klemmer rigtigt på gribepladerne, og om den har fået fat, når man begynder at løfte. Ellers må man justere om og prøve igen. På en skærm kan jeg se, når jeg sætter traileren, at grabberne er fri af traileren og ikke trækker presenningen med op, når jeg kører armene op bag ved traileren.

Meget arbejde til personalet

Der er to trucks til at klare opgaverne. Nr. 2 hedder selvfølgelig ”Benny”. Ved almindelig drift bruger de hver 250 l dieselolie om dagen.

Til rangering af togstammer har man to lokomotiver. En ældre Köf, litra 282 kaldet ”Martha”, som de selv påstår er den mest velholdte i DK, samt en MK fra 1998, nr. 621. Nu kaldes den i daglig tale ”Yvonne”.

Der var egentlig ingen opgave til Yvonne, da jeg besøgte terminalen. Martin Nielsen, som er stationsbetjent, tilbyder dog lige at starte den og vise mig den i funktion. Men inden det kommer så vidt, indløber en hasteopgave.

En mejetærsker i det sønderjyske har nedlagt en køreledningsmast. Det betyder selvfølgelig, at el-tog ikke kan passere, og en ophobning af tog må forventes. Et Hectorrail-tog med højt prioriteret gods i henholdsvis en tankcontainer og to almindelige containere kan ikke vente, måske tager det resten af dagen, på et eller andet sidespor. Derfor vil Fjernstyring Frederi-

cia efter aftale sende Hectorrail ind på Taulov i terminalens spor 4.

Mikael Nørby er kommet til. Han får hurtigt startet maskinen og kører ud i den vestlige ende.

Undervejs passerer vi en tom tracé. Det er et ladespor til Danske Fragtmænd, som lige er pillet op, da det ikke blev benyttet. Martin indhenter tilladelse fra Fjernstyringen i Fredericia, da sporet har adgang ud til hovedsporet, og efter fem minutters venten kommer et tog til syne ude fra øst. Det er Hectorrail, der stopper op små 100 meter fra os. Sporet bliver stillet til indkørsel for os, imens Hectorrail rigger ned, og der rangeres forsigtigt op foran maskinen. Martin hopper ned og afkobler den første vogn. Den og maskinen bliver derefter trukket ind på terminalen, hvor der holder en truck klar til at løfte enhederne af.

Herefter rangeres tilbage, og vogn og maskine bliver forenet med resten af togstammen. Det har vel taget en 20-25 minutter.

Enhederne bliver formentlig afhentet pr. lastbil hurtigst muligt, og Hectorrail er snart ude på hovedsporet igen.

Stor kollegialitet

Næste opgave ligger ude i sporgruppe 40, der er sporene på den østlige side af motorvejen. Undervejs fortæller Mikael, at selvom Hectorrail er en konkurrerende virksomhed, hjælper man hinanden.

Ude i sporgruppe 40 er det bare lidt inspektion af en togstamme, men ved samme lejlighed får jeg set byggeriet af Fredericia Shipping, som får egen sporforbindelse. En anden bygning,

Faktaboks

TEU (Forkortelse for Twenty-foot Equivalent Units) og FEU (Forty-foot Equivalent Units) er to måleenheder for skibscontainere. En TEU svarer til en standard 20 fods container, konstrueret efter ISO-retningslinierne, såkaldte isotainers. UIC-kode 86 00081-0.

Det var DSB, der i 1991 etablerede kombiterminalen. Fra 2001 overtog Deutsche Bahn (DB) det daværende DSB Gods, som dermed overgik til den ”nye” danske godstransportvirksomhed og en del af DB’s europæiske godstogs-satsning under navnet Railion. DB Railion iværksatte en omfattende udviklings- og effektiviseringsproces, som i 2007 resulterede i, at godstogsdrift i Danmark for første gang i rigtig mange år blev rentabelt.

Fra 2009 blev det til DB Schenker og nu i 2016 til DB Cargo. Udover Taulov driver DB Cargo desuden kombiterminalen i Høje Taastrup og bemandet 13 ”railports” og stationer i bl.a. Kolding, Fredericia, Herning, Nyborg, Ringsted, Køge, Århus, Vejle, Glostrup og Frederiksværk. DB Cargo Scandinavia beskæftiger godt 200 medarbejdere i Danmark, heraf udgør lokomotivførere og stationspersonale ca. 80%.

Det er også DB Cargo, der sørger for øl til tørstige københavnere: 15 gange om ugen afgår øltoget fra Carlsbergs Bryggeri i Fredericia til Kombiterminalen i Høje Taastrup. Retur til Fredericia er trailerne læsset med tom emballage. Det er i dette løb, at man på den sidste vogn kan se to tankbiler, som kaldes ”beerdri-ve,” og som bruges til at betjene nogle store kunder, hvortil man så sparer en omladning.

Også Volvo-toget mellem Sverige og Belgien kører to gange dagligt, og fliser og pasta fra Italien, stål og papir fragtes på jernbanen.

som i forvejen har sporforbindelse, men som ikke har været benyttet længe, har skiftet ejer, og den nye ejer, som er DSV Solutions, vil benytte sporet. ”Men ellers betjener vi de andre firmaer i Taulov, som har behov for at få leveret godsvogne. Med mellemrum kommer der til DSV et heltog på 25 vogne med tagplader. Der trykker vi to vogne ud af gangen” fortæller Martin.

Tilbage på terminalen fortæller Mikael, at et ubenyttet område vil blive omlagt til ladeplads for Eurosteel i Hedensted. I forvejen får de leveret stål på kæpskinnevogne.

Yvonne bliver slukket, jeg takker for i dag og kører hjem mod Odense. Jeg har en god følelse af, at jernbanen stadig har en vigtig rolle i transportsektoren, men også - efter antallet af dømmen af lastbiler på den fynske motorvej - at der er plads til forbedringer.

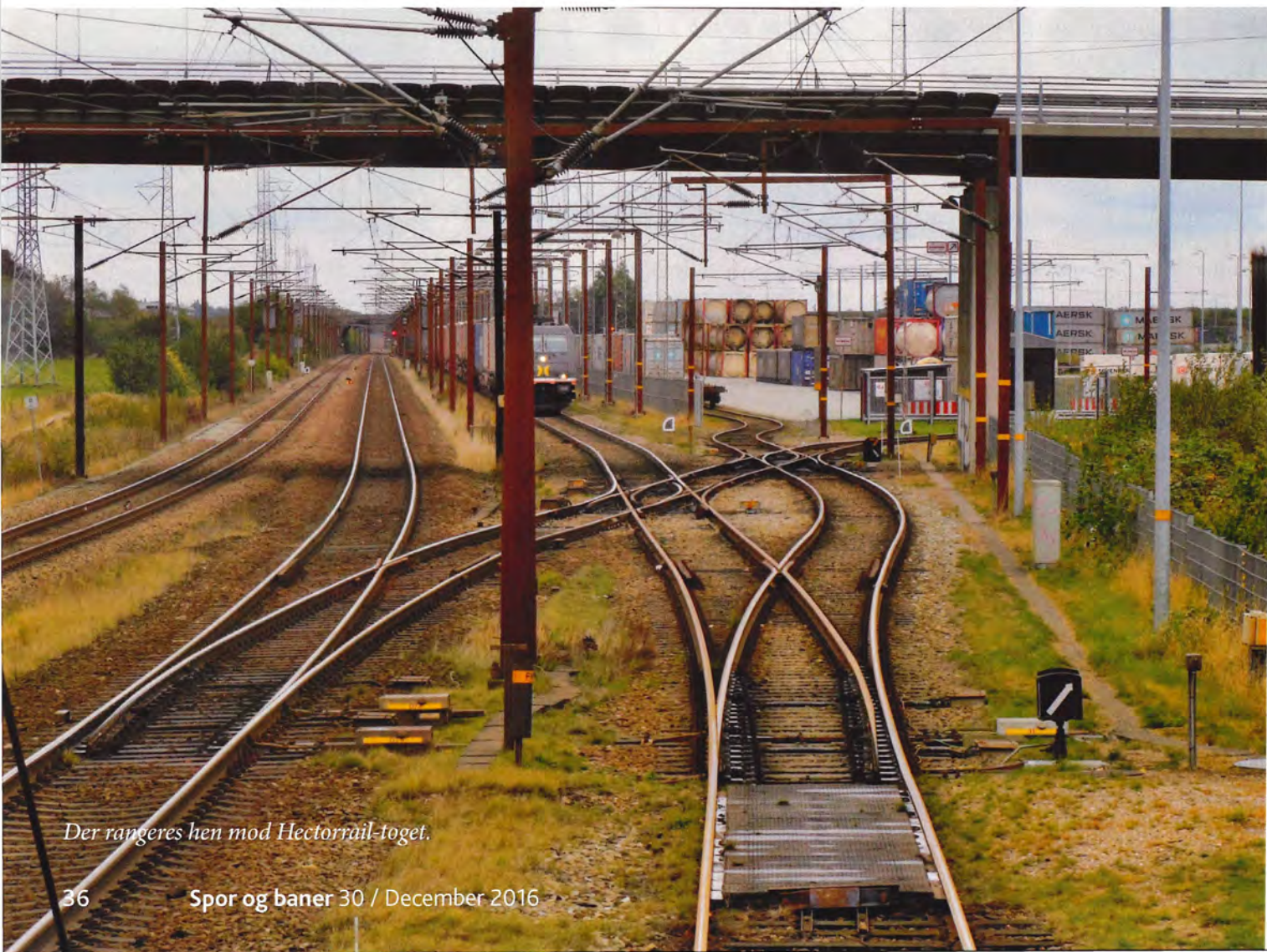
DB Cargo Scandinavias lokomotivflåde: Ellokomotiver: 13 EG lokomotiver (trækker op til 2.500 t), 17 BR 185 lokomotiver (1.700 t)

Diesellokomotiver: 6 Mz-lokomotiver (1.600 t), 11 Mk rangerlokomotiver, 5 KØF rangerlokomotiver.

”Yvonne” hviler ud. Foto Mikael Nørby



Aftenstemning på terminalen. Foto Mikael Nørby



Der rangeres hen mod Hectorrail-toget.



Et par lommevogne holder klar. Bagved ses containere i stabler.



"Martha" afventer næste opgave.



Her er de såkaldte badekar til farligt gods, hvis en container lækker.



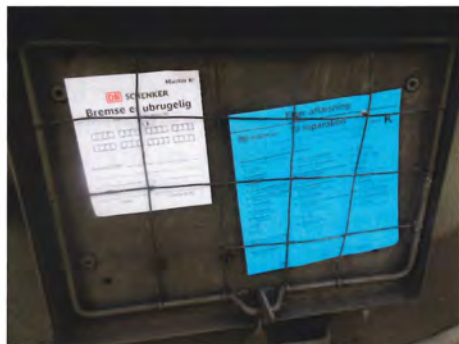
En schweizisk tankcontainer læsses på Sdggmrrss-vognen



Afstand og retning til DB Schenkers kunder



MK-lokomotivert hen over en stamme tomme bærevogne.



Orienteringssedler på bærevogn

Den digitale doktor

Tekst og fotos Rolf Brems

Når vi går ud og køber et nyt digitalt startsæt, ved vi altid, eller burde vide, hvilket system og decoder, der er monteret i det pågældende lokomotiv. Fabrikopsætningen er som regel adresse 3 med nogle fastlagte CV-værdier. Disse kan så ændres på forskellig vis afhængig af decodertype.

Hvis man handler på nettet eller er med i en klub, hvor medlemmerne kommer "slæbende" med forskellige lokomotiver købt på markeder, er det ikke altid nemt at finde ud af, hvad lokomotivet indeholder - eller om det overhovedet virker. Jeg er på besøg hos Jørn. Han har, efter min mening, lavet en genial mobil løsning til at håndtere alle former for digitale systemer på de fire mest gængse sporsystemer.

Løsningen er en kuffert med tre skintyper: H0, hvoraf den ene, som er en K-skinne, kan bruges som både til to- og tre-skinne, H0m og spor N. Til H0 er der en rulleprøvestand, som let kan tilpasses alle lokomotiver. Skinnerne er forbundet til to decoderbokse, en ESU, som kun kan bruges til dette mærke, samt et SPROG-interface (decoderboks). Dette SPROG er i sin enkelthed helt genial, da det sammen med gratis programmet DecoderPro fra JMRI kan vise alle former for decodere fra de forskellige fabrikanter, også dem, som vi f.eks. ikke så ofte støder på i Danmark. I kufferten er der også en ESU-dekoderprøvestand med en lokomotivmotor. Den giver mulighed for at afprøve fem forskellige decodertyper samt teste og ændre alle funktionerne med lyd og lys. For at kunne betjene og udlæse alle informationerne plugger Jørn en bærbar PC til og åbner LokProgrammer fra ESU. Programmet følger med, når man køber en ESU LokProgrammer, programmet til SPROG hentes på nettet. For at undgå, at den bærbare computer skal løbe tør for strøm, har Jørn indbygget en strømforsyning i kufferten.

Et medlem har købt en My med en ukendt decoder. Jørn sætter den på H0-prøveskinne, vælger indstillingen til to-skinne drift og åbner programmet. Lyset blinker lidt på My'en, og efter lidt tid får vi en oplysning om, at det er en dekoder, der ikke er understøttet, altså at det er ikke en ESU. "Den her driller faktisk lidt", siger Jørn, og vælger

dekoderinformation, og nu fortæller programmet, at det såmænd bare er en TRIX-dekoder, og altså en Märklin. Vi lader My'en stå på sporet, men skifter over til SPROG-interfacet og DecoderPro-programmet, og så kan vi gå i gang med at ændre indstillingerne på lokomotivet.

Et andet medlem har en spor N-maskine med, den var købt som analog, men kunne ikke køre. Det viste sig, at "slutstikket" var en dekoder. Jørn sætter den på og konstaterer hurtigt, at det også er en TRIX-dekoder, og at den virker, men da lokomotivet ikke vil køre, ligger fejlen et andet sted. Det viste sig at være en komponent på printet, der var brændt over.

Jørn sætter et andet lokomotiv på og demonstrerer, hvordan man overskueligt kan se og ændre indstillingerne på CV-værdierne. De vises i grafer på computeren. Det er ligeledes let at indstille og lave opsætning på funktionsknapperne, altså hvilken knap, der skal styre hvad, og hvordan funktionen skal afvikles (lyd, lys, frakobling af køretrin).

"Jeg havde købt to ens lokomotiver," fortæller Jørn, "det ene var dog en ældre udgave, som havde nogle andre køreegenskaber, og da jeg havde planer om, at de skulle køre i dobbelttraktion, skulle de helst have de samme køreegenskaber. Hjemme på min prøvebane satte jeg systemet til, satte begge lokomotiver på, og kunne så sætte CV-værdierne. Så de fik de samme køreegenskaber.

"Når økonomien tillader det, og der skal sættes lyd i My eller i den "gamle" Mo, så kommer kufferten også frem," fortæller Jørn. "Lydfilerne bliver hentet ned fra ESUs hjemmeside for derefter at blive overført til lokomotivet."

"Min næste plan er at sætte en skærm fra en bærbar PC op på indersiden af låget på kufferten og resten af computeren anbragt inde i kufferten, eller måske bruge en tablet-PC. Kravet er bare, at den har Windows," siger Jørn.

Undervejs har det været nødvendigt at modificere ESUs prøvebænk. I forbindelse med en ombygning af en Mo skulle der ændres på lysføringen, således at der ikke konstant blev kørt med særtogsslyssætning. Samtidig skulle det være muligt at tænde og slukke for belysningen i passagerafsnittet, og derfor måtte ESUs LokPilot-dekoder ændres. "Den har kun to ekstra udgange, og



Kufferten med indhold. Her er det en Mo, der er på rulleprøvestanden. Under og bag kufferten ses Jørns anlæg, som står for en ombygning.



Her er det en N-maskine der er på rulleprøvestanden. Læg mærke til ESUs prøvebænk til venstre med højttaler og motor, til højre er ESUs lokprogrammer, SPROG'en ligger gemt under pladen sammen med strømforsyningen.

der skulle bruges fire. Dekoderen har mulighed for yderligere to udgange, så ved hjælp af et par forstærkertrin blev det gjort muligt, men ved afprøvningen på prøvebænken ville udgang 3 og 4 ikke virke". Jørn sukker. "Det viste sig, at prøvebænken ikke kunne håndtere de forstærkede signaler fra dekoderen, men ved hjælp af et par ændringer på printet og et par lus blev det muligt at få prøvebænken til at vise brugen af udgangene aux1 - aux4. Dekoderen blev programmeret, afprøvet og monteret i lokomotivet med de ønskede funktioner, og det virkede," fortæller Jørn ikke uden stolthed.

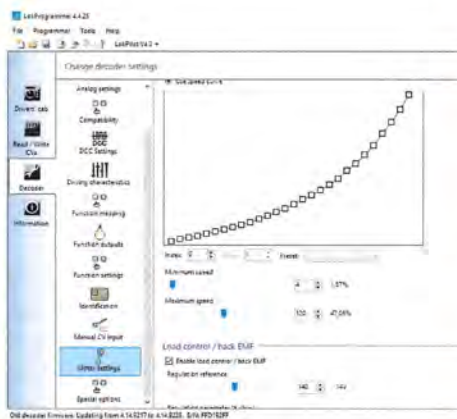
Med til historien hører også, at den menneskelige computer kan svigte. Jørn fik for nogle år siden en blodprop i hjernen, som sendte ham sendt til tælling. "Ja, jeg kunne såmænd ikke samle to skinner til en modelracerbane til børnebørnene," fortæller han, "men langsomt og sikkert kom jeg på banen igen, herunder hjalp det mig at sidde og nørkle med mine gamle modeller. Jeg havde jo som ung haft interessen, men med børn, job, osv. blev det lagt på hylden,

eller rettere, i kasser. Da jeg tog dem op igen, var der sket meget med modeltog og digitalisering, men det har så vist sig at være en god udfordring.

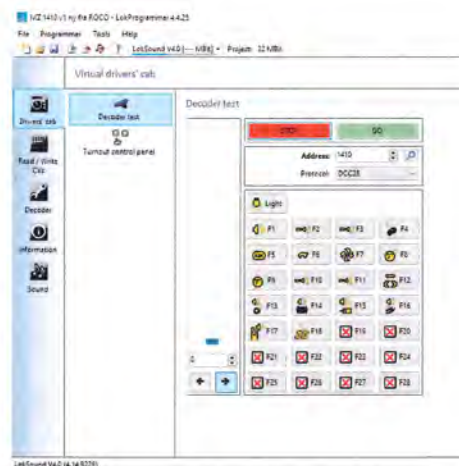
"Jeg har bygget en bane, men jeg har nok været for optimistisk mht. tilgængeligheden. Jeg kan ikke nå de fjerne hjørner, så jeg skal lave en ny," smiler Jørn, men som et andet klubmedlem sagde: "Det tredje anlæg bliver godt, så jeg har et par stykker endnu at øve mig på," griner Jørn, inden jeg tager afsked.



Her er det motorindstillingerne i SPROG-programmet.



Her ses motorindstillingerne og hastighedskurven.



Her er det decoderafprøvningen i ESU-programmet med alle lyd- og lys-funktioner.

Få en annonce med i Spor og baner...

Kontakt: redaktion@sporogbaner.dk

"Dengang vi fik bil"

Af Lars Skjærnis

Flemming Søeborg har skrevet en bog, som åbner for de dejlige erindringer fra en tid, hvor det at komme ud at køre i bil var noget særligt. Bogen viser samtidigt billeder fra mange byer og steder i Danmark, hvor bilen pludseligt bliver en del af udsmykningen på torve, store gader og ved grøftekanter. I bogen bruger Flemming indlæg fra personer, som med god fortællekunst og humor skaber billeder omkring det, at bilen pludseligt giver nye aktiviteter i fritiden. Men ikke mindst gav bilen mobilitet til både erhverv og privat transport.

Flemming er også god til detaljeret at fortælle om billedets indhold og ofte historier relateret til billedets placering. Det giver bogen et meget informerende indhold uden at blive kedeligt.

Det var morsomt at se et billede fra Bellmanskgade på et af de første sider i bogen. Lige netop dér havde jeg jo handlet i min barndom. Jeg tror, at mange læsere vil få samme oplevelse med, at også dér har de været.

Billederne i bogen er store og dermed kan mange detaljer nærstuderes. Det er

en vigtig detalje. Imidlertid kan Flemming med sin sans for de mindste detaljer også give så mange informationer, at det er svært at overskue historien. Men det kan samtidigt være en fordel for læsere med det fokus. Det skal tage tid at læse bogen!

Bogen bærer hele tiden præg af, at Flemming ønsker at kommentere på en detaljeret facon billederne eller situationen, så det bliver relevant for læseren at være med. Og derfor er bogen spændende for os, som har været der, men helt sikkert også for de mennesker, som er født efter denne tid.

Jeg har nydt at komme tilbage til min barndom og ungdom men ikke mindst, at jeg nu kan give bogen som gave til de unge mennesker, som ikke kender til en tid i rivende udvikling, hvor vi går fra langsom transport med offentlige transportmidler til en ny tid med egen planlægning og nye oplevelser.

Jeg fik læst bogen lynhurtigt, men ved at jeg igen vil gennemgå billederne med de mange detaljer og så igen læse Flemmings beskrivelser. For det er en god beskrivelse af en ny tid. ■



Surt stunt med Studebaker i Odense, november 1957. Forakslen knækkede, og hjulet kilede sig fast under vognen. Odense Stadsarkiv

Søeborg, Flemming:
Dengang vi fik bil.
Gyldendal 2016. 235 sider, stift bind.
Vejl. pris. kr. 399,95

Med graffiti-My 1126 til Sønderborg og Haderslev

Tekst og fotos Lars Skjærris

Lørdag den 20. august startede en tog-tur med graffiti-My'en og to litra B- og én litra BD-vogne fra en tid med Intercitytog med god plads og komfort. På 2. klasse sad man dengang kun tre på række. I moderne tog i dag sidder man fire på række, og det gælder også på 1. klasse! DSB ville os det godt engang.

Det blev en tur mest i tørvej, men ikke mindst med utrolig behagelig gang i sporene og med hastigheder op til ca. 120 km/t. Den midterste vogn fungerede som servicevogn, hvilket betød, at der blev serveret morgenmad og frokost med trillevogne ind i mellem måltiderne. Afslutningsvis kom de typiske, røde pølser på bordet. En tidstypisk rejse tilbage i tiden.

Toget gjorde stop som et ganske almindeligt IC-tog ved alle større stationer. Det betød også, at vi fik set de udfasede IC2 tog i Tinglev og en Ardel-traktor i Vojens. Derudover var det opmuntrende at se, at meget gods stadig flytter sig på skinner, selvom det er skræmmende, at vore nye italienske tog skrotes efter så få kilometers kørsel.

Turen gik efter tidsplanen med gode muligheder for at tage billeder på flere stationer. Det var først, da vi i Sønderborg kom i spor 1 i stedet for spor 2, at der opstod forsinkelse. Den kunne så anvendes til at se byens bro åbne sig for de mange lystbåde med høje master, som pænt ventede. Vort tog var for langt til at kunne omløbe og måtte over i spor 2, men i mellemtiden kom ER4, som skulle afgå, inden vi kunne komme videre. Det blev 45 minutter senere end efter planen, og dermed blev fotografering på strækningen mellem Vojens og Haderslev reduceret til ét stop.

Sønderborg station er en underlig størrelse. Et simpelt trinbræt! Det er ikke værdigt for en så stor by. Et pænt universitet ved siden af stationen burde kunne bære en rigtig station.

I Haderslev fik vi mulighed for at se Fuglsang Bryggeriet med rigelige smagsprøver og ellers de lokale seværdigheder. Jernbanen fungerer kun som veteranbane. Og dermed har man ho-

vedstationen ved rådhuset. Dog er der stadig et standsningssted ved bryggeriet (Haderslev Vest). Her omløbes toget. Faktisk ved jeg ikke, om et godstog iblandt forvilder sig ind på banen, men skinner og sveller ligner noget, som dårligt kan bære. Alligevel kørte vi fint i sporene. Turen tilbage til Vojens gik godt, og med omløb i Vojens fik vi god tid til at fotografere og følge livet på den relativt travle station.

Afslutningsvis stod jeg af i Middelfart, hvor almindelige togrejsende troede, at de kunne stige på til Odense. Måske kunne de? Det blev flot tur, som var alle pengene værd.



Forsyningsvognen havde åbent på hele turen.

Klar til afgang i Odense.



Forsyningsvognen var godt indrettet med stort udvalg af varer.



Tinglev med fungerende og ikke fungerende tog.



I Sønderborg måtte udflugtstoget ledes over i spor 2 efter ankomst i spor 1



Toget bakkede ind til Haderslev Bystation.



Møde ude på strækningen med et tog på skinner med skinner.



Haderslev Vest med et sjældent besøg



Ardelt-traktor i Vojens

SÆLGES FOR HØJESTE BUD:

Miba 1953-1987
ialt 35 bind, indbundet

Hobby bladet 1959-1973
ialt 14 bind, indbundet

Kaj Madsen
Mob. 27 50 41 55

Kaj Madsen • Troense Strandvej 26
Tåsinge • 5700 Svendborg

Lynetterne på vej



Af Flemming Søeborg

Lynetterne fra Heljan har været ventet længe, men vi må vente et stykke tid endnu – de kommer nemlig først i 1. kvartal 2017. I ventetiden kan vi nyde nogle ældre billeder af disse vellykkede køretøjer- det er billeder taget af forskellige fotografer gennem årene.

Der var vel ingen, der havde forestillet sig, at disse ret letbyggede togsæt fra 1965 skulle komme til at præge de danske privatbaner – ja, faktisk også DSB – i så mange årtier, som de gjorde Lollandsbanen var den første privatbane, der fik glæde af disse ”privatbane-lyntog”. Med tiden fik alle de resterende privatbaner – i dag hedder de regionalbaner – Lynetter indsat i driften, men det skete med vidt forskelligt tempo – således fik Lemvigbanen først Lynetter fra 1983, DSB først året efter. Efterhånden, som nogle privatbaner fik fornyet materiellet, overtog andre baner de overtallige Lynetter, og en del vogne blev radikalt ombygget til lokale forhold, således at der efterhånden opstod en mængde varianter af de ellers ret homogene tog. Især Odderbanen (HHJ) var bekendt for omfattende ombygninger af Lynetterne.



Ukendt OHJ-lynette på Odsherredbanen, juli 1982. Foto Leif Bang

HHGB-lynette på havnen i Helsingør 1983, hvor den nærmest kører som en sporvogn. Arkiv FS

Bemalingen blev også meget farverig gennem årene, men ved mange baner bibeholdt man det dynamiske design på fronterne med Y’et i en eller anden form. DSB’s Lynetter var dog mere ”konventionelle” i udseendet og lænede sig op ad den stramme designmanual med helt

røde tog og hvide påskrifter – uden hensyn til togets specielle formgivning, der faktisk opfordrede til visuelle effekter med buede linier og streger.

Heljan/RC Kongen vil i første omgang sende fire forskellige varianter på markedet. Det er DSB, OHJ, GDS og Østbanen. Derudover kommer Lekbo Handel efter det oplyste med en HHJ-udgave, mens Hobbykæden sender de lokale typer på markedet – Skagensbanen (to

bemalinger) og Lemvigbanen. Der bliver således noget for enhver egn – med undtagelse af Fyn, der som bekendt ikke har nogle privatbaner længere.

SB sæt Rød/Hvid udgave er fra byggeserie 2 1968

HHJ sæt Rød/hvid udgave er byggeserie 4 1974

VLTJ Nyt design udgave er byggeserie 7A 1983

DSB ML FL udgave er byggeserie 7B 1984

OHJ sæt Rød/Hvid udgave er byggeserie 7A 1983

SB sæt i Blå/Hvid/Rød er epo. IV-V ca fra 1995



To GDS-lynetter krydser på Græsted station, den 30. september 2004. Foto Flemming Søeborg

Lovlig graffiti

Af Flemming Søeborg

Jørgen Røn, Skilteskoven, får mange forskellige opgaver. En af de mest komplicerede, han fik for nyligt, drejede sig om komplette dekorationer i skala 1:160 til "Graffiti"-My 1126 fra KATO – ordregiveren var Benny Søhave.

Jørgen gik i gang med at fremstille materialet, og det var – med hans egne ord – "en ret kompliceret trykkeproces – det kræver syv tryk, som skal passe nøjagtig ovenpå hinanden!

Printeren – en Alps MD5500 – bruger til dette tryk farvebåndene: Gul, Magenta, Cyan, Sort, Hvid, Sort og Sølv."

Trykkeprocessen er:

1. Hvid (i bunden under alle farver)
2. Farvetryk ovenpå Hvid med Orange og Lavendel – Blanding af de tre farver Gul, Magenta og Cyan
3. Gul (ren gul ovenpå Hvid)
4. Rød (Magenta ovenpå Gul)
5. Sølv
6. Sort
7. Grøn (Cyan ovenpå Gul)

Printeren kan have syv farvebånd i "maven" ad gangen, så hvis der er behov for flere, stopper maskinen og beder om at få det manglende farvebånd (men det er normalt ikke noget problem med "kun" syv farver ad gangen).

Printeren produceres ikke længere, og farvebånd skal købes i Japan hos et japansk firma, der heldigvis er i stand til at kommunikere på engelsk.

Jørgen tilføjer: "Det er Benny, der har lavet artworket - jeg har "læst korrektur" og givet vejledning, så trykkeprocessen kunne forløbe, som den "lille japaner" nu kræver. Påskifterne passer desværre kun til en KATO - en skam, at N-producenterne ikke kan blive enige om, hvor stor en N-skala My skal være! Mine påskifter i skala N til Midtjyske Jernbaners MY 28 - Victoria - har jeg været nødt til at lave i tre forskellige udgaver, til Minitrix, KATO og Weltbild.

Det er specielt den firkantede ramme på siden, der er forskel på – længde og højde!"



My 1126 under rangering med Kelloggs-vogne i Svendborg, juli 1995. Foto Flemming Søeborg

Transfers'ene er af den type, der skal dyppes kortvarigt i vand, hvorefter man med forsigtighed kan overføre den trykte dekoration til modellen (husk at overfladen skal være rengjort og fri for fedtfingre!). Når transfers'en sidder, hvor den skal, kan overflødig vand duppes af med lidt køkkenrulle. Lad overdelen tørre helt – en nats tid – inden den lakeres med halvmat lak for at beskytte trykket.

Jørgen havde nogle sæt med på et marked, og de blev solgt som varmt brød, hvilket er forståeligt. Selvom lokomotivet stadig eksisterer og er meget populært, vil det formodentlig aldrig komme i fabriksfremstillet udgave i spor N, dertil er markedet nok for lille. Godt, at der så er kompetente producenter som Jørgen, der kan – og vil og orker – lave sådanne sæt til selvbyggere.

Skilteskoven. Graffiti-dekoration. Uden nummer – brug søgeordet "graffiti" i webshoppen. Vejl. pris kr. 80,-



MR-togsæt samt Graffiti-My og ukendt My i Svendborg, august 1992. Foto Flemming Søeborg



Jørgen Røns transfers til Graffiti My 1126. Foto Skilteskoven

Den specielle printer med syv forskellige farvebånd. Foto Skilteskoven



Bogen om "BROEN"

Af Flemming Søeborg

Umiddelbart skulle man tro, at dette var en bog om en af vore store broer, men det er dog kun i overført betydning – det er en bog om færgen "BROEN", der var en af DSB's mindste bilfærger på Storebælt – men rent faktisk kom den jo til at foregribe selve Storebæltsbroens eksistens. Begrundelsen for færgen var – med DSB's ord – disse: "Sammen med Storebælts øvrige Færger danner den nye Færge en Bro mellem Sjælland og Fyn. En gyngende Bro, indtil man engang bygger den rigtige Bro."

"BROEN" blev bygget i 1951 på Frederikshavn Skibsværft, sådan som hovedparten af landets færger og skibe blev bygget på værfter herhjemme. Den blev indsat mellem Korsør og Nyborg, hvor der var god brug for den – der kunne op til højtiderne være bilkøer på flere kilometers længde i de to byer. Den kunne dog kun rumme 60 mod de forventede 70 biler, og derfor var den fra begyndelsen for lille. Det blev først afhjulpet, da de to nye bilfærgenhavne Halsskov og Knudshoved (med tilhørende, større bilfærger) blev taget i brug i 1957.

"BROEN" blev derefter overført til overfarten Kalundborg-Samsø, hvor den sejlede de næste mange år, men i 1992 blev den taget ud af drift og solgt til private. I årene herefter var den restaurant- og diskoteksfærge, blandt andet i Århus.

Den nye fremtid

"BROEN" er en af de få tilbageværende, originale DSB-færger, og den må derfor skønnes at være bevaringsværdig. I 2015 blev den ført tilbage til Danmark og ligger nu i Nyborg ved resterne af de gamle jernbanefærgelejer (se også SoB nr. 23). Nyborg Museum har udviklet en bevaringsplan for færgen, der kan blive et stykke verdenskulturarv, intet mindre.

Den overordnede målsætning formuleres i tre ord, nemlig Sværdet, Ånden og Vejen – i disse tre ord ligger diverse begreber og fortællinger, som færgen på bedste vis vil kunne visualisere, naturligvis med tilhørende udstillinger, film og andre genstande. "Sværdet" er valgt, fordi færgeruten over Storebælt gennem århundreder holdt Riget sammen, "Ånden", fordi Nyborg var mødestedet for Rigets øverste mænd og var demo-



kratiets fødested, "Vejen" fordi færgeruten var en del af infrastrukturen – og her kan "BROEN" ses som en kollektiv erindring.

Bogen er en fortræffelig fremstilling af dels dette overordnede sagskompleks, dels en fin gennemgang af den lille færges historie, og vi må krydse fingre for, at dette storstilede kulturprojekt lykkes – det er jo sidste chance for at få bevaret en klassisk Storebæltsfærge.

Thøgersen, Mette Ladegaard og Sørensen, Kurt Risskov: *En gyngende bro. "M/F BROEN" fra Storebæltsfærge til kulturfærge. Østfyns Museer 2016. 150 sider, stift bind, rigt illustreret. vejl. pris. kr. 98,-*

Vejarbejdere fra Preiser

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Preiser har udsendt et nyt sæt med vejarbejdere. Det er syv figurer, beskæftiget med det hårde arbejde med at bære/støbe med asfalt. Det meste af arbejdet foregår i dag maskinelt, men der er dog stadig en del manuelt arbejde forbundet med asfaltbelægning – f.eks. ved anlæg af opkørsler, tætning omkring kloakriste m.m.

De syv figurer optræder i vante situationer med skovle, spande osv., og især manden med åget og to spande er ramt "lige på kornet" – det er ikke så mange år siden, at det var et dagligdags syn at se arbejdere slæbe de tunge spande med 60° varm asfalt af sted på denne måde. Sættet er vedlagt diverse udstyr så som trillebøre, dunke, koste, arbejdslampe og andet.

Preiser art. nr. 48970. Asfaltarbejdere. Vejl. pris ca. kr. 130,-



Hårdt, manuelt arbejde med at slæbe asfaltspande i Vindebrogade på Slotsholmen sidst i 1960'erne. Bemærk asfalkogeren i baggrunden. Arkiv Tommy Jørgensen



Darjeeling-banen – en verdensarv

Tekst og fotos Lars Olov Karlsson

På bagsiden af Spor og baner nr. 27 var der et billede af et damplokomotiv, som hævdedes at ligne et Darjeeling-lokomotiv (fra Indien). Jeg påtalte det for redaktøren, som syntes, at så kunne jeg vel selv skrive om Darjeeling-banen. Som det ofte går med gode idéer bliver det hurtigt hårdt arbejde...

Nuvel, så hårdt var det ikke. Jeg har haft mulighed for at besøge Darjeeling-banen ved tre lejligheder, i 1978, 1980 og 1999. Banen er siden udnævnt til verdensarv af FN og er stort set en turist- og museumsbane. På de to første rejser, som jeg viser billeder fra her, var banen stadigvæk et vigtigt transportmiddel for folkene i bjergene. Banen, som har sporvidden 610 mm, blev bygget af englænderne med henblik på at skabe en bekvem forbindelse fra det varme Calcutta til det køligere Darjeeling i over 2.000 meters højde i udkanten af Himalaya. De første tog kørte i 1881. Banens længde er cirka 78 kilometer. Den varierer fra år til år, for der er konstant bjergskred, og jernbanen må lægges om. Til at vinde højde er der flere "loops" (sløjfer), hvor banen går hen over sig selv. Der er også flere zig-zag spor, hvor toget skifter kørselsretning to gange for at vinde højde.



Jernbanen følger for størstedelen landevejen og krydser den utallige gange. Der er hverken bomme eller advarselslys.

Siden 1889 har én lokomotivtype været dominerende. Det er den type, som Sharp Stewart i England udviklede, type B, bygget i 34 eksemplarer. Lokomotivet er et lille sadeltanklokomotiv med blot to drivaksler, akselrækkefølge 0B0ST, som vi benævner det. Det eneste, som det har tilfælles med lokomotivet i Ree Park, er, at det har en dampkedel og en skorsten!



Møde mellem et opad- og et nedadgående tog. Det nedadgående er rangeret ind på et sidespor, og når det opadgående er passeret, bakker det nedadgående ud og fortsætter. Den ene sandmand og kulmanden holder tydeligvis en pause, måske hviler de ud i togførervognen. Lokomotivernes numre er 797 og 785.

På turen op fra lavlandet har lokomotivet en besætning på fem mand: Lokomotivfører, fyrbøder, en kulmand, som sidder i kulbunken og knuser de store kulstykker til mindre stykker, som han rækker til fyrbøderen gennem vinduet, og endelig to sandmænd, som står på lokomotivets forreste fodtrin og strør sand med håndkraft på skinnerne. På nedturen har man ikke brug for de to sandmænd, de gør så i stedet tjeneste som bremsere på passagervognene.

I dag er godstrafikken væk på jernbanen, og de fleste passagertog trækkes af et af de fire diesellokomotiver, som nu er på jernbanen. Et par tog går hver dag med damplokomotiver. Der er omkring ti B-lokomotiver bevaret, som alle passes på bedste vis på banens værksted i Kurseong. Man taler endog om, at man vil bygge nye damplokomotiver af den gamle type for at skåne de nu ganske gamle originale lokomotiver.



Lokomotiv 782 passerer her et zig-zag spor. Det er kommet nede fra venstre hold og bakker nu op til et højere niveau, hvorfra det vil fortsætte op til højre.



Kulmanden på lokomotiv 788.



B-lokomotivet 791 på den højest beliggende station, Ghum. Herfra går jernbanen atter nedad det sidste stykke vej til Darjeeling. Fra Ghum kan man i godt vejr se verdens tredjehøjeste bjerg, Kangchenjunga, 8.586 meter over havet. Nedenfor røggaskammerdøren ser man lokomotivets sandforråd.



"Loopet" ved Ghum i 1983. Her ser man tydeligt, hvordan den lille jernbane snor sig rundt om bjerget og over sig selv for at vinde højde. Bemærk også passagen under sporet og det lille "vandtårn" – eller hvad det nu er? Postkort, arkiv SoB.

Litra Lps – en moderne 'trævogn'



Ukendt My trækker stamme af Lps-vogne og andre typer af sted fra Åbenrå, juli 1994. Foto Flemming Søeborg

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Lps-vognene var vel aldrig særligt iøjnefaldende – de var et produkt af 1990'ernes genbrugstanker som flere andre litra hos DSB (Lgmms, Lgmms-x, Lgs) og bestod egentlig blot af en ældre Gbs-undervogn med nye sidestøtter og endegavle – beregnet til transport af kævler, men naturligvis også andet voluminøst gods, der kunne læsses med gaffeltruck, og som kunne tåle vejr og vind.

De 81 Lps-vogne kørte oftest med træ til Junckers Savværk i Køge, og jeg husker dem tydeligt fra læssevejen i Svendborg, hvor de regelmæssige storme i 1990'erne medførte mange transporter af stormfældet træ. Kævlerne var inden den videre transport med bane savet i længder á 2,7 eller 5,4 meter, og i reglen var der fire-fem Lps-vogne i godstogene mod Odense.

Lps-vognene havde oprindeligt ingen fast bund, men fik det senere, ligesom de i nogle tilfælde fik erstattet endegavlens trådnæt med jernplader. Nogle vogne fik endvidere kasser til opbevaring af de kæder, der under transporten skulle holde kævlerne på plads. Omkring midten af årtiet blev de store litreringsplader på midten af vognene

øjensynligt demonteret, og påskrifterne blev i stedet anbragt på vangerne. I øvrigt blev vognene undervejs også omnummereret. Lps-vognene fik ikke nogen lang karriere ved DSB – pludselig var det i 2001 slut med gods hos Statsbanerne. Lastbilerne overtog store dele af transporterne i stedet til glæde for alle. Lps-vognene endte hos Railion, men blev ret hurtigt skrottet – årene havde sat deres spor.

Modellen

McK, som står bag den nye model, har fremstillet den næsten fuldstændigt i metal. Det betyder, at den dels er meget letløbende, dels, at den holder formen selv efter mange års brug. Vognen er, trods det "moderne" snit, udstyret med mange detaljer, lige fra fine, gennembrudte trin og spinkle håndbøjler til mange påtryk i forskellige farver (akselbokse, bremseomstillere, litreringer, fægekroge). Gavlene på denne model er af pladetyper, og sidestøtterne er som noget af det eneste på vognen lavet af fleksibelt kunststof. Farven er den ubeskrivelige RAL 7025, som DSB faldt for i 1970'erne. I model virker farven måske mere overbevisende end i virkeligheden, for der er noget fascinerende over denne nye model, der er en af de få epoke V-godsvogne, som har en egen "identitet" –

de fleste andre moderne godsvogne er jo ret anonyme skydevægsvogne eller bærevogne.

Lps-vognen er en god type til modeljernbanen – tre-fire stykker bag en rød/sort My eller evt. en Mz, nogle toakslede skydevægsvogne type Hbis eller lignende og et par franske vinvogne – så har man et typisk godstog fra Svendborgbanen i 1990'erne. Vognen er revideret den 31.8.94.

McK h0: Art. nr. 2009 Lps-vogn 41 86 412 8 173-2. Epoke V. Vejl. pris kr. 298,-

Lps-vogn med trådgittergavl på Godsbanegården i Svendborg, den 4. august 1996. Foto Flemming Søeborg





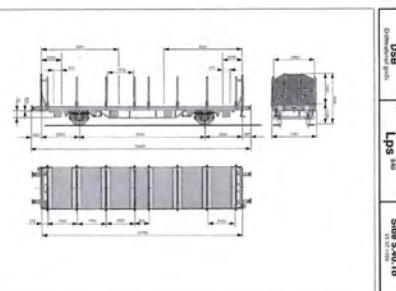
Fuldt lastet Lps-vogn 165 med samme type gavl som den nye model. Læssevejen, Odense, forår 2000. Foto Flemming Søeborg



Lps-vogn 115 med en 'overgangslitrering' på vangen - den originale litreringsplade skimtes på midten. Svendborg juli 1995. Foto Flemming Søeborg



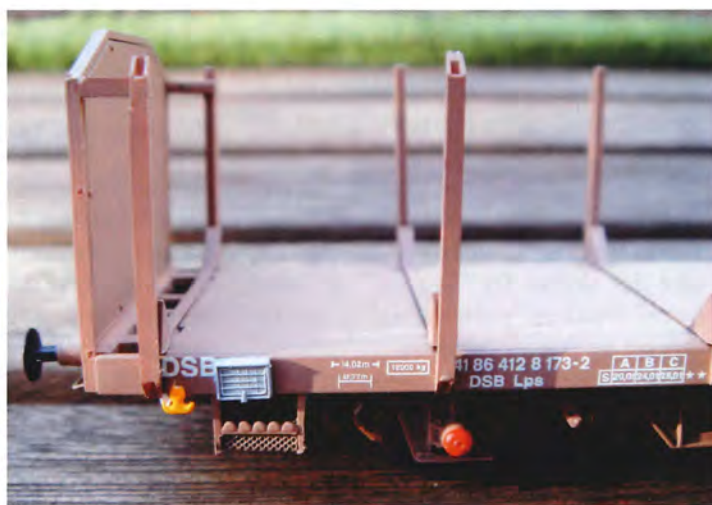
Mt 155 trækker Bcm-vogn og flere Lps-vogne i land i Nyborg Færge. Lps-vognen har nr. 180 - den sidste i serien. 2. november 1994. Foto Flemming Søeborg



Tegning af Lps-vogntypen, her med trådgitter. DSB Driftsmateriel Gods 1998. Arkiv SoB



Lps-vognen 'in natura' - en fin repræsentant for epoke V-materiellet.



Fine og nøjagtige detaljer på modellen, der har fjedrende puffere.



Modellen i klassisk 'Carl Bellingrodt'-positur.



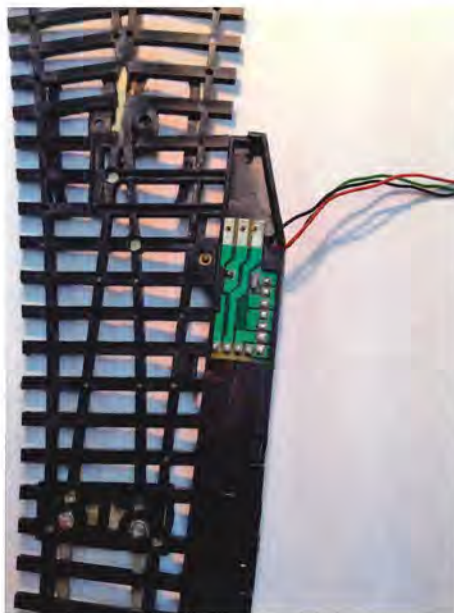
Det gør sig godt, når vognen er læsset med kævler, her fremstillet af citrontræ.

Polarisering af hjertestykker på ældre Roco-sporskifter

Fra en læser, som ønsker at være anonym, har vi modtaget følgende artikel om polarisering af ældre Roco-sporskifter. Læsere efterlyser andres erfaringer på området, og Spor og baner bringer meget gerne mere om dette lidt besværlige emne, som Märklin-kørere jo er helt fri for.

Hvis hjertestykket i et sporskifte på et to-lederanlæg ikke er strømførende, udgør det et "strømhul", som er svært at passere for korte lokomotiver, f.eks. litra MH. Hvis hjertestykket skal være strømførende, er det nødvendigt, at dets polaritet ("plus" eller "minus") vendes, når sporskiftet lægges om, så det altid har samme polaritet som den skinnestreng, det er en del af – ellers giver det en kortslutning, når et hjulpar passerer det. Lad os som eksempel tage et højre-sporskifte: Når det står "lige ud", er hjertestykket en del af højre skinnestreng, når toget kører mod forgreningen. Hjertestykket skal derfor have samme polaritet (= være forbundet med) højre skinnestreng. Når sporskiftet skiftes "til højre", bliver hjertestykket en del af venstre skinnestreng og skal nu have samme polaritet som denne. Hjertestykkets elektriske forbindelse skal altså skiftes fra højre til venstre skinnestreng, idet der skiftes fra "lige ud" til "mod højre". Dette er "polarisering" af hjertestykket og kræver en omskifterkontakt i sporskiftedrevet, så det sker automatisk. Efter at have opdaget hvor nemt det er at polarisere hjertestykker, polariserer jeg alle sporskifter efterhånden, som de bliver lagt. Til synlige sporskifter anvender jeg Tortoise-drev, der monteres "underjordisk". Disse drev er robuste, driftssikre, nemme at montere, er forberedt til polarisering af hjertestykker og er billige.

Imidlertid har jeg en del "underjordiske" opstillingsspor med Roco-skifter. Men det har vist sig, at disse ret nemt kan polariseres, selv om de allerede er lagt. Det begyndte med, at jeg opdagede, at nogle ældre Roco-drev faktisk har indbygget kontakt til hjertestykkepolarisering. Dette vises på Billede 1, hvor kontaktfladerne til kontakten er de tre parallelle, blanke flader øverst i drevet. Jeg havde naturligvis en forventning om, at der fandtes et tilsvarende stik, der bare kunne skubbes på. Men min



Billede 1

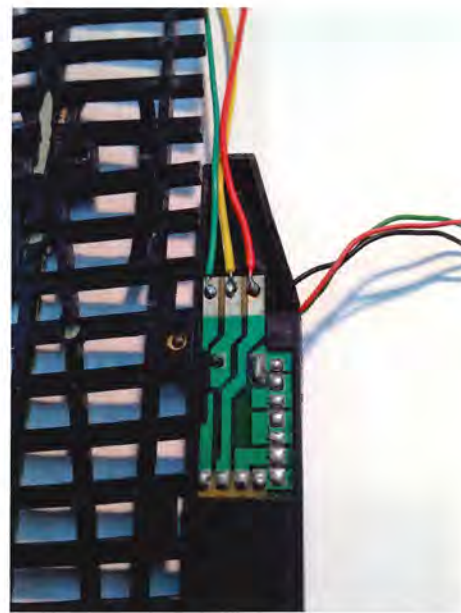


Billede 2

forhandler sagde, at dette ikke findes – men hvorfor er kontaktfladerne der så? Så jeg improviserede:

1): Hvis sporet ikke er monteret, vender man det bare om. På et allerede anlagt sporskifte afmonteres drevet og lægges med bunden opad på arbejdsbordet. Det er en god ide at lægge det fast på underlaget med et par stykker tape. Elektronikken kan ikke holde til, at man bare lodder ledninger til kontaktfladerne. Derfor borer man med en minidrill et hul på 1 mm i hver kontaktflade som vist på Billede 1. Med en skruetrækker eller lignende kan man understøtte printpladen, mens man borer.

2): Man forbereder tre tynde ledninger til fastlodning ved at forfinde et lille afisoleret stykke, som ombøjes i spidsen, nogenlunde svarende til printpladens tykkelse (Billede 2). Det ombøjede stykke stikkes ned i et af de borede huller. Det kan evt. holdes på plads med et eller andet tungt (jeg bruger et lille blylod). Der foretages en meget nænsom lodning, så alle tre ledninger kommer på plads. Dette er vist på Billede 3. Den midterste kontaktflade er forbindelsen til hjertestykket. De to andre skal for-



Billede 3



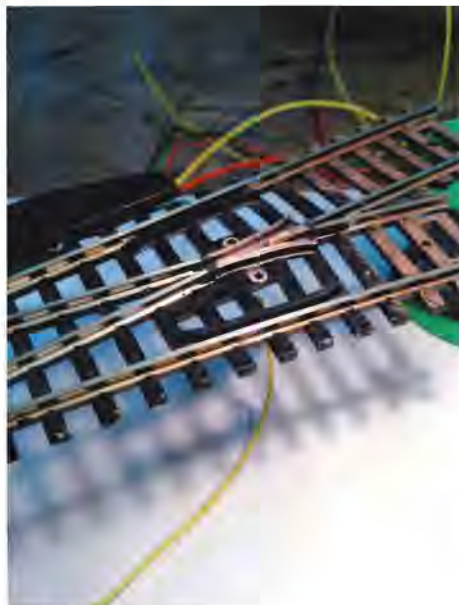
Billede 4

bindes med de to skinnestrengene. Når sporet skiftes, bliver der forbindelse fra en af skinnestrengene til hjertestykket via den ledning, der er loddet på den midterste kontaktflade.

3): Strømtilførsel til selve hjertestykket tilvejebringes ved hjælp af et af de to huller, der er i hjertestykket (Billede 4). En tynd ledning afisoleres i spidsen, hvor man med loddetin laver en dråbeformet "fortykkelse" (Billede 5). Ledningen skal føres ned gennem et af hullerne, og kunsten er at få dråbens størrelse og form netop sådan, at dråben kan kile sig fast i hullet, når ledningen trækkes igennem.



Billede 5



Billede 6

Billede 6 viser ledningen på plads ned igennem hjertestykket. Med en skrue-trækker kan man trykke loddeindråben fast i hullet. Fra hjertestykket skal ledningen føres igennem pladen, som sporet ligger på.

4): Hvis hele sporskiftet har været taget op, kan man bore et stort (5-10 mm) hul i pladen, hvor hjertestykket skal ligge, så der er rigeligt plads til at føre ledningen igennem pladen. Hvis arbejdet er foretaget med sporskiftet liggende på anlægget, skal man bore hul i pladen gennem et af hullerne i hjertestykket. Her bruger man et 1,5 mm bor. Hvis der er plads nok, bruger man et almindeligt håndbor. Hvis det er tale om et underjordisk spor, er loftshøjden i sagens natur stærkt begrænset. Her bruger jeg en vinkelboreforsats fra Harald Nyborg (varenummer 9760) som et vinklet håndbor. Jeg drejer simpelthen drivakslen med fingrene. Det er ret hurtigt og volder ikke det store besvær og kræver kun beskeden "frihøjde".

Hvis drevet har været afmonteret, skal det nu monteres på sporskiftet. Dette

er ret ligetil - også på et "underjordisk" spor. Ledningen, der er ført fra hjertestykket og gennem pladen (gul på billederne), forbindes nu med ledningen fra midterste kontaktflade på drevet (gul). 5): Ledningerne fra de to andre kontaktflader (vist med grøn og rød) forbindes med højre og venstre sporstreng. Her må man forsøge sig frem med en skrue-trækker med lys i for at finde frem til den rigtige sporstreng. Når drevet i øvrigt er tilsluttet, er sporskiftet polariseret og klart til brug.

Det er selvfølgelig på eget ansvar at følge den vejledning, jeg her har givet. Husk, at hjertestykket kortslutter, hvis sporskifteet ikke står rigtigt! Så vidt jeg kan se, er det ikke muligt at polarisere nyere ROCO-drev, idet der ikke er kontaktflader. Det er ærgerligt, for jeg har mange drev liggende, jeg derfor ikke kan bruge. Hvis nogen kender et kneb, så det kan gøres alligevel, så skriv om det i bladet.

Rettelser og korrektioner:

Jan Hager skriver om MT-lokomotivet fra Scandia/Frichs:

"Af artiklen om MT fremgår det, at Scandia byggede motoren, mens Frichs byggede vognkassen. Her studsede jeg, for det plejede da at være omvendt, når de to firmaer samarbejdede. Opslag i bøgerne "Danske Statsbaners Motormateriel 1925-2007" side 58-59 og i "Motormateriel 6" side 52-53 bekræfter da også, at Frichs byggede motorerne og Scandia vognkasserne. Når det kommer til de tekniske detaljer for motorerne, er de to bøger ikke helt enige om omdrejningstallet. Værre er det dog, at mm6 er uenig med sig selv, idet en tabel side 67 angiver anden typebetegnelse, omdrejningstal og HK-antal end teksten side 53!"

Ole Linå Jørgensen tilføjer:

"I MM 6 side 53 skriver forfatterne om MT bl.a. "De to banemotorer á 91 hk var fra Siemens og var placeret på de yderste aksler i bogierne. Vangen var forstærket med et sprængværk, der på det første var udført V-formet og af fladjern (uden efterspændingsmulighed), mens de efterfølgende fem var udført i trapezform og i rundjern med efterspændingsbøsninger".



Hjælpevogn på gammel MT 104, holdende i Hvalsø den 17. juli 1976. Foto K.E. Jørgensen

På sidebilledet af M 101 ses en batterikasse, som ville umuliggøre en placering af det omtalte V-formede sprængværk. Måske er det en ændret placering af batterikassen, som har medført, at sprængværket er blevet fjernet på 101."

Flemming Arlander, Helsingør, har følgende kommentar til billedet af MH 203 på side 54: "Lige en rettelse til datoen for fotoet af MH 203 side 54. Det er taget d. 24.10.1986 kl. 10:00 - og det er MA 464, der bliver trukket.

Jeg ved det - for det er mig, der har taget billedet. Det er i øvrigt blevet pænt skarpt og med bedre farver!"

K.E. Jørgensen, Hvidovre, har denne tilføjelse til billedet: "Ma' en er ikke under rangering, men der er tale om transport af defekt MA fra Helgoland til Centralværkstedet."

Niels Hjerensen tilføjer, at det er ham, der har udført de flotte overdele med detaljer på S-togene i sidste nummer.

I nr. 25 omtalte jeg bl.a. den nye DAF-lastvogn fra Artitec. Steen Lindegaard Halslev gør i et brev opmærksom på, at navnet "DAF" stammer fra "Van Doorne's Aanhangwagenfabriek N.V." fra 1932, hvor fabrikken påbegyndte produktion af anhängere. Det stemmer, men i 1948 foretog man navneskift til "Van Doorne's Automobielen Fabriek N.V.", og det var dette navn, jeg refererede til. I øvrigt begyndte DAF først at bygge lastvogne fra 1949.

Tak til alle læsere for deres bidrag til, at teksterne bliver så korrekte som muligt.

Spaghetti på banen

Tekst og fotos Flemming Søeborg

I en Aldi-butik så jeg en pose med spaghetti-bogstaver. Jeg købte en pose på 500 gram, og der var mange tusinder bogstaver i den.

Hvad kan de så bruges til? Forretningsfacader, beskiltning m.v. i HØ fra fun-kistiden og nogle årtier frem var det almindeligt, at småhandlende anvendte udskårne bogstaver, enten direkte på facaden eller også på malet baggrund. Typiske steder var ismejerier, købmænd/kolonialbutikker, radiobutikker, cafeterier og mange andre. Nogle husker måske, at indtil for et år siden var autoværkstedet i Snoghøj lige ved Lillebæltsbroen også prydet med udskårne bogstaver "AUTOVÆRKSTED"? Skiltet er desværre væk nu.

I posen ledte jeg forgæves efter Æ, Ø og Å. Årsagen er, at bogstaverne er fremstillet i Tyskland. Bogstaverne er 5 mm høje og generelt pænt støbt, blot er E og U lidt outrerede, og T er for tykt og skal slibes let for at kunne bruges.

Fremstilling af skilte

Lav en limbane med ombukket maler-tape og anbring de tekster, du ønsker på tapen. Der er uanede muligheder. Spraymal herefter bogstaverne - rød, hvid, guld, sort eller hvad du vil have. På andre baner kan du anbringe tilskårne lister af 1 mm plasticard, 7 mm høj. Det er underlagspladerne. De males ligeledes i de ønskede (kontrast)farver. Når de hele er tørt, limes bogstaverne med R/C Modellers Craft Glue på plads. Bemalingen gør, at du ikke risikerer uvelkomne beboere på anlægget - bogstaverne består jo af organisk materiale (mel, æg, vand) og giver dermed gode boligforhold for midter etc.



Også mindre butikker havde ofte flotte firmanavne i udskårne bogstaver. Ukendt tid og sted. Arkiv SoB



JRMA-navnet lige guld sprayet. Nu skal det monteres på muren

JRMA

I min barndoms København i 1960'erne var der stadig enkelte IRMA-butikker, der havde udhængsskilte med det oprindelige navn, JRMA, hængende (JRMA = Johannes Rasmussen MARGarine-fabrik). Fra gammel tid har bogstaverne I og J nærmest været to sider af samme sag. JRMA skulle tage kampen op med OMA, det dominerende margarineprodukt, og det blev derfor firmanavnet. Derfor skulle et af skiltene da skulle min-des JRMA - og det blev så gjort. Det var dog ikke de store supermarkeder, der hed JRMA' - det var små kælderbutikker og almindelige forretninger med meget lidt plads. Bogstaverne her skal nok blot limes direkte på facaden. Lokale udtaler af navnet var i øvrigt ØRMA eller JERMA. "



Konditori i klassisk guldsnit og en faldefærdig markise.



Her er flere eksempler på anvendelse af 'løse' bogstaver på stationen og på bygningen bagved. Linie 5 på Nørreport, den 20. marts 1966. Foto Leif Bang



Størrelse og form på bogstaverne



På Københavns Rådhusplads kunne man finde mange interessante reklameskilte i neon - nok lidt sværere at eftergøre i model. Arkiv SoB

Spredte glimt fra Danmarks Jernbanemuseum

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Da der er sket en hel del på Danmarks Jernbanemuseum i sommerens og efterårets løb, har jeg valgt at lave en lille kavalkade af billeder – denne gang uden så meget tekst. En stor del af materiellet, der holdt i København, er nu anbragt på sporene i Odense, hvor meget af det desværre nu er udsat for vejr og vind – og så ved vi jo godt, hvordan det går i løbet af nogle år. Museet er dog i fuld gang med at finde egnede arealer på Østfyn til opførelse af et nyt, stort depot, hvori en del af materiellet vil kunne opbevares. Forhåbentlig kan et nybyggeri snart påbegyndes.



Fine gæster i restaurantvognen - nogle synes, at herren her ligner præsident Mitterand fra Frankrig. Misfarvningerne skyldes reflekser i glasset.



Kokken har langet de sidste spejlæg over komfuret... fornemmer man et udtryk af vemod i ansigtet



Traktor 1 - Benetton, som den blev døbt pga. de mange farver - bundet og kneblet på en sladvogn. Hvor længe mon den holder kuløren, udsat for efterårets regn og rusk.



Omfattende arbejder på en B-vogn - muligvis den, der skal indgå i Inter-rail-udstillingen.



Et ganske moderne og tidssvarende dekoreret MR-tog findes også i samlingerne - mon det skal udstilles i dén mundering.



Et flot, nymalet Klædeskab nr. 48 på et af stiksporene fra drejeskiven



Der blev så tomt, da CIWL 4247 forsvandt - den var et af de mest værdifulde bidrag til udstillingen med meget stor publikumsbevågenhed. CIWL 3929 har slet ikke samme "appeal"

Specialvogn 426 til Kørekran 145 holder udendørs - nok ikke så godt



Nyt godstog fra Roco og Fleischmann



Et lille godstog på vej ud til kunderne - nye og gamle modeller i ny forklædning

Tekst og fotos Flemming Søborg

Nogle af Rocos nyheder er ventede, andre kommer som en overraskelse. Det gælder for den nye udgave af DSB MY 1107, der pludselig dukkede op – firmaet havde tidligere annonceret en Mz.

Grundmodellen af MY er den samme, som har været i programmet gennem mange år, og der er vel ikke noget at sige til den, som ikke er sagt. Den nye variant viser MY'en i dens senere "leveår", hvor den røde farve var mørkere og mere intens (RAL 3003 fra 1980'erne). Finishen er perfekt med den røde pufferplanke ("blodtud"), som Vest-maskinerne havde indtil omkring 1993. MY 1107 blev udrangeret i 1994.

Modellen er holdt i halvmat lakering, og alle detaljer er monteret på forhånd; dog er der vedlagt en masse løsdele, herunder sneplove uden udskæring til montering på vitrinemodeller eller til kørsel med faste stammer. Tilsyneladende mangler der en lille detalje på overdelen, nemlig færdigmeldeblinkene, der på virkelighedens maskiner blev monteret fra 1979 ff. Jeg tør ikke garantere, at nr. 1107 ikke havde disse blinklys, men det var vist anbragt på alle MY-lokomotiver. Det er dog en så lille detalje, at det virker grotesk at hænge sig i det. Til gengæld var nr. 1107 den første MY med sneplov, monteret i november 1979, hvor de mange håndgreb på fronten også blev monteret. Der er træk på alle aksler i DC/DCC-udgaverne.



Et velkendt forparti - det er vist lokomotivet, man aldrig bliver træt af

Tankefulde vogne?

En anden nyhed fra Roco byder dog på mere rynkede bryn, selvom den er meget flot udført. Det er en klor-tankvogn fra Dansk Soyakagefabrik (DS), og tanken er lysegrøn med orange farestribe. Domen sidder i den ene ende af tanken, hvor der også er lejdere og endeplatform samt (usynlig) advarselstrekant – den skulle sidde i den anden ende. Alle påtrykkene er tydelige og læsbare med revisionsdato 16.2.73 – altså en epoke IV-vogn. Vognen har nr. 21 86 070 1 552-4.

Forbilledet var en vogn, bygget af Chr. Olsson i 1955. En lignende vogn, nr. 550, viser en vis lighed med modellen, men også store forskelle, og som sådan

må modellen nok kategoriseres som en søgt model. Om man vil anskaffe den eller ej, må jo være op til den enkelte, men da der næsten altid var større eller mindre forskelle på danske og udenlandske tankvogne i virkeligheden, er det et grundvilkår for modeller af danske tankvogne, at de sjældent er korrekte, så – acceptér det eller lad være!

Det samme kan man næsten sige om Fleischmanns nye tankvogn, ZE 503 680 fra Aarhus Oliefabrik. Denne vogn havde som forbillede en nittet tankvogn med kraftige bånd til støtte for tanken, noget som modellen ikke har. Nogle vil nok derfor frakende den al legitimitet, men på den anden måde virker vognen tilforladelig, hvis jeg må bruge det udtryk. Mange af Oliefabrikkens vogne havde firmanavnet påsat tankene i udskårne metalbogstaver, men ikke denne vogn, så navnet, der er påtrykt på tanken, er i orden – ligesom diverse påskrifter følger forbilledet med den korrekte typografi.



Uanset om den er korrekt eller ej, vækker klortankvognen opsigt på sporene



Klortankvognens bremseplatform med flere lejdere og håndbøjler - samt en halvgemt advarselstrekant



Fleischmann er også med på (tank)vognen med Aarhus Oliefabrik - ikke helt korrekt, men alligevel overbevisende

Fleischmann har tillige udsendt en ny containerbærevogn litra Sgns med revisionsdato 30.10.02 - dvs. at den må være en af de allersidste DSB-godsvogne i revision, hvis ellers påskrifterne er autentiske nok. Vognen er flot med omfangsrige påtryk, men selve grundmodellen er lidt forkert i forhold til Scandia-forbilledet, der f.eks. har konsoller på ydersiden til at støtte vangen. Hvad der er en større fejl er, at bogierne er helt forkerte - Sgns-vognene havde Y 25-bogier og ikke den kraftige type, som modellen er udstyret med. Vognen er fremstillet helt i kunststof, hvilket gør den meget let med risiko for, at den kan blive trukket af i kurver.

Nummeret frembyder også lidt af et mysterium - den har nr. 31 86 455 6 114-9, men dét nummer figurerer ikke som en Sgns-vogn - nr. 114 skiftede nemlig allerede i 1987 "identitet" til nyt nummer, og få år senere blev vognen ombygget til Sgns-typen, atter med nye numre (jvf. oversigten nedenfor fra www.jernbaenen.dk).

1981: Sgs 31 86 454 0 114-8
1987: Sgs 31 86 454 1 007-3
1991: Sgns 31 86 455 7 007-4
1993: Sgns 31 86 455 6 157-8
2001: Til Railion

Containeren er til gengæld særdeles flot med en mængde påtryk i flere farver. Originalen er en mørkeblå, 40-fods D.F.D.S.-container med påtryk på alle sider, herunder tal og gule felter på toppen. Dørpartiet er ligeledes forsynet



D.F.D.S.-vognen er trods nogle skønhedsfejl meget attraktiv, hvor især containeren gør sig godt

med alskens påtryk, og alene containeren gør det værd at anskaffe vognen, hvis man kører moderne modeljernbane.

Roco art. nr. 52614 MY 1107. Vejl. pris kr. 1.100,-

Roco art. nr. 67623 Dansk Soyakagefabrik, epoke IV. Vejl. pris kr. 190,-

Fleischmann art. nr. 542907 Aarhus Oliefabrik, epoke III. Vejl. pris kr. 190,-

Fleischmann art. nr. 524108 Sgns-bærevogn med D.F.D.S.-container, epoke V. Vejl. pris kr. 260,-



Nummer og litrering på Sgns-vognen - øjensynligt en matematisk gåde (se teksten)



Der er mange, flotte påtryk på alle sider af D.F.D.S.-containeren



Nærbillede af Sgns-vogn 165 med de korrekte Y 25-bogier, Odense Godsbanegård. Foto Flemming Søeborg

Faller fylder 70

Af Flemming Søeborg

En af hobbybranchens ældste firmaer, Faller, fyldte 70 år i 2016. Faller begyndte kort efter afslutningen på Anden Verdenskrig med at fremstille byggesæt til modeljernbanen. De første var af træ og karton, men hurtigt kom virksomheden i gang med støbte kunststofdele – det var vinduesrammer, døre, nedløbsrør m.v. og siden hele husbyggesæt i vidunderstoffet polystyrol. Fælles for de første generationers byggesæt helt op til 1990'erne var, at målestokken nærmere var 1:100/1:120 for H0-modellerne – og jo mere kulørte, delene var, jo bedre! Dog var de medfølgende ark med vådtransfers attraktive, da man stort set ikke kunne få sådanne skilteark ellers.

Faller førte også an på tilbehørssiden og havde alt muligt i programmet – enkel elektronik, blinkreklæer, landskabsmaterialer (savsmuld, islandsmos, græsmåtter, grantræer som plasticbyggesæt), flyvemaskiner i 1:100 – og fra 1964 også selvkørende biler til H0 (Auto Motor Sport, AMS-konceptet). Dette vejssystem var meget veludbygget, men bilerne ikke særligt velkørende eller pålidelige, og AMS var nok 15-20 år for tidligt ude. Først med Faller Car System kom et stabilt og velfungerende H0-bilsystem, som er under konstant videreudvikling, i øvrigt sammen med det danske firma Games on Track.

Mere realisme

Forholdene ændrede sig med udviklingen mod mere realistiske husmodeller, hvad angår højde, bredde og dybde m.m. – det var dog Pola, kibri og Vollmer, der førte an, nok inspireret af amerikanske Walthers, mens Faller længe forfægtede følgende standpunkt, hvad angår husmålene: "Her må man se bort fra målestokken, hvis man vil bygge modeltro. Det drejer sig om det samlede indtryk – og her især på den følelsesmæssige, optiske fornemmelse. Landskabet kan man ikke formindske med målestokken, sådan som man kan med lokomotiver, men man må bruge egnede midler for at nå det markante. Lige som det er sværere at finde en byggeplads i byen end på landet, så skal vi i vore miniaturebyer også udnytte den allermindste plads. Derfor bygger man i højden, således at der opstår høje, smalle

hustyper."*. Det ændrede sig radikalt, da Faller sidst i 1990'erne overtog Pola, og Faller har siden da været tro mod skala 1:87 – og dog: Efter den tyske Genforening dukkede et nyt og nærmest jomfrueligt marked op i Østeuropa, og her fandt Faller grobund for relancering af de gamle "H0"-modeller i skala 1:100 eller mindre: De blev nu markedsført som "TT-geeignet", altså velegnet til spor TT, og her i jubilæumsåret har Faller såmænd støvet endnu flere, gamle forme af og relanceret forlængst glemte byggesæt som nyheder til H0-folket... et smart reklametrick, et resultat af nostalgi, af simpel, kold beregning eller hvad? Relativt nyt er indretning til modelhuse i skala 1:87...

Så trods en generel afmatning i branchen synes Faller at øjne en lys fremtid, og firmaets stand i Nürnberg hører da også til en af de største overhovedet – i øvrigt altid strategisk rigtigt placeret lige over for Märklin. Vi kipper med flaget for Faller og håber, at firmaet vil lede an i udviklingen i mange år fremover.

* Faller: Modellbau leicht gemacht, nr. 841/175, cirka 1960.



Der er i alt 20 dele i byggesættet med den lille kiosk



Stirling Moss var datidens mest fetere-de væddeløbskører, og naturligvis var han begejstret for Faller AMS - ligesom familien her i Faller-kataloget 1964-65. Arkiv SoB



Bygningen formelig skrider på indretning med disk, personale, køleskabe, ølkasser m.v. - samt (danske) reklamer på væggene



Lidt raffinement ved samlingen - her dækker 'glasset' kun den øverste del af vinduet, således at der er åbent i salgslugen



Og så kan vi slå dørene op for issæsonen... med politisk ukorrekt cigaretreklame, men vi er jo i 1962...Foto SoB

Jeg samlede mit første Faller-hus i 1962, og i anledning af jubilæet bestilte jeg et af "genoptrykkene" fra dengang, den lille kiosk (B-212) for at sammenligne. Byggesættet lignede sig selv. Samlingen var lige så nem som dengang, detaljerne og graveringerne af delene med de pudsede/nuprede facader var som for 55 år siden, men på enkelte punkter adskilte genoptrykket sig fra originalen: dekorationerne. Dengang var der vedlagt trykte reklame- og skilteark i papir samt vådtransfers. Tillige var der formstøbte plasticskilte med tekster som "KIOSK" og "Cigaretten". Dette sidste har en mere puritansk/sundhedsmæssig tid fjernet, så i stedet er der kedelige papskilte med "Blumen" (Blomster) og "Snack-Bar" og "Eis" samt et klippearke med nogle af de gamle skilte – tja, man kan jo ikke få alt! Markiserne var dengang af pvc-agtigt materiale, i dag sidder de med på skiltearket af karton. Samlingen af den lille bygning tager fem-ti minutter, naturligvis efter at delene er penslet med acetone for at fjerne den blanke effekt. Pasformen er fin, og der er intet 'flash.'

Faller art. nr. 213760 Kiosk.

Vejl. pris kr. 130,-

Faller art. nr. 180923

Butiksindretning. Vejl. pris kr. 25,-



Nr. 213760 - eller dengang B-212, en af de mest kendte, klassiske Faller-modeller, den populære, lille kiosk - snart 60 år gammel, men stadig lige populær. Foto Faller



Et par af de gamle, støbte reklameskilte - 'Cigaretten' er rettet til 'Cigaretter'.... Foto SoB



Det er ikke nok med flotte facader, i dag skal husene også have indretning som f.eks. dette støbte butiksinteriør, der passer til et apotek eller en større landhandel

Huse af tæpperester...



Af Flemming Søeborg

... ja, det lyder som en vittighed, men jeg fandt faktisk nogle ret nydelige bindingsværkshuse på et marked, de var nærmest lavet af tæpperester – og de var næsten i H0-størrelse. Jeg købte dem ikke, for der er dog alligevel grænser for, hvad jeg vil anskaffe, men jeg tog et par

billeder af dem – i håb om, at nogle af bladets læsere ved mere om disse huse, der tilsyneladende er blevet fremstillet i større stil – der var nemlig firmamærker på undersiden.

Heraf fremgik det, at de var "Handmade in Ærøskøbing, Denmark", men da der oprindeligt hverken var strekkode eller postnummer anført, må de være ret gamle (postnumre blev indført i 1967, strekkoder vel omkring 1995 og frem). Husene var pænt udført med forbavsende detaljer (påsatte vinduer) og som nævnt næsten i H0-størrelse, tilsyneladende opbygget over æsker med husholdningstændstikker. Der var to ens huse i forskellige farver på markedet, men har serien omfattet flere hus-typer? Hvem ved mere derom?



Strekkoden er et påhæng fra det moderne loppemarked og burde ikke sidde på den originale etiket

Picasso på sporet



Tekst og fotos Flemming Søeborg

Det unge firma R37, der sidste år overraskede med meget flotte modeller af den tyske standardgodsvogn "Villach", har nu udsendt et specielt skinnebus-sæt, type X5600 + XR9200, fra SNCF fra 1950. Typen er speciel ved, at førerummet er anbragt i en lille "boks" (kiosque), der stikker op over taget i den ene ende på den lave skinnebus. Idéen med at placere førerpladsen højt oppe – men kun i den ene ende – blev foreslået af de franske lokomotivførere, da det gav et bedre udsyn – men det må have været lidt mere besværligt at rangere, når man ikke rigtigt kunne fornemme, hvor den lange ende af skinnebussen befandt sig i forhold til en bivogn eller andet materiel. På den anden side sparede SNCF at indrette to førerpladser, og systemet må have fungeret udmærket, for der fandtes flere andre typer af skinnebusser med denne indretning af førerrum. De mest kendte var tilmed meget længere og er flere gange lavet af Jouef – nogle af modellerne kunne dog ikke køre.

Selve frontpartiet på motorvognen er meget særpræget med en bil-præget "snude" ved siden af den ophøjede førerplads. Bagved er der et lille rejsegodsrum og to passagerafdelinger med midterindgang; bivognen har samme indretning, dog er pakrummet noget større. Gavlenderne modsat motorrum/pakrum er helt normale at se på med tre store ruder – godt udsyn for passagererne, når vognene er koblet "rigtigt" sammen.

R37-modellen

Som nævnt var godsvognene fra R37 meget vellykkede, så det regnede jeg med, at skinnebussen også var. Skinnebussen kørte fint, straks jeg satte den på sporet (analog). Der er automatisk lys-skift tre hvide/tre røde tillige med, at der er interiørlys (kan tændes og slukkes på et par kontakter). En god effekt er de gardiner, der er monteret bag ruderne. Der er fuld indretning i vognene, og kørslen er udmærket uden udfald. Der er langt mellem strømoftagene på de to aksler, og der er ingen hæftringe.

Koblingerne voldte dog problemer. Da vognene er meget lave, kan man ikke bruge almindelige koblinger, og R37 har monteret nogle specielle A-koblinger på svalehale-adaptorer. Der er vedlagt et fast koblingsstykke, som jeg ville anvende i stedet. Svalehalerne sidder særdeles stramt i NEM-skakten, og under arbejdet med at løsne holderne blev to koblingsfjedre (tynd metaltråd) krøllet sammen – et dårligt varsel. Holderne glider nemt ud af skakten, heller ikke godt. Da jeg skulle have overdelene af, faldt samtlige puffere (fjedrende) af, og det var endnu værre, for til dato er det ikke lykkedes mig at finde den ene af dem. Et par af aksellejerne knækkede også under manøvren. For at føje spot til spe viste det sig umådelig vanskeligt at tage overdelene af og næsten umuligt at montere en dekode, uden at man skulle demontere printpladen, så – der er plads til forbedringer! Det blev til tre-fire gange ØV oven i begejstringen over den pudselige skinnebus. Og

Motor- og bivogn - et par underlige skabninger

navnet? Jo, disse nye skinnebusser med den asymmetriske placering af førerhuset mindede franskmændene om Picassos portrætter, hvor mund, næse og øjne ofte var placeret på samme side af ansigtet, og derfor fik de ved fremkomsten straks dette tilnavn – der har holdt sig lige siden.

R37 art. nr. 41008C. SNCF X5600-skinnebus med XR9200-bivogn. Vejl. pris kr. 2.250,-



Lokomotivføreren havde godt udsyn.



Motorvognen skilt ad.



Rejsegodsrum under førerrummet.



Stor Picassovogn X3800 i Louveciennes.

NY bil

Tekst og foto Flemming Søeborg

I 1886 byggede Carl Benz sit første automobil, den såkaldte patent-motorvogn. Det var et trehjulet, totakts køretøj med gasmotor og lignede nærmest en blanding af en spinkel hestevogn og en cykel – men køretøjet var dueligt nok, og hans hustru Bertha Benz kørte i 1888 på egen hånd de 200 kilometer frem og tilbage mellem Mannheim og Pforzheim med parrets to sønner uden ægtemandens vidende. Det var vel en af de første, åbenlyse manifestationer af kvindelig emancipation – og med handlingen havde Frau Benz tilmed bevist, at autobilen kunne bruges til langdistancekørsel!

Busch har i bilens 130 års jubilæum hædret køretøjet med en speciel udgave af patent-motorvognen, som i øvrigt er bevaret på Mercedes-Benz-museet i Stuttgart. Modellen er i H0 og meget sirligt udført, omend nogle af plaststøberne virker lidt grove og med fordel

kunne have været fremstillet af ætset metal. Modellen har begrænset anvendelsesmulighed og henvender sig nok mest til passionerede bilmodel-samlere.

Busch art. nr. 40004. Benz Patent-Motorwagen. Vejl. pris kr. 140,-



Benz-Patent-Motorvognen i nydelig gengivelse fra Busch. Alle hjul kan dreje, trods den meget spinkle udførelse. Foto SoB

Politisk ukorrekte modeljernbanereklamer

Af Flemming Søeborg

I sidste nummer omtalte jeg Märklins spor Z-annonce med spiritus indblandet, og det må man jo ikke i dag. Denne annonce, som stammer fra Foreningen Togets medlemsblad fra 1981, er i dag lige så forkert, hvis ikke kejtet, kikset og totalt "old school", som det hedder på nydansk – men også barnligt troskyldig: Mon nogle mennesker lever sådan – i dag? Eller gjorde det i 1981?

Tegningen er signeret "K. Schrader '79", og mon ikke der er tale om en østtysker, der har karikeret den engagerede (Piko-)modeljernbanemand, som fandtes såvel i øst som i vest – hvor (model) jernbanedriften var vigtigere end så mange andre drifter?

Den anden reklame, HOF-toget, bragte Ud & Se omkring 1990 – det var på et tidspunkt, hvor telefonnumrene stadig havde (01) osv. foran. I sidste nummer ærgrede jeg mig over ikke at kunne finde annoncen, men lidt oprydning betaler sig – ind imellem! Pludselig dukkede den herlige reklame op – og her er den så gengivet. Det var dengang, hvor alle

vidste, hvad en HOF var. I dag står det ikke engang på etiketten.

Hvor mange ville i dag tillade, at man placerede sin øl midt på anlægget – og hvilket anlæg er der tale om? Eksisterer det i dag? Kender nogle af læserne til det? Der er tilsyneladende tale om et Märklin-anlæg (punkt-kontakter i vejbelægningen ved overskæringen), øltoget bliver trukket af en rød/sort Mx, i baggrunden skimtes en rød/sort Mz under modelbyggerens hånd, og under armen ses en BR 89 – modellokomotivet, der er lavet flest af. De to huse til højre er klassiske Heljan-modeller, Clausen-urforretningen og Bar/Salon-huset, begge fra Nørregade, Odense (nr. 11 og 15). Bemærk også den yppige vegetation af islands-mos-træer – i dag ville man bruge vlies eller anden, fin vegetation og/eller dyre, håndbyggede træer.

Med det vil jeg betragte årets store tema, 500-års jubilæet for det tyske Reinheitsgebot, for afsluttet – og det har jo, om ikke andet, så affødt flere, nye ølvognsmodeller (Märklin, Brawa, McK), og det er jo ikke værst. Skål og godt nytår!



VI HAR SAT SIGNAL FOR Piko HAR DU?

Kvalitet
Styrke
Detalier
Mere end
20 år's
erfaring
Komplette
systemer i
HO

TOGcenteret Strandvejen 140 2900 Hellerup
Telf. 01 625592 Lukket tirsdag

BUCO-øl vognen i dag



*Peter Sørensen's BUCO-vogn bærer præg af flittig kørsel - og årtiers påvirkning af lyset på overføringsbilledet.
Foto Peter Sørensen*

Af Peter Sørensen, Brønshøj

I Spor og baner, nr. 29, var der en lille artikel om de tidlige Carlsberg-vogne i model fra BUCO. Det var yderst interessant læsning, da jeg netop har denne model som "langtidsgæst" på mit anlæg, og jeg sender derfor et billede af modellen, som den ser ud i dag.

Det, der først stikker i øjnene, er de slidte og gulnede påskrifter. Man ser tydeligt, at der er tale om vådtransfer, hvor flere af Märklins samtidige modeller havde trykte påskrifter. I dag må man erkende, at Märklins trykkemetode er den mest holdbare, og så kan man jo ikke lade være med at tænke på, hvordan nutidens vådtransfer mon ser ud om 60 år?

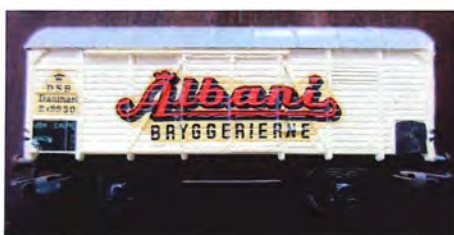
Billedet af undervognen afslører, at der ikke er tale om presset blik, sådan som det blev antaget i den nævnte artikel, men om støbt plastic med indsatte hjul-lejer af metal. De alt for store A-koblinger og den totale mangel på KKK ses tydeligt på dette billede.

En detalje: På de nutidige billeder ses, at modellen på trods af de 60 år på baggen fint holder faconen. Ingen tendens til trækninger eller skævheder i plasten. Her kunne nogle af nutidens plastproducenter måske lære noget?

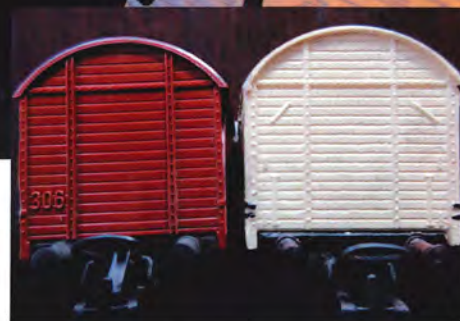
Svar: Tak til Peter Sørensen for billeder og indlæg. Fra vor tyske korrespondent Günter Siems har vi modtaget en række billeder af 'de andre, danske BUCO-vogne samt til sammenligning Märklins brune godsvogn nr. 306 (senere 4506)



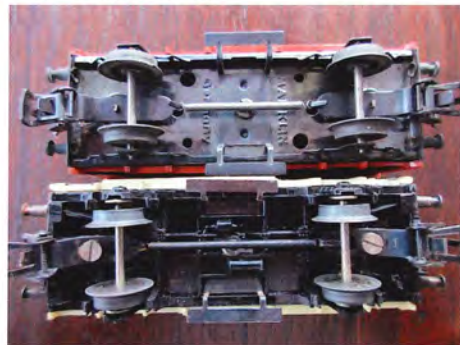
De tre danske BUCO-øl vogne sammenlignet med Märklins traditionelle godsvogn Gmh 39 - modelnr. 306. Foto Günter Siems



BUCOs grundmodel blev benyttet til de danske varianter så som denne Albani-vogn, hvor i det mindste navnetrækket er korrekt. Foto Günter Siems



*Gavlene på Märklins og BUCOs nærmest identiske godsvogne - begge udmærkede modeller fra de sene 1950'ere.
Foto Günter Siems*



Undervognene på Märklin og BUCO-modellerne er primitive, men BUCOs har dog enkelte detaljer, som helt mangler hos Märklin. Foto Günter Siems



Tuborg-vognen svarer ikke helt til forbilledet - ølvognene havde tag med svagere runding. Foto Günter Siems

En nytårshilsen

Af Flemming Søeborg

Der var engang, hvor det var kutyme at sende jule- og nytårshilsner med posten. Det gjaldt såvel private som firmaer – mængden af julebreve og –postkort var enorm op til højtiden. Det er næsten en saga blot nu, hvor man oven i købet ikke skal være sikker på, at posten overhovedet kommer ud til tiden – vi er på det postmæssige område havnet dér, hvor vi var, da Christian IV. den 24. december 1624 grundlagde postvæsenet.

Derfor nøjes jeg med at vise dette dejlige aftenbillede med fortættet storby – ja, vel næsten også julestemning – her i bladet til alle læsere – det er det navnkundige Hotel Astoria ved Københavns Hovedbanegård, tegnet af Ove Falkentorp og bygget i 1934-35. Billedet er fra 1936, hvor hotellet altså var ganske nyt. Postkortet blev sendt som en hilsen fra Danske Statsbaners Rejsebureau, og det kostede 5 øre i porto.

Hotellet – det var dengang ejet af DSB – blev i folkemunde kaldt såvel Sovevognen, Strygejernet og Penalhuset, fordi det var så smalt og firkantet, men arkitekten havde løst pladsproblemet på den smalle grund særdeles elegant. Det er et ægte funkishus, og heldigvis har tiden været med det, så det i dag står helt som dengang, det blev bygget. DSB ville godt nok have fjernet vingehjulet i 1970'erne i den diktatoriske designperiode, men københavnernes sagde nej, og vingehjulet blev på sin plads – og er der stadig. Til sammenligning et billede fra 1960'erne, hvor det røde bånd under DSB er den lysavis, som på et tidspunkt var monteret her.



KS bogievogn 539 på linie 6 ved Frihedstøtten en aften i 1960'erne. Bagved ses Hotel Astoria og det flotte vingehjul. Foto Leif Bang

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 MELLEMSVOGN



41275

DSB FL 7901

Vejl. udsalgspris
595,-

1 ENKEL MELLEMSVOGN



41285

DSB FL 7902

Vejl. udsalgspris
595,-

HELJAN ØNSKER ALLE KUNDER, LEVERANDØRER OG VENNER GLÆDELIG JUL SAMT GODT NYTÅR!

FØLG SENESTE NYT PÅ WWW.HELJAN.DK ELLER [FACEBOOK.COM/HELJANAS](https://www.facebook.com/heljanas)