

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Nr. 31 · Februar 2017

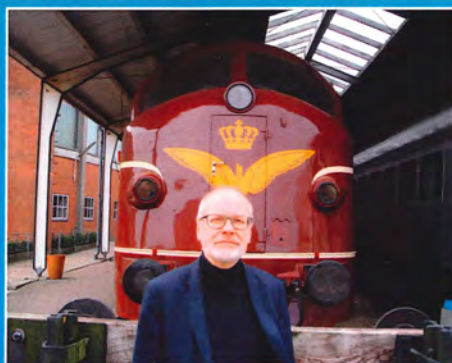
DKK 120,-



Motorvognen
LSB M 1 i Lustrupholm



Ardelt-traktorerne



Ny leder på Danmarks
Jernbanemuseum



Dq-postvogn fra F2010

BK 23.02.2017 – 05.04.2017
DKK 120,- SEK 150,- NOK 150,-
ISSN-2245-4039



9 772245 403007 00031

BK returuge 14



www.facebook.com/sporogbaner

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



Tyskland

Modellbau Schleswig-Holstein

4.-5. marts
2017



24537 Neumünster (ved Kiel)

Holstenhallen 1-4
Justus-von-Liebig-Str. 2-4

lørdag 10-18, søndag 10-17

12 modeljernbaner, mere end 50 forhandlere,
Modelskibe, fjernstyrede trucks & entreprenørkøretøjer,
RC-Cars, militærmodeller og meget mere!



Internet: www.bv-messen.de
Fax: 0049-2553-98775
E-Mail: info@bv-messen.de



Nyheder fra hobby trade



Produktionsprøver

hobby trade

Se vores produkter hos din forhandler

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

Postvogn Litra DO og DQ
- fås i 5 varianter

- Vognene er laserbehandlet med ægte træbeklædning.
- Separat anvendt messingdele.
- Chassis i metalstøbning.
- Fjederbuffer



Ølvogne. Vognene er laserbehandlet med ægte træbeklædning. Fjederbuffer.

www.f2010.dk



Foto Jonas Henriksen.

Atter en gang har vi passeret et årsskifte, og jeg vil takke for alle de opmuntrende mails og henvendelser, jeg har fået i det forgangne år – samt for den berettigede kritik, der også kommer fra tid til anden. Det kan ikke undgås, at der sker fejl eller forsømmelser – med mindre man ikke laver noget som helst. Jeg vil også takke for den meget store opbakning til bladet fra såvel gamle som nye abonnenter – det varmer meget i tider som disse, hvor den trykte presse generelt er på retur. Det gælder heldigvis ikke Spor og baner. Fornemmelsen ved at holde et fysisk blad eller magasin i hånden frem for en elektronisk udgave kan ikke overvurderes – og hvem ville gemme et elektronisk blad for at læse det senere? Nok ikke mange – men fysiske magasiner er noget, man gemmer og vender tilbage til. Så bare rolig – Spor og baner har droppet alle planer om at blive elektronisk, det forbliver ”den ægte vare”, der er til at tage og føle på!

Denne udgave er lidt forsinket, men det skyldes hensynet til den netop overståede Nürnberg-messe, hvor jeg gerne ville have lidt ”dugfriske” nyheder med. De

aller fleste nyheder er præsenteret længe før messen, men mødet med producenterne, teknikerne og marketingsfolkene har stadig stor betydning, også selvom antallet af udstillere i vor hobby er svundet ganske betragteligt ind gennem de 22 år, jeg har fulgt messen. Dengang – i 1990’erne – var der så meget trængsel, at man til tider dårligt kunne komme frem i gangene, og modeltogene fyldte cirka halvanden hal. I dag kan branchen knapt nok fylde en hel hal, og de besøgende er færre – men interessen er stadig meget stor.

Vi kan se frem til et rigt model-år (og ikke et mode-lår!) med Lynetter fra Heljan, nye godsvogne fra F2010, PD-vogner fra Roco, My og Tuborgvogne fra Märklin, T 1 fra Brawa – ud over nye bilmodeller fra Nordic Scale Models samt en Q-maskine. Endvidere har Heljan en overraskelse parat, og det er noget med fire aksler og en motor.

Jeg har måttet erkende, at mit ”program” sidste år var lidt for fyldt med arrangementer og opgaver, så jeg har besluttet mig for at ophøre med de fleste af disse aktiviteter. Således vil det fremover være meget få messer, markeder og udstillinger, hvor jeg vil deltage med en stand, selvom det altid har været en fornøjelse at møde læsere og andre ligesindede. Jeg vil dog deltage på Heljans næste ”mini-messe”, på den store DMJU-udstilling i Køge den 8.- 9. april samt på

markedet i Frederiksberg-Hallen den 30. april.

Dette nummer bringer et interview med den nye leder af Danmarks Jernbanemuseum, Steen Ousager, der løfter lidt af sløret for planerne med museet, som fra nytår ændrede status til at være fondsbaseret og dermed friere i forhold til DSB/Banedanmark. Det er sket sideløbende med, at en hel del af billedsamlingen nu er offentligt tilgængelig via Internettet, og der bliver kontinuerligt lagt nye billeder på databasen – ikke helt i det tempo, der var ønskeligt, men det er dog en markant forbedring i forhold til forholdene for bare et år siden.

Slutteligt må jeg beklage over for flere skribenter: pga. mange indlæg, nyheder og artikler er der ophobet en ”pukkel”, men materialet vil så vidt muligt blive bragt i løbet af året. Det skal dog ikke afholde andre fra at indsende artikler med bredere appel, men kun om modeljernbanerelaterede emner så som teknik, digitaldrift, anlægsopbygning m.v. Med det må det vist være på tide at komme videre. Vel mødt til nr. 31!

OBS!

Spor og Baner har fået ny bankkonto:
reg. nr.: 6880
konto nr.: 0002841039

Med venlig hilsen,
Flemming Søeborg, redaktør

SPOR OG BANER
Model eller virkelighed

Abonnér på:
SPOR OG BANER

Nr. 32 udkommer:
den 6. april 2017

Kontakt:
birgit@turn.dk



Witzel Hobby



MODELHUSE OG BYGGEMATERIALER

Limprodukter og diorama-materialer

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



Besøg vores online shop:
www.witzelhobby.dk

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

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

Nr 31, 6. 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. Løssagspris kr. 120,-

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:
Totalbanken Reg. nr: 6880 - konto nr: 000 28 41 039
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 (EU) BAAADK21
IBAN DK 4068800002849031

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: LSB M 1. Foto Finn Frøsig
Små billeder fra v. mod h.: Ardelt-traktorerne. Foto Vagn Holstein.
Ny leder på Danmarks Jernbanemuseum. Foto SoB
DQ-postvogn fra F2010. Foto SoB

Indholdsfortegnelse

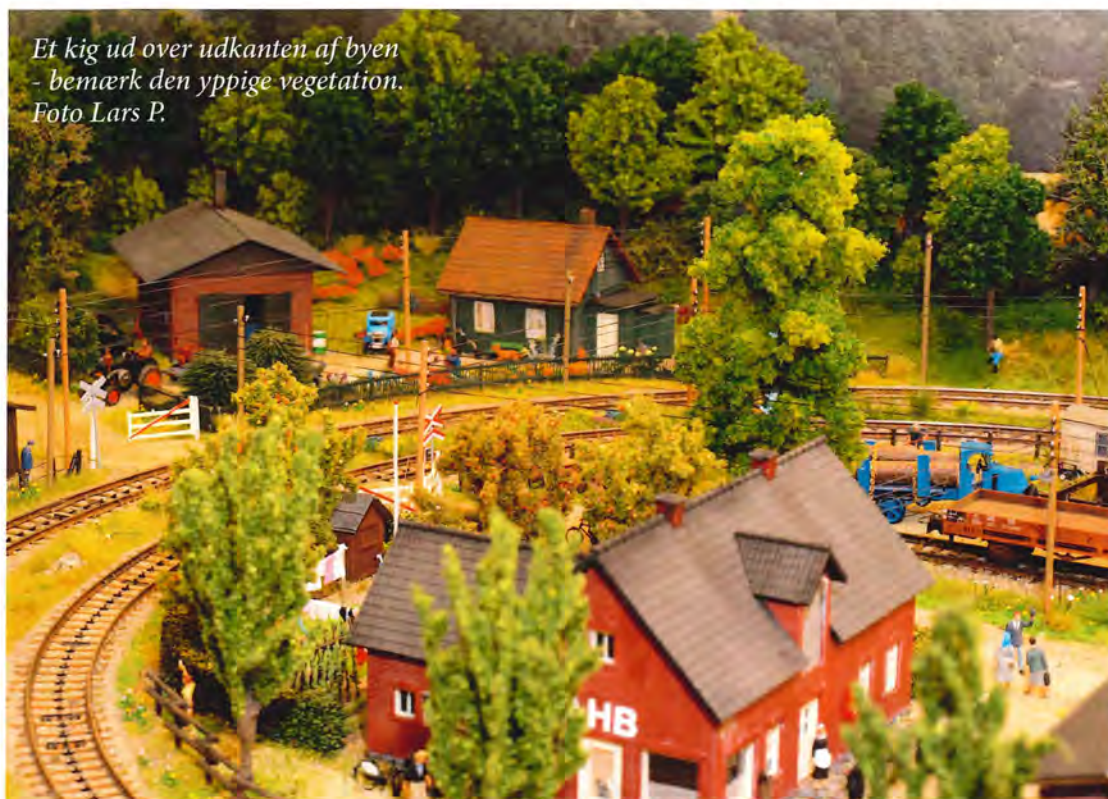
Leder	3
På tur i den danske provins	5-8
Særtog på Trolldhede-Kolding-Vejlen jernbane (TKVJ)	9-11
Løsninger til rangeropgaver	12-14
Museumschefen taler ud	15-18
Jubilæum på LSB	19-21
Erindringer fra 46 år i DSB	22-26
Do og DQ - et par gamle godsvogne	27-28
Nyt fra Nürnberg	29-32
Bogen om Sydfyenske Jernbaners rullende materiel	34
Ny håndbog om digitaldrift	34
Do og DQ - postvognene fra F2010	35-36
Rangeruheld i Næstved 1962	37-38
Fuld værdi for pengene	38
Ardelt- og Frichs-traktorerne	39-40
Fantastisk flot model - men... ..	41-43
Bog om Horsens Privatbaner	43
HOF-banen identificeret	44
MIG, 2216	44-46
Kvægtransporter dengang	47
Det store lysshow	47-48
Sporvogn på forsiden	49
Mærsk-containervogn fra Piko	49
På sporet af 2016	50
OHJ set oppefra - en tilføjelse	50
Et stort skrummel	51
Fransk containervogn fra epoke IV	52
Stadig flere VW	53
Nyt træskur fra Model Scene	54
Ns 1202 - en amerikaner i Holland	55
Spis dig mæt før togrejsen	55
Sov sødt - nye vogne i spor N	56
Rettelser	56
Uden ord	57
Lille mand, hvad nu?	57
Langlandsbanen	58
Fransk lyntog til superpris	59

SPOR OG BANER

Model eller virkelighed

NYE bankoplysninger: Reg. nr: 6880 - konto nr: 000 28 41 039

På tur i den danske provins



Et kig ud over udkanten af byen
- bemærk den yppige vegetation.
Foto Lars P.



Billet fra NFJ
den 15. oktober 1965.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Nogle gange bliver jeg nærmest stum af overraskelse, når jeg ser et gennemført modeljernbaneanlæg – jeg skal have nogle minutter til helt at kapere stemningen, detaljerne, den samlede udførelse af anlægget. Sådan havde jeg det, da jeg besøgte Lars og så hans eminente, lille Märklin-anlæg, som vi tidligere har vist nogle billeder fra. Nu kunne jeg se anlægget med egne øjne – og det var betagende.

Lars fortalte, at han havde haft modeltog (Märklin) som yngre, men at det siden havde været modelflyvning, som han havde koncentreret sig om – og i den tid havde han også været redaktør for foreningsbladet. Nu var flyvningen kommet "på hylden", og Lars havde for nogle år siden fundet de gamle tog og skinner frem igen. Det var M-skiner, men da han nu ville i gang igen med modeljernbanen, blev han klar over, at der var sket en voldsom udvikling på området i de mange år, han havde haft andre interesser. Nu var digitaldrift med dekoder indført, og der var nye materialer, nye tankegange og ny teknologi til rådighed – samt ikke mindst en langt større, historisk og epokemæssig bevidsthed. Lars tog fat på at bygge sit drømmeanlæg.

Småt, men godt

Anlægget er ikke stort – det kan rummes på dét, der svarer til en almindelig spånplade – men mere behøver man heller ikke, når det gribes an, som Lars har gjort. I hovedtrækkene er der tale om to ovaler med nogle sidespor, og det lyder jo ganske klassisk. Lars benyttede sågar de gamle blikskinner til anlægget, men har lagt ny ballast og vegetation langs sporene, således at det ikke er så påfaldende, som hvis sporene lå på traditionel, fri vis. Og så gik han ellers i gang med opbygningen af anlægget.

Lars er vokset op på Nordfyn, men har også haft familiemæssig tilknytning til Kolding-egnen, så han ville inkorporere elementer fra disse to landsdele i sit anlæg; ydermere valgte han en ældre periode end den, de fleste bygger i, nemlig 1930-50, hvilket gav en masse udfordringer, i første omgang mht. materiellet.

Det eneste lokomotiv, som Lars umiddelbart kunne bruge fra det almindelige sortiment på markedet, var F-maskinen fra hobby trade/F2010, mens det andet damplokomotiv, der skal forestille at være et privatbanelokomotiv, er en tysk T3 fra Märklin. Vognmateriellet er dels ommalede Märklin-vogne, dels selv-

byg. – Jeg havde nogle problemer med lokomotivernes strømtilførsel over "englænderen", siger Lars, så jeg har modificeret hjertestykkerne med indlæg af stanniol (fra leverpostejbakker). Det hjalp, således at der nu er bedre strømtilførsel – det var navnlig F-maskinen, der ramte "de døde punkter", og da jeg kører lang-

somt rundt på anlægget med togene, var der intet udløb på maskinerne. Lars tænder for anlægget, og de to tog kører hver deres runder på banen – en stille rundtur i den danske provins. Mens de kører, taler vi videre om det lille anlæg.

Tidstypiske – og glemte - detaljer

- Hvornår begyndte du på dette flotte anlæg?



En F-maskine udgør halvdelen af driftsmateriellet, maskinmæssigt set. Her er den på vej ud fra stationen..



Englænder med indlæg af stanniol til forbedring af strømoftag. Der er også strimler ilagt ved tvangsskinnerne.



Som det ses, spiller vegetationen en stor rolle på anlægget, hvor træer og buske i forskellige farver og højder giver et varieret indtryk af landskabet. Foto Lars P.



Figurerne spiller en stor rolle for stemningen på anlægget. Foto Lars P.

- I 2013, og året efter anlagde jeg terrænet. Jeg har brugt meget tid på at studere markedet og finde de bedste ting til opbygningen – træerne skal have en realistisk højde, alle bygninger skal være patinerede, og der er også indlagt lys i dem – men med forskellig styrke, og ikke alle vinduer skal være oplyste. Det har også været meget vigtigt for mig at ramme den helt rigtige stemning fra den valgte periode, så figurerne er valgt med omhu – og opstillet, så de kan fortælle små historier.

- Hvis du kigger på den fine villa i hjørnet, vil du se, at der er lanterner ved indkørslen. Det er dyrlægen, der skal prale med, at han er meget velhavende og har råd til en stor bil og belysning ved indkørslen og solur i haven – mens der ved en ældre rønne står en skraldespand med en rotte på. Ishuset ved baneoverskæringen er en model af det, hvor jeg som dreng ofte købte is, og et andet sted står en gedebuk i rabatten og gufler løs af græsset. Det var meget almindeligt, at man af vejmyndighederne fik lov til at lade sin ged græsse i rabatten – det holdt græs og ukrudt nede, og i løbet af dagen flyttede man tøjret lidt, så der hele tiden var frisk grønt at spise for geden.

- Det er jo svært at overskue det hele – men det er en utrolig detaljerigdom, du har lavet.

- Tak – det har været vigtigt for mig, at det hele så rigtigt ud, at der var scener fra den barndom, jeg husker, men samtidig måtte det ikke blive for overlæsset.

- Hvad laver hestevognen i den lille dam?

- Det var sådan, at når man havde kørt ajle ud på mar-

kerne, skulle hestevognene gøres rene igen, og så kørte man dem i gadekæret. Det var der ingen, der tog anstød af, og som du kan se, er der både store fisk og legende børn i gadekæret – man var nok ikke så sarte dengang!

Jeg lægger mig på knæ og kigger betaget på de mange små scenerier – arbejderne, der er ved at læsse en vogn, den lille gruppe af fodgængere, der er faldet i snak, arbejderne ved kullæsningen eller den lille teltplads med lejrfigurerne; stærkt medvirkende til den autentiske stemning er lygtepælene af træ med de karakteristiske lamper med glødepærer, som førhen fandtes overalt. De er selvbyggede af Lars, der ikke kunne finde egnede modeller på markedet. På grusperronen ved den lille station står forskellige grupper af rejsende og er

faldet i snak – lidt for sig selv står tre jernbanefunktionærer og diskuterer nok dagens toggang, mens en af de lyseblå ”pølsepiger”, som blandt andet var kendte fra Odense Banegård, tripper omkring på perronen og håber på at få solgt et par røde pølser, inden togene afgår igen og stilheden sænker sig over stationen.

- Pølsepigerne kendte jeg fra min barndom, så de skulle absolut med på anlægget, fortæller Lars. I øvrigt er der et fint billede af dem i bogen ”Der kommer tog” fra 2014.

Typisk for tiden dengang var, at arbejdet var meget manuelt – derfor står en mand et sted og er ved at slibe leen, mens to andre er ved at plante nye, små træer langs banen. Hen ad landevejen går en malkepige med sin spand, og et



De to stammer – et rent godstog samt et passagertog med rejsegodsvogn. Bemærk, at der er lys i selv det mindste skur.

andet sted er en ung pige beskæftiget med at rive lidt hø eller græs sammen. Ved kvægfolden, hvor en lille flok stude er ved at blive drevet ind, er der vandingstrug og naturligvis en vinddrevet pumpe – sådanne indretninger var der også overalt på gårdene. I en have er der til gengæld anbragt en vindmølle til dekoration – man ser dem stadig enkelte steder, men de var meget almindelige førhen.

- Læg også mærke til, at det ikke er bomme, der er henne ved baneover-skæringen, men bevægelige led – og de kan faktisk bevæges. Lars trykker på en knap, og leddene åbner sig for trafikken – der dog er beskeden: et par cyklister og en rutebil. Ligeledes er den samlede bestand af motoriserede køretøjer på anlægget stærkt begrænset – nogle lastvogne, ganske få privatbiler, men til gengæld en del hestevogne og cykler. I stedet er det husene, træerne, figurerne og togene, der giver den fortættede stemning – som f.eks. duerne på gavlen af et langt udhus. Henne ved frysehuset holder en lille varevogn med tagbaga-gebærer og lidt gods på taget – godset er naturligvis surret fast på ordentlig vis. På et sidespor holder en skinnebil – det er en model af den, som privatba-nen TKVJ havde, forklarer Lars, jeg har selv set den, da jeg havde familie på en af privatbanens stationer. Desværre er bilen ikke bevaret.

Patinering og realisme

De fleste huse er efterbehandlede – be-malede, patinerede, men også modi-ficerede på den ene eller anden måde, så de passer til Lars's forestilling verden: Der er bygget halvtag til opbevaring af maskiner og gods, og en detalje, man sjældent ser på modeljernbaner, er de frithængende elledninger, der fra ma-sterne langs vejene er ført ind til huse-ne. – Tråden er EZ-Wire, et amerikansk produkt, der er super-elastisk, så det gør ikke noget, hvis man berører tråde-ne, når man skal lave noget på anlæg-get, tilføjer Lars. I det hele taget er det typisk for anlægget, at alle personer, der er opstillet, foretager sig noget – enten i form af korporligt arbejde, samtale eller afventen – der er ikke noget tilfældigt på anlægget.

Efter nogle timer hos Lars kører han mig tilbage til banegården – stands-mæssigt i en ældre MG B. – Jeg har aldrig haft en bedre bil end MG, siger Lars til afsked, denne er fra 1969, og den har tjent mig trofast gennem alle

årene. Nu kører jeg ikke længere så me-get i den, men det er dejligt at køre en

tur i godt vejr i sportsvognen – og den vækker i hvert fald opsigt.

Hos dyrlægens er der lys i indkørslen og en righoldig køkkenhave.



Ishuset, som Lars kendte i sin barn-dom.



Der er blot enkelte motorkøretøjer på anlægget - til gengæld er der frithæn-gende luftledninger og lygtepæle.



Ventende passagerer på perronen - de skal åbenbart ikke med dette tog.



Cykelbudet er på vej med nogle trækas-ser på den trehjulede cykel.

Dyrlægehuset ligger lunt i svinget og har en større grund end de mere jævne landhuse. Foto Lars P.



En ældre lastvogn skramler hen ad den ujævne, grusbelagte vej.



En varevogn med fastsurret gods på taget.



Et par arbejdere planter nye træer langs sporet.



Topmøde på perronen - de tre jernbanefunktionærer drøfter måske dagens forsinkelser.

Særtog på Trolldhede-Kolding-Vejen Jernbane (TKVJ)



TKVJ DF nr. 130 på drejeskiven ved privatbanens maskindepot.

Tekst og fotos Hans Gerner Christiansen

Mere skønhed end man aner findes langs private baner.

I begyndelsen af 1960'erne blev der nedlagt adskillige privatbaner, så der var gang i afskedstogene, som helst skulle trækkes af et damplokomotiv og bestå af originale vogne fra banen. Det var ikke altid muligt, og så måtte man gå på kompromis, og det var ikke altid heldigt. Ligeledes var det ikke altid nemt at lave en køreplan, så deltagerne kunne få mange fotostop, og på den måde få fine billeder til minde om turen. Personalets indstilling var meget vigtig, for var man positive, så var alt muligt, og man fik en fantastisk tur.

Et andet problem var "de rejsende". Var der 200 med på turen, var det svært at få gode billeder, for der var altid nogen, der stod i vejen, og trods megen råben kunne man ikke få "frit skud". Det bedste var ca. 25 medlemmer, der var vant til at opføre sig pænt og hurtigt kom ud på afstand, så ingen stod i vejen.

Jeg har selv lavet ture engang, men det var med motortrækkraft, og det var jo meget nemmere. Man stod ude ved føreren sammen med et par vakse fyre, der hurtigt kunne få øje på gode steder. "Den bakke der ser god ud, vi kan tage et godt billede af toget derfra". Så besked til lokomotivføreren, der straks bremsede, og når toget var stoppet, sprang fotograferne ned i ballasten og løb op på bakken. Klik-Klik-Klik og billederne var taget, og samlet løb man tilbage til toget og kravlede op. Det tog ikke mange minutter. Man kan hurtigt blive til grin, hvis man ikke er hjemme i geografin. Jeg lavede en-

gang en tur med den gamle M 1 (Maybach-vognen) på Skagensbanen. Alt gik fint, og lokomotivføreren syntes at være med på vores ønsker om fotostop, selv om han ikke sagde så meget. Efter nogle fotostop i sand og lyng ville jeg lige sikre mig, at vi også holdt ved Kan-



Så er vores toget rangeret på plads på Kolding banegård. Det består af en Q-vogn og to to-akslede personvogne, og det skulle lokomotivet ikke få besvær med at trække. Alle vogne tilhører TKVJ, så toget er "ægte". Deltagerne er ved at stige op i toget.

destederne. "Det ka' vi it" (Det kan vi ikke) sagde føreren på bedste nordjysk. Nå, tænkte jeg, får vi nu problemer med fotostoppene, hvis han alligevel ikke er samarbejdsvilig, det startede ellers så godt. Jeg spurgte forsigtigt, om der var noget med overskæringssignaler, der kunne blive bagtændt. Uden at fortrække en mine svarede føreren, at hvis vi skulle stoppe ved Kandestederne, så skulle M 1 altså have andre hjul på, for Kandestederne lå ikke på banen, men blev betjent af rutebiler.

Jeg blev helt til grin for alle, der stod i førerhuset, men luften blev rensset, og vi havde en meget fin tur på den smukke bane.

En dag i juni 1964 dumpede der et brev ind af brevsprækken, og afsenderen var Kolding Lokomotiv Klub, som jeg aldrig havde hørt om. For uden en særtogsplan indeholdt kuverten en indbydelse til en særtogstur på Trol-

hede-Kolding-Vejen-Jernbane, TKVJ. Det var Danmarks længste privatbane, 87,9 km, men der var sandelig god tid til at køre frem og tilbage på banen. Der var afgang fra Kolding kl. 9.45 og tilbagekomsten var kl. 20.00, 10½ time! Der måtte man da kunne få sin lyst styret og få taget en masse fine billeder af toget i landskabet.

Jeg sendte pengene for billetten til toget og så frem til datoen 21/6 med spænding.

Dagen oprandt, og allerede i toget fra Odense opdagede jeg, at jeg ikke var den eneste, der skulle ud at køre på TKVJ. Det var den hårde garde, der var villig til at ofre 10 ½ time på en af de smukkeste baner, som var mødt op.

Da vi kørte ind på Kolding banegård med DSB-toget, viste det sig, at der ikke var mødt alt for mange op, så det skulle blive en meget fin tur. Der var ikke flere, end man kunne styre, så alle kunne få gode billeder.



Første fotostop i skoven nord for Kolding var lidt af en fuser, for der kom en mindre regnbyge, men i slutningen af stigningen op til Bramdrupdam var der igen fotostop. Vi kravlede op på resterne af Egtvedbanen, hvor den gik over TKVJ og fik et udmærket billede i en usædvanlig vinkel.

Rygtet gik hurtigt, at lokomotivet endnu ikke var kørt ud af remisen, så vi gik hen til TKVJ's maskindepot, hvor alle tog de første billeder. Turen var begyndt.



Lige efter Dybvadbro station gik banen ud mellem to søer, og der var pragtfuldt. Der var afsat 20 minutter til fotostopet, og det første billede, jeg tog, var af toget på en stor dæmning.



Lidt længere fremme kunne vi få søen med i forgrunden, og det blev det ikke ringere af. Et par unge mennesker, der tog solbad ved søen, blev noget overraskede, da det myldrede frem med fotografer, men da vi var kørt, faldt der jo igen ro over området.



Næste stop var i Ferup. Det så ud til, at mørke skyer ville ødelægge de næste billeder.



Efter Hundsholddt holdt vi på en stor dæmning, som der løb en å igennem. Desværre kom solen ikke frem, så det var rigtigt nok, hvad vi så i Ferup.

Lokomotivet var TKVJ DF Nr. 130, og det syntes at være i fineste stand. Det var bygget af Henschel i 1917 og officielt leveret til Svendborg-Faaborg Banen, hvor det fik nr. 33. Da DSB i 1949 overtog SFJ, fik det store lokomotiv litra og nummer: DF 130. I 1960 blev det solgt til TKVJ, hvor det bibeholdte litra og nummer. Da TKVJ lukkede, blev det købt af OHJ, hvor det fik nr. 38, og i 1981 kom det til DJK, hvor det var aktivt nogle år men er nu under reparation. Det bliver en stor dag, når nr. 130 igen kan køre for egen kraft, men det er en anden historie.

Da jeg fik taget en masse dejlige billeder i løbet af de 10½ time, har det været svært at vælge de bedste ud. Det er derfor blevet nødvendigt at dele billederne over to tidsskrifter, hvilket jeg håber, man tilgiver.



I Veerst kom solen heldigvis frem, men der var ikke meget plads til at få toget med. Jeg kravlede op ad en skrænt, og så lykkedes det. Da jeg tog billedet, kunne jeg ikke vide, at jeg mange år efter skulle besøge stationen "indvendig". En bekendt havde købt stationen, og jeg deltog blandt andet i en konfirmation. Desværre afgik han ved døden tidligt, og hans enke solgte den.



Fra Gesten udgik der engang en sidebane til Vejen, men da særtoget holdt der, var der ikke meget at se. Dog lå der stadig resterne af en tosporet remise efter sidste personvogn i særtoget. På perronen står en del af fotografierne og diskuterer næste fotostop.



Ved Klebæk var der en gennemskæring med masser af lyng, så der holdt vi igen fotostop, denne gang i dejligt solskin.



I den kendte Fromsejer plantage holdt vi midt ude i den sandede jord. På billedet sætter lokomotivet i gang med kraftig røgudvikling.



Før Grindsted fik særtoget stop, så vi var en del, der forlod toget og vandrede i forvejen og fandt et godt fotosted ved en bro over en å. På billedet er signalet stillet til "Indkørsel", så særtoget kan køre ind på stationen.



DSB havde ikke mere nogen vandkran i Grindsted, der fungerede, så vort lokomotiv måtte ind på slagteriet for at få tørsten stillet. På billedet er det på vej tværs over Grindsted stations spor for at få vand. Klappen til vandkassen er allerede lukket op.

Løsninger til rangeropgaver



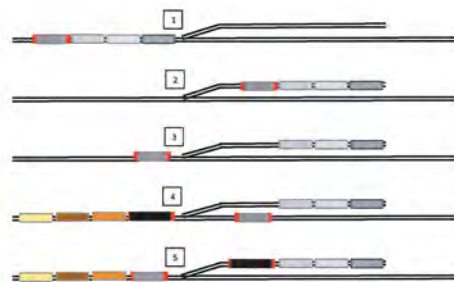
Lokomotivudveksling i Høje Tåstrup (eller snarere Høje Græstrup)

Opgave A:

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

Besvarelse: Af tegning 2 kan man se, at man kan klare sig med kun et sporskifte. Lokomotivudvekslingen sker således:

- 1) Mx stopper og sporet skiftes
- 2) Mx skubber stammen ind på sidesporet, andet stop
- 3) Mx kører ud igen, tredje stop
- 4) Mx kører tilbage på hovedsporet, fjerde stop. Herefter ankommer Mz fra vest og kobler sin stamme af, første Mz-stop
- 5) Mz kører ind på sidesporet og kobler de fyldte vogne på, andet Mz-stop. Herefter kører Mx hen til de tomme vogne og kobler dem på, femte stop. Nu er begge tog klar til at køre til Frederiksværk henholdsvis Ringsted.



Tegning 2, opgave A: Lokomotivudveksling med kun et sporskifte.

Vi ser altså, at Mx har fem stop/start og Mz to stop/start, i alt syv stop/start. Jeg tror ikke, man kan finde en løsning med færre stop/start med kun et sporskifte. En ulempe ved denne løsning er, at de to godstog ikke kan ankomme uafhængigt af hinanden, idet Frederiksværkbanen skal komme først. Det kan medføre, at Railions Mz med de tomme vogne kan blive nødt til at vente et eller andet sted vest for Høje Tåstrup.

Opgave B:

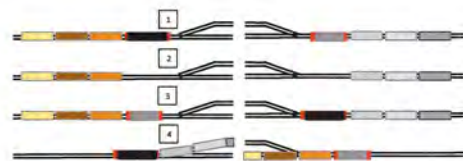
Hvad er det færreste antal stop/start man kan opnå, og hvordan skal sporplanen i så fald udformes, og hvor mange sporskifter kræves som minimum?

Det teoretisk mindste antal stop/start må være fire, idet hvert lokomotiv som minimum skal stoppe op og koble den oprindelige togstamme af, starte igen og køre hen og stoppe ved den nye togstamme. Når den er koblet på, startes på returkørslen. Altså to stop/start, hvilket gælder for begge lokomotiver.

Besvarelse: Af tegning 3 kan man se, hvorledes dette kan gøres på en rangerbanegård med lang afstand mellem de to sporskifter – så lang, at der kan køres uden stop mellem sporskifterne.

- 1) De to tog er standset på hver sin side uden for det lange dobbeltspor. Her kobles vognene af.
- 2) Lokomotiverne kører på hvert sit spor, som er så lange, at jeg ikke har vist hele længden. Derfor kan vi ikke se lokomotiverne på tegningen...

- 3) Nu er de nået frem til deres nye togstammer, hvor de begge stopper for anden gang.
- 4) Efter at have passeret hinanden på parallelstrækningen er de to tog nu på vej mod hhv. Ringsted og Frederiksværk.



Tegning 3, opgave B: Færrest mulige antal stop/start

Løsningen til denne opgave vil nok blive kritiseret for at være urealistisk, idet den kræver en relativ lang (ranger) banegård. Men utænkelig er løsningen ikke. En variant kunne være, at det ene tog (med vogne) kører frem og stopper på dobbeltsporet, mens det andet passerer, altså et stop/start mere. I så fald bliver banegårdens længde ca. tre toglængder. Hvis også den ene af togmaskinerne venter på den anden, haves en helt realistisk løsning, men altså nu også med i alt seks stop/start. Det er samme antal som i Høje Tåstrup.

Opgave C:

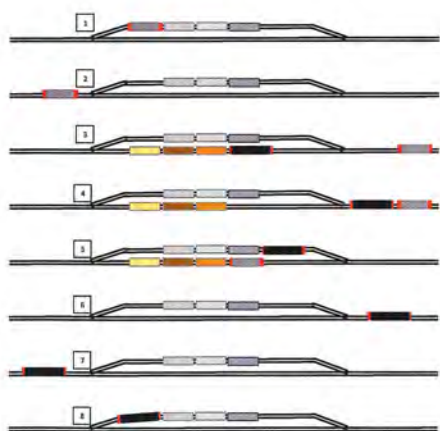
Hvordan skal sporplanen udformes for at få den korteste længde med anvendelse af det færrest mulige antal sporskifter – hvor mange stop/start kræver det?

Den kortest mulige længde svarer til ca. en toglængde, idet vi ser bort fra

lokomotivets længde ved rangering i togets ender.

Kun et sporskifte svarer til løsning A, og den løsning fylder ca. to tog-længder. Vi skal altså mindst have to sporskifter. Og det kan også lade sig gøre, selvom det er lidt besværligt, jf. rangeringen vist på tegning 4.

- 1) Mx er ankommet på det nordre spor, første stop.
- 2) Mx har koblet af og er kørt vest for vestre sporskifte, andet stop.
- 3) Mx er kørt mod øst (tredje stop/start). Herefter er Mz ankommet, første stop for dette lokomotiv.
- 4) Mz kører hen mellem sporskiftet og Mx, andet Mz-stop.
- 5) Mz kører ind på vigespor (tredje Mz-stop), mens Mx kører hen og henter de tomme vogne, fjerde og sidste stop/start for denne maskine.
- 6) Mz kører først mod øst (fjerde stop)
- 7) Herefter mod vest (femte stop).
- 8) Og så mod øst igen, hvor de lastede stål vogne kobles på, hvorefter Mz er klar til afgang mod Ringsted, dvs. sjette og sidste stop/start for denne maskine.



Tegning 4, opgave C: Kort banegård med færrest mulige antal sporskifter

Vi er altså nødt til at have i alt ti stop/start i denne løsning. Også denne løsning kræver - som løsning A - at Frederiksværkbanens Mx skal komme først og køre ud og vente mod øst inden Railions Mz ankommer. Men til forskel fra løsning A kan man i løsning C udføre rangeringen i omvendt rækkefølge, altså med først ankomst af Railion. Det giver en bedre fleksibilitet end i A.

Opgave D:

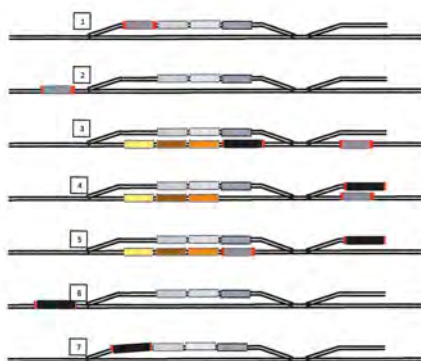
Hvordan skal sporplanen udformes for at få den korteste længde med det færreste antal stop/start - hvor mange sporskifter kræver det?

Denne opgave er den omvendte af opgave C, for nu skal vi på en kort rangerbanegård finde det færreste antal stop/start uden hensyn til forbruget af sporskifter.

De to togstammer er nødt til på et tidspunkt at stå ved siden af hinanden, hvis kravet om en kort banegård skal opfyldes. Det betyder, at begge maskiner som minimum hver må have fire stop/start, idet de skal afkoble, køre mod vest/eller øst og derefter mod øst eller vest for så til slut at tilkoble den ny vognstamme.

Opgaven kan derfor løses ved at have et spor mellem de to spor, hvor vogne står. På dette spor kan togmaskinerne så køre fra den ene vognstamme til den anden. Men man kan også klare sig med mindre, jf. tegning 5.

- 1) Mx er ankommet fra Frederiksværk.
- 2) Mx kører mod vest, andet stop/start.
- 3) Dernæst mod øst på hovedsporet, tredje stop for Mx-maskinen. Bag efter ankommer Mz fra Ringsted, første stop for denne maskine.
- 4) Mz kører ind på det lille sidespor (andet stop).
- 5) Mx kører hen til de tomme vogne og kobler på. Herefter går det mod Frederiksværk, dvs. fjerde og sidste stop/start for Mx'en.
- 6) Mz kører vest for det vestre sporskifte, tredje stop.
- 7) Mz kører ind på det store sidespor og kobler sig på de lastede vogne, hvorefter det kan gå i fuld fart mod Ringsted, dvs. fjerde og sidste stop/start for denne maskine.



Tegning 5, opgave D: Kort banegård med færrest mulige antal stop/start

Vi ser, at de to lokomotiver tilsammen har otte stop/start. Som i løsning A skal Frederiksværkbanen komme først med de ulemper, det måtte give. Kommer Railion først, kan man dog godt gennemføre udvekslingen, idet man kan anvende samme rangeringsmetode som i løsning C, dvs. ti stop/start. Eller man kan lægge et sidespor mod vest, dvs. fire sporskifter og otte stop/start.





Frederiksværkbanens Mx 19 er på vej mod Frederiksværk, mens Railions Mz 1405 venter på afgang mod Ringsted

I tabellen er alle overordnede løsninger resumeret:

Opgave	Bredde, antal spor	Længde, antal toglængder	Antal sporskifter	Antal stop/start	Uafhængig ankomst?
Høje Tåstrup, svarende til tegning 1	3	2	3	6	Ja
Høje Tåstrup uden sidespor	2	2	2	6	Ja
Opgave A	2	2	1	7	Nej
Opgave B	2	>3	2	4	Ja
Opgave C	2	1	2	10	Nej
Opgave D	2	1	3	8	Nej (ja)

Hvilken løsning er så bedst på den store bane og hvilken på den lille bane? Det kan man ikke give et entydigt svar på, da det bl.a. afhænger af den tilrådeværende plads. Da den altid er knap på en modeljernbane, kan man her udelukke løsning B. På de store baner vil man nok foretrække løsninger med få stop/start og mulighed for vilkårlig ankomst fra øst og vest. Det taler – ikke så mærkeligt – for Høje Tåstrup løsningerne eller

løsning B, hvis der er god plads. Omvendt vil man på modelbanen jo gerne have meget rangering og et beskedent pladsforbrug, hvilket peger på løsning C eller D.

Til slut vil jeg gentage, hvad jeg skrev, da opgaverne blev stillet: Man kan helt sikkert komme med relevante jernbanetekniske muligheder eller begrænsninger, som gør rangeringen enten let-

tere eller endnu mere kompliceret. Så de her præsenterede løsninger er ikke hele sandheden, de er kun en amatørs bud på mere eller mindre mulige løsninger. Det kunne være spændende, hvis der blandt bladets læsere findes nogle med professionel viden om layout af rangerbanegårde og rangering i det hele taget. Jeg tror redaktøren gerne hører fra jer.

Museumschefen taler ud

Interview med den nye leder af Danmarks Jernbanemuseum, Steen Ousager.

Af Flemming Søeborg

Tillykke med din nye stilling som museumschef. Hvad anser du for at være din vigtigste opgave til en begyndelse?

Den vigtigste opgave her i begyndelsen er at få etableret den erhvervsdrivende fond, som fremover skal drive Danmarks Jernbanemuseum med støtte fra DSB og Banedanmark. Meningen er at løsgøre museet fra DSB, der jo ikke i det daglige er indrettet til at drive museum. Det giver nogle fordele i forhold til fondsansøgninger, budget og regnskab m.m., men det betyder også, at museet nu selv skal stå for regnskab og økonomi, personale, HR, telefon og it. Det er grunden til, at museet og medarbejderne har fået nye mailadresser og nye telefonnumre.

En lige så vigtig opgave, men af en helt anden karakter, er at få gennemført opførelse af en ny magasinbygning, hvor vi kan samle alt materiel under betryggende forhold.

Hvordan vil publikum opleve, at museet har fået ny ledelse?

Jeg håber ikke, at publikum lægger mærke til, at der er kommet en ny ledelse. For det første synes, jeg at min forgænger, Henrik Harnow sammen med medarbejderne og de utroligt mange og engagerede frivillige har gjort en fantastisk indsats for at modernisere museet og i øvrigt for at holde et meget højt aktivitetsniveau; for det andet har jeg jo selv siddet i Jernbanemuseets bestyrelse siden 2010 og dermed været med



Steen Ousager foran sit yndlingslokomotiv, E 994. I alt bliver ni damplokomotiver udskilt fra museets samlinger.



Steen Ousager holder meget af Mo-motorvogne, men i mangel af bedre kan en My også bruges som baggrund for et billede.

til at lægge linjen helt overordnet. Som jeg har sagt, er jeg ikke kommet for at revolutionere, men for at videreføre det gode arbejde. I 2017 kører vi da også videre efter de planer, der allerede var lagt, selvfølgelig med de justeringer, der måtte blive nødvendige.

Vi går nu i gang med at se på planerne for 2018 og årene efter. Men kursen er lagt: Jernbanemuseet skal være et forskningsbaseret tilbud til hele Danmarks befolkning, og det kulturhistoriske aspekt med appel til brede kredse kommer til at stå stærkt. Jeg vil også lægge vægt på, at vi fortsætter arbejdet med at åbne os ud af til: Vi vil løbende fortælle om, hvad vi gør, og hvorfor vi gør det. Offentliggørelse af køreplaner for vores materieltog er et godt eksempel herpå. Jeg vil også lægge vægt på at styrke samarbejdet med foreningerne og veteran-togsorganisationerne. Det vil være til gavn for alle parter.

Jeg må også se i øjnene, at ressourcerne ikke er uendelige – vi må fokusere på det, vi gerne vil have. Jeg vil gerne sige, at jeg er meget begejstret og imponeret over den indsats, de frivillige lægger for dagen, både med hensyn til vedligeholdelse af materiellet, og når det drejer sig om de specielle transportere, vi ind imellem må gennemføre – f.eks. senest ved juletid, hvor vi skulle flytte fire damplokomotiver fra Roskilde til Randers.

Det var en opgave, de løste perfekt – selvom det tog tre dage i alt, og der måtte improviseres en del undervejs.

Hvordan vil fondsannelsen påvirke museets drift og planlægning fremover?

På en række områder vil vi kunne handle friere og hurtigere, f.eks. når det gælder ansættelser og indkøb. Vi vil også bedre kunne tilrettelægge vores økonomi i et flerårigt perspektiv. Vi vil bedre kunne gå i dialog med fonde om spændende projekter. Jeg går faktisk også meget ind for "skuffeprojekter" – det kan lyde mærkeligt, men det, jeg mener, er, at det er godt at have gode idéer parat og vigtigt at være forberedt, hvis muligheden for et nyt projekt skulle opstå. Man får aldrig lang tid til forberedelser, derfor er det godt at have nogle konkrete planer liggende parat.

Offentliggørelsen af museets billedsamling synes at være en succes. Hvor mange kræfter vil museet lægge i dette fortsatte arbejde med fotoregistreringen – hvad er tidshorizonten?

Jeg er glad for, at du fremhæver billedtabasen som en succes. Jeg håber, at vi kan udvide vores digitaliseringsindsats til også at omfatte andre kildetyper. Faktisk ser jeg gerne, at Videnscentret,



CIWL-sovevognen har skiftet plads, og B 314 er nu placeret på dens gamle spor og afventer færdigmontering.

som åbnede i 2016, udvikler sig til at blive en digital forskningsressource, som jernbanentusiaster, forskere og borgere i øvrigt vil benytte, når det gælder kilder til jernbanehistorien. Jeg ser også gerne, at alt skriftligt materiale bliver scannet og lagt på nettet – arkivalier skal være nemme at gå til, de færreste orker i dag at sidde på arkiver og lede efter oplysningerne. Ressourcer: Tja, de skal jo skaffes, men måske det også var et oplagt samarbejdsprojekt for foreninger, enkeltpersoner og så museet. Erfaringerne fra Sverige er jo gode.

Vil du være en fornyer, eller vil du videreføre din forgængers arbejde med henblik på samlingen - helt konkret: Vil der ske yderligere reducere i materiellet?

Det er klart, at jeg vil begge dele: Selvfølgelig skal der fornyelse til. Jeg kan sagtens udpege nogle ting, som jeg gerne vil forny eller rettere videreudvikle. Jeg kunne godt tænke mig mere dynamik i udstillingsområdet, gerne baseret på et øget brug af temaer. Jeg vil også arbejde for en bedre udnyttelse af de digitale formidlingsmuligheder f.eks. Men der er også en lang række områder, hvor vi skal fortsætte det gode lange stræk: Vi skal arbejde videre på at få styr på samlingerne: de skal registreres. Vi skal sikre en ordentlig bevaring af materiellet, og hvor nødvendigt reparere og restaurere. Vi skal fortætte det arbejde, der allerede er igangsat, med at få 100%

styr på jernbanesikkerhed, køretilladelser og kørsel ud i fremtiden.

Vi skal fortsætte med at samle ind: Historien om IC4 vil nok omtrent til evig tid være en fantastisk historie! Men det skal jo dokumenteres, og hvordan får vi lige plads til et firevognssæt, der også skal holdes i god stand, uanset at det aldrig kommer ud at køre i museumsregi?. Vi skal fortsat kunne fortælle den centrale historie om jernbanen i Danmark, dens udvikling, betydning, teknologi, mennesker og placering i samfundet. Det kræver faglig prioritering, der jo også hænger sammen med den økonomiske virkelighed. Der skal altså træffes nogle valg, og det vil vi på museet gerne stå på mål for. Nu er det mit ansvar, og mit udgangspunkt er ligesom min forgængers, at vi både skal ud at køre med dele af samlingen, OG at vi skal sikre en forsvarlig og museumsfagligt velbegrundet bevaring og indsamling af centrale og repræsentative eller særligt enestående genstande.

Skrotningen af gammelt og opgivet materiel gav museet en hel del negativ omtale. Hvordan kan museets image retableres - mange har "opgivet" museet og vil f.eks. ikke længere donere ting til samlingerne?

Jeg mener faktisk, at museet har et godt image. Vores besøgstal ligger fortsat højt, og vi har to meget spændende projekter på programmet i 2017: Udstillingen Drømmenes Kupé og På Sporet af Historien, hvor vi udvider legeareal og minibane og gør det til et læringsområde i øvrigt. Jeg hører i øvrigt også mange i jernbane- og entusiastmiljøet tilkendegive, at de godt kan se, hvorfor museet må prioritere sin indsats. Men derfor kan man jo godt være uenig i et givet



Manden med hammeren har slået sine sidste slag på hjulene på den blå CIWL-restaurantvogn.

valg alligevel. Mon ikke det er et grundvilkår her i tilværelsen?

Hvordan vægter du materiellet i forhold til i dag - vil der komme flere "udrensningebølger", f.eks. skrotning af lokomotiver, der aldrig vil blive renoveret til kørsel. Det kunne være gamle, vacuum-bremsede lokomotiver så som litra B, Cs, H, J, Ks m.fl. - har man ét gammelt lokomotiv, kan det jo være nok, har man hørt i krogene - eller ser du på materiellet og museets lagre som "gen-/forskningsmateriale" til kommende slægter på samme måde, som f.eks. arkæologer gør, når de lader dele af udgravninger forblive uafdækkede?

Jeg vil ikke på forhånd udelukke noget som helst, når det kommer til det helt konkrete. Men nu er der altså lavet en bevaringsplan. Jeg har ingen tanker, og Jernbanemuseets medarbejdere – heller ikke i krogene – har planer om at gå videre end det. Der er lavet et seriøst arbejde med tilknyttede eksperter og fagpersoner, et arbejde, som vil være gældende lang tid frem. Det er jo lavet, for at vi kan koncentrere os om at bruge midlerne bedst muligt til understøttelse af vores fælles interesse. Jeg bliver også nødt til at slå fast, at vi ikke bare kan afvente tidens tand: Den venter ikke på os. Men hvorfor ikke se det positive og kigge frem: Jeg ville elske at se en E-maskine, måske en R-maskine, et trevognslyntog fra 1935, en Mx, en Mz, en Mo-vogn og meget mere, alle med passende togstammer, driftsklare, også om 10 år.



Der er sket lidt omrokering med nogle udstillingsgenstande som f.eks. IC 3-kupéen.



Portøren med perrontraktoren - også han var et centralt element ved jernbanen førhen, men nu er han kørt på museum...

Ja, måske endda en ODIN? Jeg vil også gerne have, at det materiel og de effekter, vi jo også har, men som ikke skal ud at køre, er i lige så god stand (eller bedre) og derfor kan formidles om 10 år og om mange år.

Det kræver enorme ressourcer, og det kræver benhård prioritering. Men måske er vi kommet et stykke længere henimod dette ved de seneste beslutninger. Mit håb er i hvert fald både at se E 991 og det røde lyntog på de lange skinner igen. Vi kan ikke blot som arkæologerne dække hullet til igen. Gør vi det, i overført betydning, forsvinder og nedbrydes genstandene bare af sig selv, men de koster alligevel.

Hvordan går det med planerne om at opføre en ny hal til materiellet på Østfyn? Vil der blive sporforbindelse til jernbanenettet? Hvor meget kan komme under tag? Hvad med resten?

Planen er, at der i 2018 står en sikker og god vognhal i Marslev, i øvrigt lige ved siden af DJK's vognhal. Planen er også, at vi over de næste år fraflytter mange af de magasiner, vi benytter nu, og at i øvrigt alt bevaringsværdigt materiel skal indendørs. Sammen med DJK får vi sporforbindelse til det øvrige jernbanenet via et spor, som Jernbanemuseet vil komme til at eje, men som DJK også vil kunne benytte. Sammen med DJK og Banedanmark er

museet og DSB netop ved at få tinglyst en deklaration, der skal sikre dette. Når først hallen er opført og sporene lagt, vil vi hurtigst muligt fraflytte fra de otte opbevaringssteder, vi har rundt om i landet.

Vil der atter komme fokus på jernbanens urkræfter, ild og vand (og støj og snavs, kulrøg og kraft) i udstillinger og arrangementer? Hvordan kan jernbanens kompleksitet vises på en forståelig måde - uden at (driv)kraften går tabt?

Der ER fokus på det, du kalder jernbanens urkræfter. Bare se, hvordan det går for sig, når de frivillige om tirsdagen arbejder i vores værksted i Odense! Eller når de arbejder i Roskilde. Eller hvis du møder op til dampdage i september. Eller hvis du ser på vores reservedelslager. Eller tager ud og fotograferer S-maskinen, når den til marts formentlig kører et materieltog Roskilde-Kalundborg og retur. Eller spørger til arbejdet med ODIN. Eller besøger det nye område På sporet af Historien, når det åbner til juni. Her er vand og damp og en E-maskine i centrum koblet op til den autentiske E-maskine i udstillingen.

De seneste års større arrangementer så som vinterferiens Legeland har været præget af ret tamme indslag på børnehaveniveau ("Lav et lokomotiv af træstumper", fremstilling af postkort), hvor



Museumschefen ved den nyrestaurerede personvogn DJDS C 2 fra 1862. Håbet er, at den inden længe kan komme ud at køre efter ODIN-lokomotivet.

der især har manglet de tekniske og mekaniske aspekter ved jernbanen - der har stort set intet været for drenge i alle aldre. Hvordan vil de kommende arrangementer kunne få mere indhold for specielt denne gruppe?

Jeg tror, at den målgruppe, du hentyder til, skal fanges på alle årstider og nok også til dels på nye måder. De lidt yngre



Det fylder godt op, når det engang skal på museum, sådan et IC4-tog - men i det mindste ruster det da ikke. Her holder det ved HMJK's jubilæum i Herning i 2016.

drengene tiltrækkes f.eks. ikke på samme måde som du og jeg. Dem prøver vi derfor at fange via andre kanaler, f.eks. i vores undervisningsvirksomhed, som ekspanderer kraftigt i disse år. Lige nu er det grundskolen og dagtilbuddene. Vi har netop konfirmeret planer for også at inddrage ungdomsuddannelserne. Men i øvrigt vil jeg da også gerne satse på noget drenge-agtigt. Vi skal jo være der for alle målgrupper. Som sagt har vi dampdage til efteråret, og måske kunne man engang tænke lidt mere i, hvordan publikum kan komme tættere på og måske endda være med i det beskidte arbejde med at servicere og reparere et lokomotiv.

Mange savner (modeltogs-)markeder og ditto udstillinger, som tidligere blev afholdt med stor succes. Kan sådanne arrangementer atter komme på tale?

Jeg har selv med stor begejstring været på en række af de markeder, du nævner. Men det er meget krævende og vil jo være en konkurrent til de kommercielle arrangementer, som afholdes ganske ofte og med stor succes. Som sagt: vi må prioritere og fokusere.

Det virkede lidt forhastet at fjerne CI-WL-restaurantvognen 4247 fra udstillingen. Har du planer/ønsker om, at den kan komme tilbage til glæde for de mange besøgende, der savner den? Hvordan bliver den bevaret? Har man forsøgt at låne den ud til andre museer i Europa, så andre kunne få glæde af denne sjældne vogn?

Den 17. marts åbner vi en ny permanent udstilling, Drømmenes Kupé, som virkelig er et sats. I den indgår en CI-WL-sovevogn, en nyrestaureret B-vogn og en masse andre effekter. Spisevognen, der jo i øvrigt er noget ret specielt og ikke særlig dansk, er ikke med af gode grunde, men den skal nok komme til ære og værdighed engang ud i fremtiden igen. Hvis man vil se en næsten tilsvarende nu, kan man f.eks. tage til Jernbanemuseet i Mulhouse. Så nej, vi har ikke forsøgt at udlåne den.

Hvad er din egen baggrund – udover din uddannelse og arbejdet i bestyrelsen? Har du en passion for jernbanen?

Ja, det har jeg. Jeg stammer her fra Odense, og som dreng stod jeg tit på baggården og betragtede de små F-maskiner rangere med togene. Vi havde familie i Langeskov, og jeg insisterede altid på, at vi skulle køre med toget der-



My 1101 er en af de faste museumsgenstande, der bevares for eftertiden, mens andet materiel 'udskilles'.

til, ikke med rutebilen. Det krævede noget planlægning, for der var ikke mange tog, der standsede i Langeskov dengang. Vi kørte også meget med Kertemindebanen (OKMJ), da vi havde sommerhus på Hindsholm, og det var en fornemmelse som "den, der ager med stude" at køre med toget – det tog halvanden time. Når vi nærmede os Martofte (endestationen), råbte togfører Sørensen ud i vognen: "Verdens Ende!" – og sådan kunne det faktisk også føles derude.

Har – eller havde – du modeljernbane selv?

Ja, jeg havde Fleischmann-anlæg – ikke nogen stor bane, og der var heller ikke råd til så meget; i øvrigt var begyndelsen et billigt Lima-batteritog. Jeg sam-

ler stadig modeltog, men jeg har kun et prøvespor – jeg har ikke haft tid til at bygge et anlæg. Det håber jeg at få tid til i fremtiden – f.eks. sparer jeg nu 3½ time i transport i forhold til før, hvor jeg arbejdede i Rigsarkivet i København. Desuden arbejder jeg – når jeg har tid til det – på en bog om Nordfynske Jernbane.

Jeg vil takke dig for interviewet – og ønske dig mange gode år i chefstolen her og god fornøjelse med den store opgave at drive museet.

Mange tak!

Steen Ousager tiltrådte den nye stilling 1. december 2016.

Jubilæum på LSB

Tekst og fotos Finn Frøsig

I sommeren 1964 kunne Lustrupholm-Strandby Banen – LSB – fejre 75 års jubilæum. Der blev kørt adskillige jubilæumstog med forskelligt materiel fra banens tidlige år, og arrangementerne varede i næsten tre måneder, ikke mindst for at tilgodese de mange turister, der hvert år besøger egnen.

Banen blev oprindeligt anlagt for at skabe gode transportmuligheder for egnens landbrugsvirksomheder, fiskerierhverv og gryende småindustri. Fra starten brugte man små, tre-koblede damplokomotiver, der klarede godstrafikken med banen egne godsvogne. Passagertrafikken var beskednen, normalt blev den løst med at indrangere en enkelt to-akslet personvogn i morgen- og aften godstogene.

De nye transportmuligheder medførte ganske langsomt også et helt nyt erhverv, nemlig turisme. Den skønne egn med små kystbyer og endeløse badestrande tiltrak mange turister fra ind- og udland. Banen fik derfor behov for mere kapacitet og højere hastighed til passagertransporten.

Der var ikke mange midler og vilje i banens bestyrelse til at udvide vognparken med personvognsmateriel. Sæsonen var for kort, mente mange, men turismen fik befolkningen i de små byer til at vokse, og behovet for lokal persontransport steg. Til slut måtte banens ledelse bøje sig.

Banens direktør Eric O. Pfänder var uddannet som jernbaneingeniør i Berlin og havde god kontakt til sine gamle studiekammerater. En af dem var i mellemtiden kommet i ledelsen i familiens firma Maschinenfabrik Schultze & Co. i Hannover, som havde lang erfaring med jernbanemateriel og specielt trækraft. De var begyndt at tænke på diesel-elektrisk trækraft, og fabrikken ville gerne prøve de nye ideer af i praksis. Han var derfor meget villig med at hjælpe sin danske studiekammerat med finde en absolut spareløsning.

Løsningen blev, at banen købte to stk. ældre fire-akslede personvogne i Tysk-



Det nye togsæt krydser Lustrup Åen på vej fra Strandby til Lustrupholm. Det er lige før indkørslen til Carlskilde Station (postkort 1926)

land, som skulle ombygges til et diesel-elektrisk togsæt. Motor og generator blev placeret i den ene front, understøttet af en tre-akslet boggie. De to vognkasser skulle hvile på en fælles boggie. Vognkasserne blev derfor afkortet, så man kunne udnytte den oprindelige bærekonstruktion under vognkassen til at hvile på den nye fælles boggie. De

grund af manglen på dieselolie.

Privatbanen blev overtaget af DSB i 1948, men man benyttede i en periode fortsat privatbanens materiel i den daglige drift. I 1956 blev strækningen mellem Carlskilde og Strandby nedlagt, fordi landevejstrafikken havde overtaget både passager- og godstrafikken. Samtidig blev trafikken helt overtaget af DSB-materiel. Det diesel-elektriske togsæt blev kørt i remise i Strandby, og næsten glemt af alle. Først da man begyndte at tage skinnerne op i starten af 1960'erne, "genfandt" man det gamle togsæt i Strandby Remise. Da det var en pioner på den diesel-elektriske drift, besluttede man, at det burde bevares til et kommende jernbanemuseum.



Prøjsisk personvogn C4 (Wikipedia)

nye indstigningsdøre kom til at ligge i plan med vognsiderne.

Tegningerne var udført af banens direktør og hans gamle studiekammerat Heinrich Schultze. Ombygning blev hurtigt realiseret og togsættet blev indsat i driften i 1926, hvor det hurtigt blev populært hos kunderne på grund af de gode pladsforhold. Banens ledelse glædede sig især også over den gode driftsøkonomi. Det førte til, at banen et par år senere hos Frichs købte et 1-C-1 diesel-elektrisk lokomotiv til brug for godstrafikken. Togsættet var i drift frem til 1940, hvor det måtte sættes i depot på

Da Lustrupholm – Strandby Banen skulle fejre 75 års jubilæum, kom man i tanke om det gamle togsæt. Det havde stået hængemt- og -glemt i en remise i flere år. Men det viste sig at være næsten køreklart. Derfor blev det hentet ud af "mølposen" og gjort klar til jubilæumskørsel. Togsættet kørte adskillige ture i jubilæumsåret, og det har hvert år siden kørt som veteranog i sommersæsonen, ikke mindst til glæde for de mange turister, der hvert år besøger egnen.

Diesel-elektrisk privatbanetog, anno 1926 – kun for sjov

Tanken om at bygge et privatbanetogsæt opstod i sommeren 2016, da jeg under oprydning på loftet faldt over en



Klar til veterankørsel. LSB togsættet klar til afgang fra Lustrupholm, spor 3. Turisterne glæder sig til en spændende togtur og søndagsfrokost på landet.

flyttekasse med bl.a. nogle Piko-personvogne fra begyndelsen af tresserne. Den ene havde for år tilbage været i gang med en ombygning til styrevogn. Det gav anledning til nogle tanker om at bygge et privatbane-togsæt af vognene. Jeg målte op og skitserede min løsning.

Det blev på papiret til et to-vognstog med fælles midterboggie. Vognene var for lange til privatbanedrift, så de måtte afkortes i enden mod midterboggien. Næste opgave var så at finde nogle egnede komponenter til formålet. Det lykkedes at finde nogle Heljan Mo-bog-

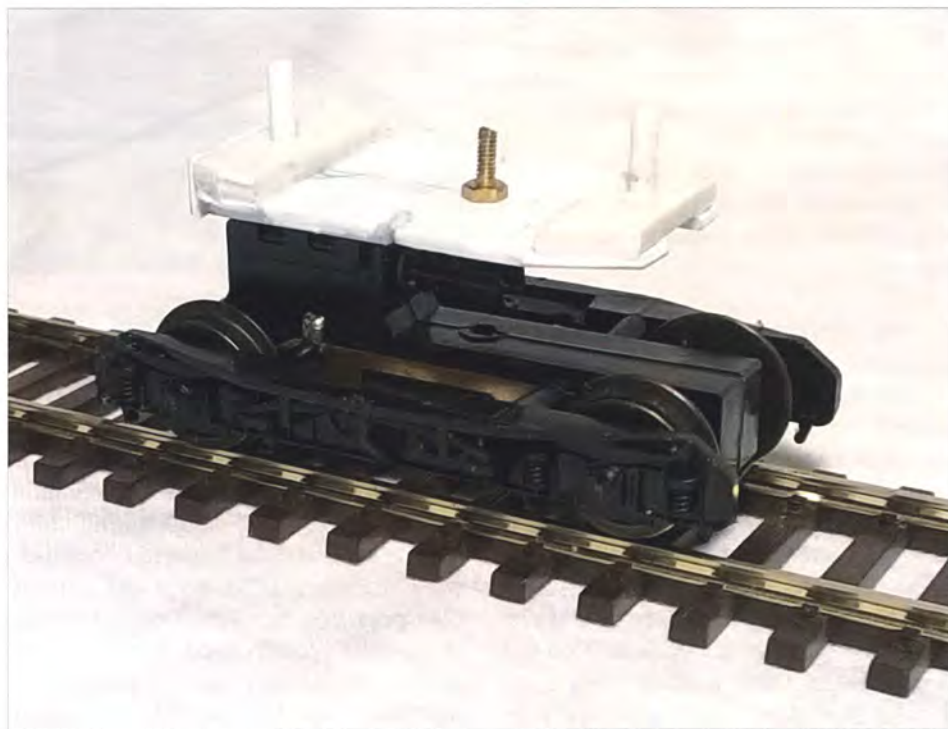
gier, nogle tagkølere, banerømmere og en harmonika (Fleischmann LINT) til overgangen mellem de to vogne. Fra tidligere byggeprojekter lå der også en Heljan-motor + nogle stumper til en kardanforbindelse. Jeg blev heldigvis godt hjulpet af flere



En af de gamle PIKO-vogne, som blev "slagtet" til det nye togsæt



Forberedelse til styrevogn, ca. 1965



Den to-akslede Heljan Mo-boggie er bygget op med bæringer til vognkasserne. Der er brugt 2 mm Everlite plade, som er skruet fast via hullet, som ellers holdt den oprindelige Heljan svingarm. Der er monteret to stk. 2 mm rundprofil lodret til styring og bæring af "mågevingen" i vognkassen.

forhandlere og producenter. Hos EA i Gørlev købte jeg noget 2 mm rundstål til kardanakslen + kuglelejer til at bære den.

Da stumperne var anskaffet, kunne jeg gå i gang med byggeriet. Jeg valgte at tilpasse vognkasserne i sammenkoblingsenderne, således at den tidligere indstigning/indsnævring blev skåret væk. Dermed blev vognkasserne forkortet med ca. 30 mm. Dørene fra endeperonnerne blev forsigtigt skåret fri og derefter placeret i vognsiden. Overgangsdørene fra gavlene blev ligeledes skåret fri og tilpasset, så de kunne anvendes til pakrumsdøre i styrevognen.

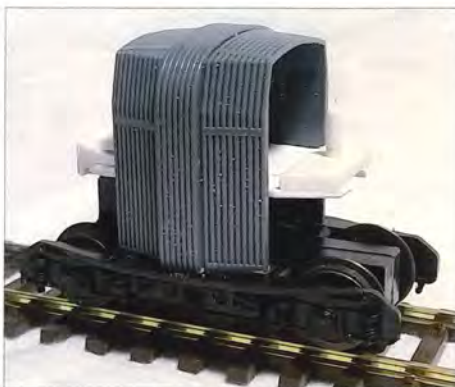
Herefter kunne jeg begynde med at tilpasse tagdelene, som jo skulle passe til den nye vognlængde. Ligeledes skulle taget på motorvognen have plads til tagkølere, udstødning m.m. Der blev desuden tilføjet et par toiletventiler.

En speciel opgave var det opbygge den to-akslede Heljan motorboggie med bæringer til de to vognkasser, men efter at have skelet lidt til Heljans MS-lyntog blev løsningen et par tappe på boggien og en mågevinge-føringskulisse i vognkasserne. Samtidig skulle der skæres ud i vognbunden, således at kardanforbindelsen frit kunne nå fra motoren i fronten af motorvognen til gearkassen på fællesboggien. Selve kardanakslen er monteret i bæringer med kuglelejer, så friktionen er minimal.

Frontlanternerne er udført af ledningstyllere og forsynet med hvidt og rødt diodelys, som skifter med kørselsretningen.

Togsættets forreste boggie i kørselsretningen har kun strømoftag i højre side af for sikre stop ved signaler. Derfor er der sammen med dekoderen indbygget en ESU Power-Pack for at være sikker på, at strømoftaget fra de få aksler bliver optimalt.

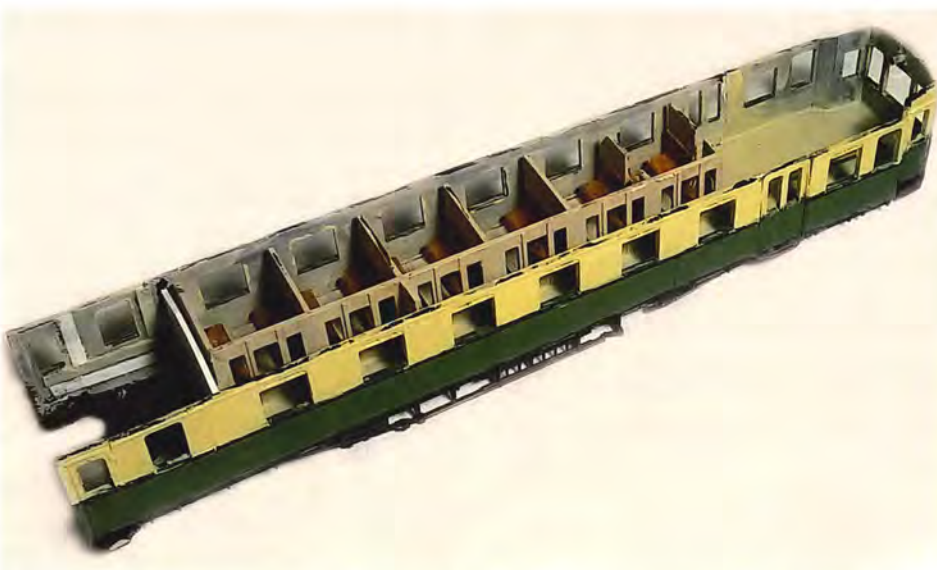
Det har været et hyggeligt efterårsprojekt. Det er et rent fantasifoster baseret på ældgamle vogne. De tykke vægge i vognkasserne (som vistnok er af bæk-lit) har givet nogle dybe vinduesnicher, og der mangler noget af nutidens flotte finish. Men sådan blev det. Privatbaner har jo altid haft deres specielle materiel, og nu kan der køres veteran tog på mit anlæg.



Midterboggien med harmonikaen, som er hentet fra en Fleischmann LINT (reservedel 00125116 Faltenbalg)



Den oprindelige PIKO-boggie genanvendes i fronten af styrevognen, dog her med strømoftag i den ene side og banerømmere monteret.



Vognkassen til styrevognen. Den er afkortet ca. 28 mm, og dørene er flyttet ud i plan med vognkassensiderne. Indretning fra PIKO-vognen er tilpasset, så der bliver to kupeer til 1. klasse og fire kupeer til 2. klasse. I motorvognen er der 3. klasse storrumskupe (for at få plads til kardanleddet)



Togsættet på Carlskilde station. Passagerne kan få en rundvisning og smagsprøver på det lokale bryggeri eller køre videre med veteranbus til Strandby Badehotel.

Gadesiden af Vedbæk station den 20. september 1965. Den obligatoriske Bedford CA postbil holder i skyggen af træerne.
Foto Holger B.D. Sørensen



Erindringer fra 46 år i DSB

Fortalt af Allan Testrup
Afløser i 1. Distrikt 1964-66

Jeg blev indtil videre boende i Haslev. Det kunne godt være lidt besværligt, der var ikke så mange togforbindelser, men ved afløsning i Københavnsområdet kunne jeg sove hos mine forældre i Virum, hvor min bror og søster var flyttet hjemmefra, så der nu var bedre plads. Jeg vil ikke nævne alle de stationer, hvor jeg afløste, men fortælle om dem, hvor der er "noget særligt" at skrive om. Min første afløsning den 1. maj var en eftermiddagsvagt i Vedbæk. Jeg fik besked på at møde i god tid før vagten for at sætte mig ind i brugen af manuel linjeblok. Det havde jeg ikke prøvet, siden jeg var på jernbaneskolen. Jeg fik instruks af formiddagsvagten og lærte rækkefølgen af de forskellige gøremål m.m., modtage linieringning, modtage vækkermelding, stille indkørselssignal, foretage linieringning, afgive vækkermelding, stille udkørsel, deblokere osv. Det gik fint de første timer, men så begyndte myldretidstrafikken, hvor togene kom tæt,

og der allerede kom linieringning fra Skodsborg, inden det forankørende tog var nået til Vedbæk. Der kunne være to tog mellem Skodsborg og Vedbæk pga. linjeblokken. I Vedbæk var der fire spor, to til perron og to til gennemkørende tog, og det var vigtigt, at de standsende tog kom til perron. Og det kneb for mig at følge med, der var jo tog i begge retninger. Der var virkelig travlt for en uøvet, og det skete desværre, at nogle standsende tog kom i gennemkørselssporet uden perron. Uheldigt for de rejsende. Men det gik, og jeg kom igennem myldretiden, og der faldt lidt mere ro over toggangen igen. I Vedbæk lå kommandoposten i perronhøjde, og billetkontoret lå i stueetagen. Personalet havde derfor ikke meget kontakt med hinanden. Om aftenen skulle stationsbestyreren sælge billetter gennem en luge i døren ud til perronen. Salget var heldigvis ikke så stort. Efter tre dage i Vedbæk blev jeg sendt retur til Haslev. Arbejdet med ændringerne af bommene og sikringsanlægget trak ud, og en ny trafikassistent blev stationeret i Haslev efter endt militærtjeneste i to år, da han var uddannet til løjtnant. Han hed Harry Carstensen, og han skulle have indøvelse og opdateres på både sikkerheds- og ekspeditionstjeneste. Harry og jeg blev rigtig gode venner og mødes stadigvæk, herom senere. Og sammen fik vi en god sommer i Haslev, trods det, at jeg var på afløsning. Hos Elly og Gunnar havde vi "vort andet hjem".

Flere forskellige stationer

Efter nogle dage blev jeg igen sendt på afløsning. Jeg havde i juni måned en længere periode i Frederikssund. Der havde de en svingbuk som centralap-

parat, jeg lærte aldrig helt at betjene anlægget, men portørerne hjalp gerne til, så der kom indkørselssignal. Stationen var ligeså upraktisk som Vedbæk med billet salg i nedre etage. Men her skulle man på visse tider både sælge billetter og ekspedere tog, så det gav nogle ture op og ned ad trapperne. Lørdage formiddag havde vi fælles frokost i rejsegodsekspeditionen for alle tjenestegø-



Den lille ventesal i Vedbæk med de mellemliggende spor, den 26. oktober 1964. Foto Holger B.D. Sørensen.

rende, det var ret hyggeligt. På hverdage overgik stationen til ubetjent station, så jeg kunne godt komme hjem til Haslev. Kun på morgenvagten var jeg nødt til at overnatte på en drømmeseng på stationskontoret. Senere på sommeren var jeg på afløsning på flere S-togsstationer. Jeg var også på Hellerup station i billetsalget ved Esthersvej. Her var der ikke meget at lave, men efter ca. kl. 20.00 skulle man også kontrollere kort og billetter hos de rejsende, men det lykkedes mig ikke at få "fanget" nogen med ugyldig rejsehjemmel. Jeg var også på Frederiksberg godsekspedition. Selv om godsekspedition ikke havde min store interesse, var arbejdet på en stor



Mo 1846, Bn-vogn og endnu en Mo holder her på Frederikssund gamle station i 1970'erne. Slg. Tommy Jørgensen.



Hellerup station, set fra gadesiden, mens der stadig kørte trolleyvogne på NESAs net i Gentofte, den 6. juni 1961. Foto Holger B.D. Sørensen.



Billetsalget og kontrolbygningen ved Esthersvej i Hellerup, den 6. juni 1961. Foto Holger B.D. Sørensen.



Frederiksberg Godsekspedition med et par unge mennesker i tidens discomode anno 1970. Slg. Tommy Jørgensen.

godsekspedition interessant at prøve. I løbet af sommeren var jeg også fire dage i Herlufmagle. Det er den station, hvor der har været mindst af lave. Stationen var togfølgestation pga. toggangen, men der var næsten ingen kunder. Herlufmagle havde ikke postekspedition som mange landstationer, og byen lå et stykke fra stationen ved Næstved-Ringsted landevejen, hvor der var gode busforbindelser. På stationen var udover stationsmesteren også en stationspasser, "Stations-Ejnar", som havde en tur, der strakte sig over det meste af dagen og aftenen. Og lige efter Herlufmagle havde jeg enkelt dag i Flakkebjerg. Jeg kom direkte fra Herlufmagle om aftenen og havde regnet med at spise på kroen. Men ak, den var lukket. Næste morgen lykkedes det mig "at få vækket" hele Flakkebjerg by, da jeg ikke kunne stille signal for første (gods)tog fra Slagelse, og toget derfor fløjtede for at få signal. Det bemærkede købmanden, da jeg senere var i hans butik for at købe noget at spise.

En anderledes afløsning var Halsskov Færgehavn, hvor jeg var i fem dage. Først på kontoret, senere som "vejviser" ude ved billetkontrollen, hvor jeg fordelte bilerne til de forskellige billetsalg. Jeg skulle hele tiden være ved sidste bil i køen og præcis 14 minutter før afgang (mødetiden var 15 minutter før afgang) stoppe bilerne, der kom for sent. I min tid i DSB har jeg aldrig oplevet så mange klager som i Halsskov. Selv om den forreste bil, der var stoppet, erkendte at være kommet for sent, påstod bilister længere nede i køen, at de var der til tiden! Også på kontoret var der mange utilfredse kunder, ventetiden kunne godt være på to-tre timer, hvis man ikke havde reserveret plads eller kom for sent.

På arbejde juleaften

I august måned havde jeg ferie, som blev

brugt til endnu en rejse rundt i Sverige. Jeg besøgte Stockholm, Göteborg og var en tur i Dalarna. I september måned blev jeg sendt hjem til Roskilde station for at blive indøvet som "vognlistevagt" samtidig med at jeg skulle indøve to kontorassistenter, som af sparehensyn skulle overtage dette job fra trafikassistenterne. Jeg startede med en nattevagt en søndag aften kl. 22. Jeg var hjemme i Roskilde i en længere periode, ikke sjovt, når man er afløser, men det gav mig mulighed for at finde et sted at bo i Roskilde, og jeg lejede to sammenhængende værelser i en villa. Jeg havde også tjeneste på billetkontoret. På Roskilde station var der en del unge trafikassistenter og kontorassistenter, og jeg fandt hurtigt sammen med dem. Og at bo i Roskilde var mere centralt end Haslev. Samtidig kendte jeg min tjeneste og mine fridage i god tid, så der faldt også lidt ro på efter en sommer med skiftende afløsninger.

Jeg husker ikke så meget om mine afløsninger, da jeg stoppede i Roskilde. Men den 23. december fik jeg ordre på

at møde i Fredensborg fra kl. 15.00 til 24.00 juleaften. Til gengæld fik jeg sovedag den 25., fridag den 26. og fri den 31. december og 1. januar. Afløserdisponenten oplyste, at det var en akut sygdomsmeddelelse, og jeg fik turen, da jeg var ugift og uden børn. Fair nok, jeg tog hjem til Virum om formiddagen, fik en rigtig god julemadpakke af min mor og tog så til Fredensborg. Jeg var alene på kontoret og skulle både sælge billetter og ekspedere tog, der var krydsning hver time, og der var ingen indstillede tog juleaften, som det skete senere. Indtil omkring kl. 18.00 var der pænt travlt, men så kom der en meget stille tid til omkring kl. 22.00. En portør på stationen, der kendte mig, da han havde afløst i Haslev, kom med andesteg og risalamande til mig i løbet af aftenen, så min mors madpakke blev ikke spist op. Ved midnat sluttede vagten, og jeg fandt mig en soveplads på kontoret og sov der julenat, til jeg kunne tage hjem til Virum med første morgentog.

I januar var jeg i Østrig på skiferie. Jeg var glad for at stå på ski, og vi var en



Q 341 for fuld damp på Frederiksberg Godsbangård den 29. april 1962. Foto K.E. Jørgensen.

*Indkørslen til Herlev station mod Frederikssund i 1997.
Slg. Tommy Jørgensen.*



gruppe fra hele landet, der var afsted i den samme uge, og vi havde det rigtigst sjovt sammen både i skiterrænet og om aftenen til dans m.m. Det var i St. Johann i Tyrol, det foregik.

Afsporing i Roskilde

I januar havde jeg igen et par uger i Roskilde, men var så igen på de "lange skinner". I marts måned var jeg på afløsning på Nørrebro Gods. Den 22. marts hørte vi om en større ulykke i Roskilde, hvor Nordekspres tog 136 var afsporet. Jeg havde morgenvagt, og da jeg kom

hjem til Roskilde, skulle jeg selvfølgelig se, hvad der var sket. Selv om det var gået to-tre timer, siden uheldet var sket, var der stadig kaos på stationen. På perronen mødte jeg overtrafikkontrollør Haugsted, der kaldte på mig og spurgte, hvor jeg var på afløsning. Jeg svarede Nørrebro Gods, og så sagde han, at jeg skulle møde i kommandoposten i Roskilde kl. 22.00, og han nok skulle klare det med 1. Distrikt. Det havde jeg ikke noget imod, og jeg mødte op kl. 22.00. Alt var kaos, mod vest var det eneste brugbare spor det højre spor mod Lej-

re. Resten af sporene mod Vest og Gadstrup var ikke farbare. Det var en travl nat med særtogskørsel mod Lejre og videre til Vørslev og derfra til Slagelse med godstog og omvendt, en langsom transport. Der var også buskørsel til og fra Ringsted og Gadstrup samt Viby Sj. og Borup. Det varede flere dage, inden alle sporene og igen kunne bruges (derfor ind- og udrangering i næsten en hel uge), og jeg blev i Roskilde i ca. to uger, og det var "sjovt" at være med. Omkring et par uger efter uheldet, der ikke kostede menneskeliv, blev vi, der havde



*Det afsporede tog 136 'Nordekspres' i Roskilde 1965.
Slg. SoB*

*Kommandoposten og publikumsfaciliteter på Herlev station september 1997.
Slg. Tommy Jørgensen.*



været med til at "køre busserne", af 1. Distrikts tilsynsførende præsenteret for busselskabernes regninger. Og vi skulle bekræfte, at de var korrekte. Det var en umulig opgave, vi havde koncentreret os om kunderne og ikke taget ret mange notater om hvilke busser, der havde kørt de mange ture. Det ordnede Haugsted med 1. Distrikt, og han bakkede os op, så vi hørte ikke mere til den sag. I maj måned var jeg så heldig at overtage en étværelses lejlighed med køkken og toilet med brusebad fra en kollega. Det var dejligt efter flere år på værelser

at flytte ind i ind lejlighed. Min afløser i Haslev, Harry, var også flyttet til Roskilde, da det endelig kom plads med ændringerne i Haslev. Han var nu afløser ligesom mig. Vi fik et venskab, som stadig eksisterer med flere års medlemskab som ledere i KFUM-spejderne i Roskilde. Det var dog svært at deltage i fritidsaktiviteter, når man var afløser ikke altid vidste, hvor man skulle være næste dag.

Meget postarbejde

Afløsningerne fortsatte ofte på S-togsstationer, jeg var også på afløsning i

Skodsborg, hvor jeg igen prøvede manuel linjeblok. Under afløsning i Herlev havde jeg tjeneste i kommandoposten. Dengang var der kun enkeltspor mellem Herlev og Ballerup, og uheldigvis afsporede en af banetjenestens troljer, så sporet var spærret i ca. to timer. Så der blev travlt i posten, og jeg havde lidt svært ved at følge med, nu togene skulle vende i Herlev. Heldigvis var en af stationens faste trafikekspedienter på billetkontoret nedenunder, og vi skyndte os at skifte job. Han var kendt med togekspeditionen. Hidtil havde jeg næ-



*Lersøen Rangerbanegård lige nordøst for Nørrebro i 1964. E987 med et lille tog 8371 er parat til afgang.
Slg. Tommy Jørgensen.*



*Den nye bilfærgerute over Storebælt fik ved åbningen i 1957 denne nye færge HALSSKOV. Senere kom mange flere til.
Slg. Spor og baner.*

sten undgået at "passe post" på landstationerne, men omkring den 1. juli blev jeg sendt på afløsning som assistance på postekspeditionen i Farum. Udviklingen i Farum betød, at postekspeditionen på stationen var vokset og havde meget arbejde. Ventesalen blev brugt til postpakker pga. pladsmangel, postekspeditionen hørte under postmesteren i Slangerup Postkontor, men var meget større og var nu blevet flyttet til Bagsværd Postkontor. DSB havde opsagt aftalen med Postvæsenet, og der skulle bygges et postkontor i Farum. Det var udstationeret en postassistent til hjælp på postekspeditionen. Der var to "postluger" ud mod ventesalen. Jeg skulle hjælpe med listeføring m.m., udover postassistenten var der en kontorassistent og derudover hjælp fra billetkontorets personale. Der var virkelig travlt. Køen i ventesalen var lang, og der var travlt. Postekspeditionen lukkede kl. 17.00, men ventesalen kunne ikke lukkes, da der også var billetsalg. Da klokken blev 17.00, stillede en portør sig i køen, der stadig voksede bag ham. Da han kom frem til lugerne, blev de lukket. Straks var kunderne ovre ved billetsal-

get og klagede der over, at der var lukket ved postlugerne, de havde jo stået i kø. Stationsforstanderen måtte pænt afvise kunderne, de var kommet for sent. Kl. 19.30 lukkede stationen, men vi i "posten" var først færdige med arbejdet og kasseafstemningerne ca. kl. 21.00. Udover de mange pakker fra virksomheder i Farum og omegn var der også mange giroindbetalinger og øvrige postforretninger også en del vedrørende udland. Godt jeg kun var assistance.

Resten af sommeren gik med afløsninger. En nat var jeg på afløsning i Sorø, der normalt var fjernstyret, men skulle være betjent understation pga. et spærret spor mod Slagelse og derfor venstresporskørsel med en del ind- og udrangering og aflyst linieblok. Om morgenen var jeg meget træt af de mange ture med skriftlige meddelelser (fribaneordrer og forbikørselstilladelser m.m.) til togene. I september havde jeg ferie, hvor turen med DSB-togrejser gik til Rom, Firenze og Capri. To kontorassistenter fra Roskilde billetkontor var med rejsen. Jeg havde igen nogle perioder i Roskilde både som listevagt og på billetkontoret. Sidst på året blev jeg lidt

træt af afløsningstjenesten med korte varsler om tjeneste og fridage. Så jeg begyndte at kigge mig omkring efter ledige stillinger, og da DSB opgav at erstatte vognlistevagten med kontorassistenter, fordi fjernstyringslederen i FC Roskilde havde behov for en sikkerhedsuddannet medhjælp, blev der mulighed for at blive stationeret fast i Roskilde. Så jeg søgte om en stilling i Roskilde, hvor jeg nu havde en dejlig bolig, og fra den 1. februar 1966 blev jeg stationeret fast i Roskilde. I julen havde jeg fri, og i januar måned var jeg hjemme i Roskilde. Jeg havde ikke tjent maksimumbeløbet for udstationeringsgodtgørelse, men var glad for, at jeg nu bedre kunne planlægge min fritid. Jeg nåede at afløse på 52 stationer og godsekspeditioner i min afløsertid. I januar var jeg igen på skiferie i St. Johann, hvor også Harry Carstensen var med, og han blev nu en del af "gruppen" i den uge, nogle kom til og andre deltog ikke mere.

Det blev til flere år i Roskilde med mange forskellige arbejdsopgaver og en ændring af fremtidsmulighederne i DSB, herom i næste afsnit.



Den gamle Farum station med typisk Mo-CLS-styrevognstog den 9. august 1967.

Foto Holger B.D. Sørensen.



Nørrebro Godsstation til højre med en del materiel, den 26. juni 1963. Til venstre ses Hareskovbanens stationsbygning.

Foto Holger B.D. Sørensen



Tog 136 afsporet i Roskilde 1965. Slg. Allan Testrup.



Afsporing med tog 136 'Nordekspres' i Roskilde. Slg. Allan Testrup.

Do og Dq – et par gamle postvogne



Do 5604 er en fin repræsentant for de små bureauvogne. Her holder den på sporene i Nyborg F. den 31. maj 1997.
Foto Flemming Søeborg.



Do 5604 fra Mariagerklubben i Nyborg F. den 31. maj 1997 - i baggrunden F-maskine med F 653 og materiel fra klubben.
Foto Flemming Søeborg.



Do-postvognen var netop blevet renoveret på Århus Østbanegård af MHVJ i 1977, men inden turen til Mariager skulle vognen vende den rigtige vej. Drejningen foregik i Odder.
Foto Ole Linå Jørgensen.

Af Flemming Søeborg

Samtidig med, at vort lands engang så stolte, kongelige postvæsen er på vej mod undergangen, bliver sceneriet be-

riget med et par modeller af postvogne fra dengang, hvor der var mange, daglige postomdelinger, hvor et brev lagt i postkassen om aftenen blev uddelt næste dag, og hvor landets røde post-

bude var garanten for sikkerhed, stabilitet og pålidelighed. Postvæsenet var, ligesom DSB og andre statslige institutioner, sindbilledet på det sikre, solide og stabile samfund. Statslige organisa-



En nyrevideret og lakeret Do 5604 på drejeskiven i Odder inden transport til Mariager, den 21. maj 1977.
Foto Ole Linå Jørgensen.



DQ 5805 i Nyborg, marts 1959. Foto Hans True.



HHJ D 232, Århus, den 16. juli 1961. Foto K.E. Jørgensen.

tioner og institutioner skulle ikke give overskud – hvorfor skulle de dog det, de var jo til for borgernes skyld, for at sikre service, kommunikation og fremkommelighed for alle i samfundet i modsætning til private foretagender og aktører, der kunne ”skumme fløden” og lade resten ligge.

Nå, det kunne der spindes mange ender på, men lad nu det ligge – samfundet har ændret sig, og det har synet på offentlige serviceydelser bestemt også. Service skal der nu betales for – i min ungdom hed det sig, at ”service var en gratis ekstraydelse”, men det er slut nu. Hvad posten angår, er det blevet således: Betal ved kasse 1 – og få en ringere ydelse til en højere pris!

Postvogne til (for)tiden

Litra Do og DQ var teaktræsbeklædte vogne med tagrytter, toakslede i ”klassisk” udseende med smalle vinduer, fløjddøre og rigsvåbenet på siderne – flotte repræsentanter for en stolt og selvsikker etat. Do- og DQ-vognene blev ofte benyttet sammenkoblede – der var gavldøre og overgangsbroer i den ene ende, således at personalet ved behov kunne skifte fra vogn til vogn.

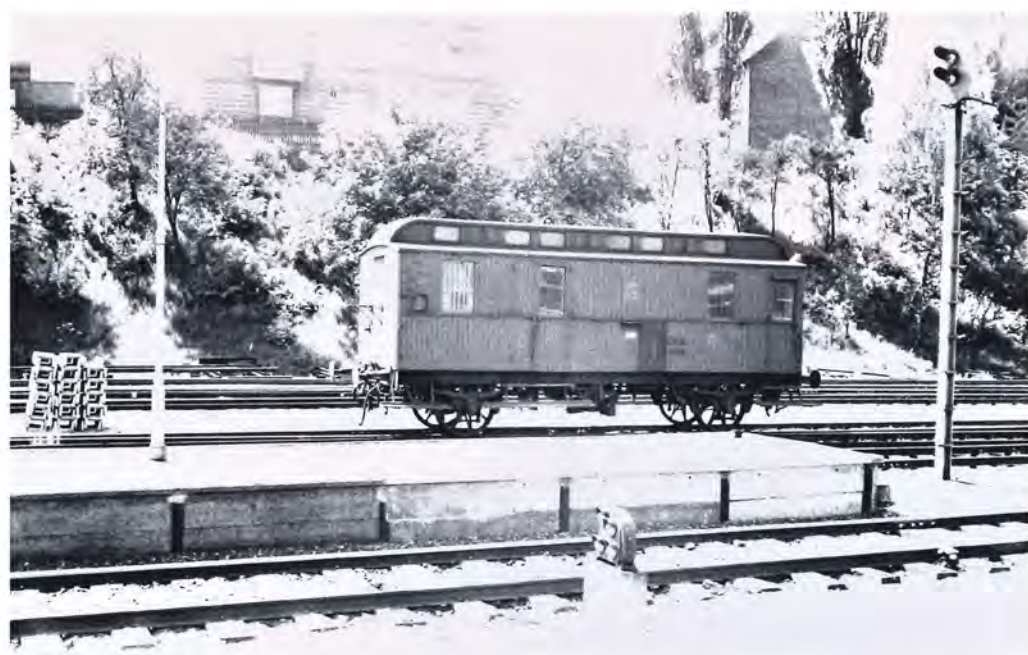
De 29 Do-vogne begyndte som litra DD 1701-29, bygget fra 1926-32. I 1941 blev de omlitreret til Do. Der var én fløjddør pr. side. Vognene havde sorteringsreoler, plads til pakkepost, toilet og kakkelovn samt overgangsmulighed i den ene ende. I den anden ende befandt bremsekupéen sig, adskilt fra bureau-rummet. Vognene havde oprindeligt vacuum- og skruebremse, men blev efterhånden ombygget til trykluftbremse.

Tre af de første DD-vogne, som stammede fra 1917 og som havde buede, pladebeklædte sider, blev i 1941 omdannet til postpakvogne litra Do og numrene 5601-03. Det forklarer også, hvorfor de nyere, træbeklædte DD-vogne ved denne omlitring til Do fik ”skæve”, nye numre, 5604-32, der ikke fulgte den gamle nummerring. Do 5604 blev overtaget af HHJ i 1961 som D 232 og kunne nu og da ses efter en af de små Lynetter. Nogle år senere overgik postvognen til DJK og har i perioder været i drift på Mariagerbanen. Den sidste Do-vogn hos DSB blev udrangeret i 1966.



DQ 5807 på København H. cirka 1951. Foto Hans True.

DQ-vognene blev ”født” som DE 1449-52 i 1932, men fik ved den store omlitring i 1941 nye litra, DQ 5805-07. Nr. 1452 var allerede i 1936 udrangeret efter et uheld. Vogntypen var en pakkepostvogn, dvs. uden egentligt bureau, men beregnet til transport af færdigsorteret post. Der var af indvendigt udstyr blot en kakkelovn og selvfølgelig fralægningsplads. Ligesom Do-vognene havde de oprindeligt vacuumbremse, men det blev senere ændret til trykluftbremse. Der var tillige overgangsmulighed i den ene ende. Typen, der havde to par fløjddøre pro side, blev udrangeret 1954-61, og ingen er bevaret. Højeste hastighed for disse toakslede vogne var 80 km/t, hvorfor de typisk kørte på sidebaner.



Et pragtfuldt, men lidt grynet billede, der viser de meget spinkle stjernebjælker på HHJ D 232 i Århus, april 1968. Foto Ole Linå Jørgensen.

Nyt fra Nürnberg



Nürnberg-messen er hårdt arbejde for mange, men der er også tid til muntre stunder. Her er det to af Rocos topfolk, Laurenz Fidi (t.v.), Reinhard Reindl (midtfor) og bladets redaktør, der slapper af i Rocos møderum. Kvinden i baggrunden er fru Ute Auhagen, ejer af Auhagen.

*Tekst Flemming Søeborg.
Fotos Suzanne Henriksen*

Serlvom tilstrømningen til Nürnberg-messen syntes at være mere moderat i år, var udstillerne ret tilfredse med resultatet, idet ordretilgangene var noget bedre end de foregående år. For to år siden var det direkte katastrofalt, det er det ikke længere, så på den led skal modeljernbanen nok overleve.

Det er mere et spørgsmål, om messen



Et af Rocos anlæg, her er det skala Tr-tog, der viser, hvor pålidelige de er i krævende trafik.

overlever på mellemlangt sigt: Flere og flere udstillere forsvinder – fra 118 sidste år er tallet i år reduceret til 85, og tendensen er ikke til at standse – og derfor bliver næste års messe også forkortet med én dag. Alligevel har det stadigvæk stor betydning for udstillere, producenter, forhandlere og pressefolk at mødes på messen – måske mere for at se hinanden end for at se på modellerne. Det meste reklame- og presse-materiale er jo sendt ud i forvejen.

Antallet af modeller er også et kildent emne: Hvor den ene producent er irriteret over "kun" at måtte fremstille 240 nye modeller, er det hos en anden producent måske lidt vildere med 800 nyheder. På den anden side skal vi ikke så mange år tilbage, førend de største producenter sendte 1.100-1.200 nyheder på markedet – om året! Andre er tilfredse med at sende to eller tre nyheder ud, og sådan er markedet meget broget

Meget sigende er Märklins store de-

monstrationsanlæg, som var det første, de besøgende så, de sidste par år skiftet ud med nogle simple, neutrale rundbaner med de vigtigste nyheder kørende på sporene – det er ikke inspirerende og virker ikke tiltrækkende. Der er dog stadig store glasmontrer med alle nyhederne udstillet, der er også kørende anlæg med f.eks. LGB, men den trængsel og alarm, der altid var i mellemgangen, er væk nu. Et af firmaets højdepunkter er TEE-lokomotivet med skiftende lokomotivfører – for første gang i H0, men idéen præsenterede Lenz for flere år siden i spor 0 på V 60-modellen. Märklin sender bl.a. et tovoognssæt med Tuborg-vogne på markedet, et Lint-togsæt i Arrivafarver med Herning som destination samt My 1150 i sparebemaling.

Roco/Fleischmann fortsætter med danske modeller, baseret på forhåndenværende modeller. Blandt nyhederne er i år PD-vognen fra Roco – PD-typen er måske ikke den mest kendte, åbne godsvoan, men DSB havde tre



Et schweizisk dobbeltdækkertog kører fra stationen Hirschsprung på et H0-anlæg hos Roco. DSB lejede omkring 2000 et antal af disse vogne, der siden kom i model fra Roco.

stykker, hvoraf den ene på et tidspunkt blev overdraget til HFHJ, så den har bestemt interesse i Danmark. PD-typen er baseret på Villach-vognen, der kom sidste år, og den er meget vellykket med mange detaljer. Derudover kommer diverse godsvognstyper, som vi vender tilbage til, når de udkommer – der er f.eks. en Esso-tankvogn, og Fleischmann er åben for mange, nye varianter. Hensigten her er, at alle ny-

heder i H0 fremover også skal komme i N – hvis der er egnede grundmodeller. En kommende nyhed er f.eks. en containervogn med grå DSB-containere fra epoke IV – de har ikke været på markedet siden salg Limas tid.

Mere opsigtsvækkende er det, at Roco genudsender de flotte Roco-Line skinner med ballast. De var på markedet indtil cirka 2000, hvor det prisbilli-

ge, men forsimplede Geo-Line så dagens lys. Hos Geo-Line manglede bl.a. asymmetrisk trevejssporskifte og enkelt krydssporskifte. Foreløbig er der tale om en prøveballon, men bider skinnesystemet sig atter fast, vil det forblive i sortimentet – lad os håbe det, for Roco-Line var det bedste skinnesystem til det daglige og langsigtede brug.

I det hele taget sprudler det stadig med



Märklin fortsætter bestræbelserne på at fange de unges opmærksomhed for modeljernbanen blandt andet med dette fjernstyrede togsæt – det styres infrarødt med joystick. Forhåbentlig hænges nogle børn ved.



En af de kommende Märklin-nyheder er denne moderne Robel-trolje



Märklin laver også en række universelle byhuse i 1800-tals stil – nogle af dem kan umiddelbart bruges på danske storbyanlæg, f.eks. huset med biograf (ikke vist). Bygningerne samles uden lim og henvender sig derfor til alle generationer.

idéer og virkelyst hos mange firmaer. Brawa er i fuld gang med at forberede de kommende V 36-varianter – her var der dog endnu kun nogle rå underdele at se, men modellerne kommer med fuld indretning (instrumentbord), ætsede gitre, god vægt, mange digitale funktioner osv. Et andet firma – de ønsker ikke nyheden ud endnu – vil lave det gode, gamle P 8 damplokomotiv i 2018 – godt nyt for os, for det åbner mulighed for en korrekt, dansk T-maskine. F2010/hobby trades trævogne vakte opsigt, hvilket er forståeligt nok – for der er jo ikke noget som træ, der

ligner træ. Der har været noget kritik af, at strukturen var for grov, men det er ikke alle ting, der skal nedskaleres eksakt i H0. Ballaststen bliver alt for små i korrekt H0-størrelse, og skinner, hjul, køreflade og flanger er også unaturligt overdimensionerede – af driftsmæssige hensyn. Mange husmodeller er forkortet i højden, unde at det virker påfaldende, og de fleste modeltræer er ligeledes mindre end de burde være – men vi opfatter det alligevel som om, at det er korrekt. Omvendt er modellerne fra NMJ højdepunktet af skalmæssig nøjagtighed, så alt er muligt.

dable priser – 6-700 kr. for en lastvogn var ikke noget særsyn.

Nürnberg-messen har haft umådelig stor betydning gennem mere end 60 år, og det er stadig det bedste sted for udveksling af meninger mellem fagfolk. Hvad præsentation af nyheder angår, har branchen selv punkteret nyhedsinteressen ved, at alt er præsenteret i ugerne op til messen, så – måske skal man sige: MÓ-ren (messen) har gjort sin pligt, móren kan gå.

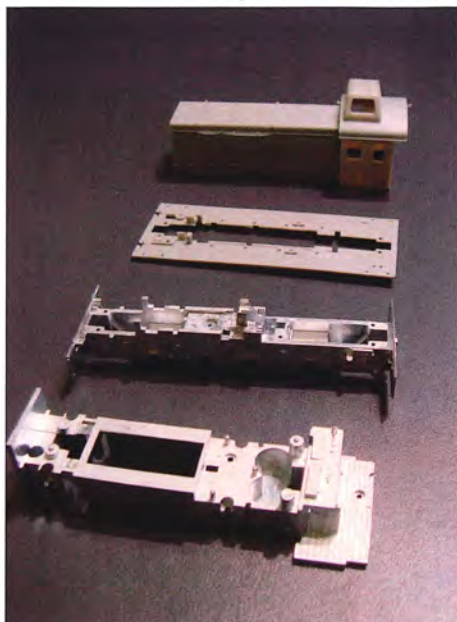


Nærbillede af instrumentbrædtet på V 36 – eller DSB T 1, som vi kalder det.

Flere af de gamle, hæderkronede firmaer gik nedenom og hjem for nogle år siden – Vollmer, kibri var blandt de kæmper, der forsvandt. De er siden genopstået i mindre form hos Viessmann, der relancerer ældre byggesæt, men også ind imellem laver nye byggesæt. Et af de områder, der ikke synes at være blevet ramt af krisen eller nedgangen, er modelbilbranchen, hvor der konstant kommer nye modeller – i år kommer den lille DAF, som var meget populær også i Danmark. I den modsatte grøft kunne man se flotte, håndbyggede lastvogntog i H0 til formi-



Hos Busch gik det både rask og mere andægtigt til – således var der udstillet en større kirkegård med sørgende, grave med vågeblus, kapeller og andet til faget henhørende



Brawas kommende V 36 eksisterede foreløbig kun som diverse dele til under-vognen, som bliver støbt i metal. Gitre, kobbelstænger m.v. laves i ætset metal, og Brawa tager højde for de mange, forskellige udgaver, der skal laves.



Nohab-Pappi Klaus Korbacher er en fast bestanddel af messen – altid i godt humør og oplagt til kvikke bemærkninger.



På Fallers stand var der mange dioramaer med nyhederne – her faldt jeg især for den flot opbyggede markeds-plads, men der var også en svømmehal, nye banegårde og en fin, lille italiensk station.



Det amerikanske firma Atlas udstillede deres nye model af et tyskbygget Bombardier-lokomotiv med tilhørende dobbelt-dækkervogne – nok lidt eksotisk, men meget attraktivt.



Klaus's nyeste smykke eller broche er en Mx i skala 1:400 – med motor. Med sig havde han yderligere otte stykker i en Tic-Tac-pastilæske – mere behøver man ikke af remiseplads i skala T – 1:400.



Som i virkeligheden overtager bilerne mere og mere af trafikken – her er det REE Modèles kommende nyheder med GMC-lastvogne. Zone-Redningskorpset havde et par kranvogne af samme fabrikat.



Turen frem og tilbage foregår som altid – naturligvis – med toget. Her er det IC3 i Hamborg, resten af vejen lynhurtige ICE til Nürnberg – med restaurant og bistro ombord. I DSB-toget ingenting!



EKSKLUSIVE Y-TOG

NYHED!

FÅS KUN HOS RC KONGEN

Begge sæt udkommer til både AC digital og DC digital

ØSTBANEN

FORUDBESTILLINGSPRIS

Kr. 2.795,-



OBS! AC udgaver af Østbanen er UDSOLGTE



4130 - ØSTBANEN YM 5 + YS 13

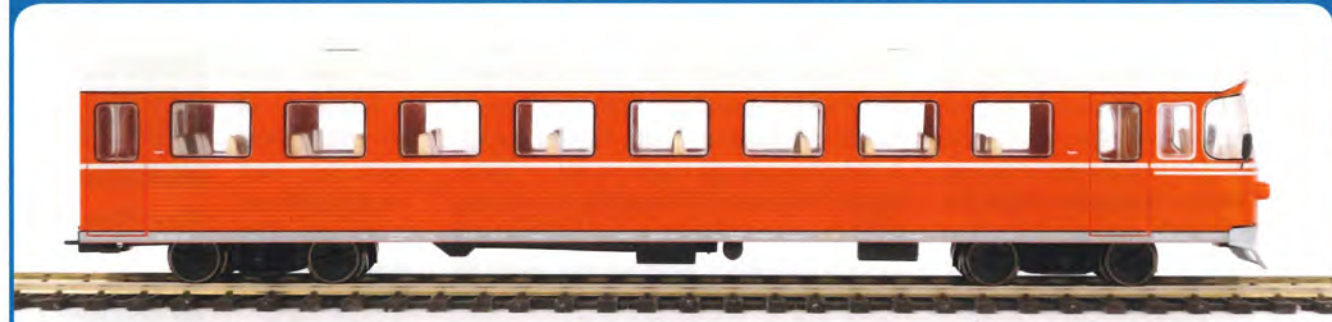
Begrænset
oplag

Vejl. udsalgspris
Kr. 2.995,-

GRIBSKOVBANEN

FORUDBESTILLINGSPRIS

Kr. 2.795,-



4131 - GRIBSKOVBANEN YM 3 + YS 43

Begrænset
oplag

Vejl. udsalgspris
Kr. 2.995,-

Venligst bemærk: Fotos viser dekorationssprøjer og er IKKE et udtryk for endelig farve- og detaljvalg.

Bogen om Sydfyenske Jernbaners rullende materiel

Af Flemming Søeborg

Det er "den fynske mester", Lars Viinholt Nielsen (LVN), der har skrevet dette store værk om Sydfyenske Jernbaners rullende materiel (SFJ). SFJ var landets største privatbaneselskab, der drev hovedstrækningen Odense-Svendborg, men som også drev/forpagtede de syd- og østfynske rand- og tværbaner, i alt fem strækninger i årene 1876-1949. Det var et meget veldrevet selskab, der i en periode endda byggede materiel selv – her vil de fleste nok tænke på maskinchefen Millings utrolige konstruktioner, bl.a. Malletlokomotivet SFJ 30, der blev konstrueret ud fra to ældre lokomotiver. SFJ huskes også for at have haft to vaskægte, amerikanske "prærielokomotiver" i bestanden.

SFJ var på det tidspunkt førende blandt privatbanerne, og selskabet var da også det første, der indsatte en bogievogn i 1897 – et stort fremskridt for passagererne, men ikke helt godt for banen, for vognen var meget tung. Dampdriften blev især efter Første Verdenskrig alt for bekostelig, og SFJ søgte nye traktionsformer, men de første forsøg faldt ikke heldigt ud. Det var først, da Scandia kunne levere de såkaldte "Kieler-vogne", at motoriseringen for alvor kom i gang på SFJ.

SFJ havde på et tidspunkt over 500 godsvogne, men selskabet tøvede med at forny/renovere vognparken, der til sidst måtte betegnes som forældet. SFJ blev dog også tvunget i knæ af meget store gælds- og pensionsposter, og Staten – DSB – overtog SFJ i 1949.

LVN fortæller i bogen indgående dels om materiellet, dels om overvejelserne og dispositionerne hos ledelsen af selskabet i forbindelse med anskaffelsen og bruges af lokomotiver og vogne. Der var navnlig i de første mange år en tæt kontakt med DSB og maskinchef Otto F.A. Busse, der rådgav SFJ i mange spørgsmål, og noget af materiellet kan ses som formindskede udgaver af samtidige DSB-damplokomotiver.

Det kan umiddelbart virke som "tørt stof", en bog udelukkende om en jernbanes rullende materiel, men når først man er kommet i gang med LVN's bog, ryger den ene side efter den anden, for historien er godt fortalt med et hav af interessante oplysninger og data – suppleret med masser af billeder og tegninger. Bogen rundes af med flere sider opstillinger af materiellet i kortform, men bemærkelsesværdigt er det, at der kun er bevaret ganske få enheder fra dette engang så dominerende jernbaneselskab.



Lars Viinholt Nielsen: Sydfyenske Jernbaners rullende materiel. bane bøger 2016. 144 sider, indbundet. Pris kr. 299,-

Som nævnt gik det op og ned for SFJ, og da DSB i 1949 overtog driften på alle strækningerne, varede det ikke længe, førend det meste af materiellet var udrangeret eller deklasseret, og efterhånden blev fire af de fem baner også nedlagt, så vi i dag er tilbage med den oprindelige SFJ-strækning, Odense-Svendborg – som LVN flere gange tidligere har beskrevet indgående. Denne bog hører hjemme i samlingen – og det er dejligt, at prisen har kunnet holdes forholdsvis lavt for en bog om et ret smalt emne.

Ny håndbog om digitaldrift

Af Flemming Søeborg

Roco/Fleischmann har udsendt en ny bog om digitaldrift med Roco Multimaus for begyndere. Det er uhyre velkomment, også selvom bogen er på tysk. De to forfattere Wolfgang Wutzmer og Günther Feuereisen behandler emnet meget indgående, men samtidig på en så pædagogisk måde, at man som læser bliver ført blidt ind i digitaliseringens mysterier – og hele tiden bliver mindet om, at man altid kan vende tilbage til fabriksindstillingerne i dekodere, hvis man farer vild undervejs. Der er, uanset hvor forenklet tingene fortælles, store muligheder – eller risici – for, at noget går galt i programmeringen, eller man ganske enkelt

ikke forstår digitaliseringen til bunds.

Forfatterne fortæller lidt om udviklingen på området og undlader ikke at beklage, at enkelte producenter (Tillig, Brawa) fraviger NEM-normerne på nogle punkter – samtidig har forfatterne fuld forståelse for, at virvaret af dekodere – der er jo lige fra 6-bens til 22-bens dekodere – nemt kan tage pippet fra begyndere. Deres råd er, at er man i tvivl, skal man lade fagmanden – forhandleren – om at finde den rette dekode og sætte den ind, og et andet vigtigt råd er at ofre nogle få kroner mere på kvalitetsdekodere og ikke købe de billigste på markedet. Som nævnt er bogen på tysk, men spro-

get er enkelt og uhøjtideligt, så kan man tysk til husbehov, vil det ikke være forbundet med større problemer at læse den. Der er talrige illustrationer og gode råd til installation af det digitale udstyr, og forhåbentlig bliver den oversat til dansk. Bind 2 er under forberedelse, det er nok for de mere øvede.



Roco/Fleischmann, art. nr. 81395: Modellbahn Digital für Einsteiger 1. 112 sider, hæftet. Vejl. pris kr. 120,-

Do- og DQ-postvognene fra F2010



To af de nye postvogne i hver deres kulør - Do bagest, DQ forrest.



DQ-postvognen er 'ens' i begge ender og på begge sider.



Den mere 'kedelige' side af Do-vognen - og gavlen med den overflødige overgangsplade.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Så er de små postvogne fra F2010 ankommet. Vognene har yderbeklædning af laserskåret, ægte træ, ganske ligesom MT-lokomotivet og FC-vognen. Træet er limet på en stabil vognkasse af pertinax og vil derfor holde faconen. Alle detaljer såsom de bittesmå dørgreb, slutsignalholdere, brevsprækker m.v. er af messingstøbegods og monteret på forhånd. Dertil kommer fine tagryttere, stjernehjul og veldetaljerede, metalstøbte undervogne – ganske enkelt vogntyper, som vi førhen kun kunne drømme om – eller bygge selv!

Der udsendes flere varianter ud over de to forskellige litra og fem vognnumre (Do 5604, 5610 og 5632, DQ 5805 og 5807). Således kan vognene fås enten i lakeret teaktræsversion eller i vinrød udgave. Nogle af vognene fik i 1950'erne denne kulør, der nok var billigere at holde vedlige end lakeringen. Vognene har fjederpuffere og er meget letløbende, og der er blot vedlagt bremseslanger og A-koblinger. Des-

værre har modellerne ikke de særdeles spinkle stjernehjul, som forbilledet havde, men driftssikkerheden i model går her forud for modeltroheden. Tri-nene er heldigvis fremstillet af fleksibel plast, der tilmed sidder ordentligt fast.



På den vinrøde udgave ser træbeklædningen virkelig medtaget ud - en fantastisk effekt.

I øvrigt er der fuld indretning, men det kan næppe ses i almindelig drift. Om tagene/vognkasserne kan frigøres, således at man kan montere postarbejde-

re og belysning, ved jeg ikke, og jeg vover ikke forsøget – tænk, hvis der skete noget med disse skønne skabninger!

Særdeles realistiske modeller

Det er svært at rose disse modeller, uden at det kommer til at virke overdrevet, men jo mere, jeg har kigget på dem, jo mere begejstret er jeg blevet over dem. Bevares, der er en skønhedsfejl – begge typer har fejlagtigt fået monteret overgangsplader i den ende, hvor der ingen gavldør er. Om overgangspladerne kan fjernes, uden at det går ud over de fine træbeklædninger, ved jeg ikke, og i første omgang lader jeg dem blive. Tagrytternes sider er grå på modellerne – på de farvebilleder jeg har af den bevarede Do 5604, er de lysebrune, og måske har de været det fra begyndelsen, men er muligvis i tidens løb af nemheds skyld malet grå som taget. Våbenskjoldene er desværre ikke lavet som messingstøbninger, men som trykte skilte på små plader – det ville ellers have sat prikken over i'et med støbte skjolde.



Do-vognen har de korrekte detaljer i overgangsenden.



Vognside med meget flotte detaljer - men desværre er våbenskjoldet ikke støbt, men blot trykt.



Også DQ har fået en overgangsplade for meget.

Postvognsmoellerne passer fremragende sammen med MT-lokomotivet – strengt taget kun indtil 1943, hvor lokomotiverne blev udrangeret, men det behøver jo ikke at genere de store ånder. Lige så velegnet er det at koble dem bag Heljans Triangelvogne. I Mogens Duus' fremragende bog om Glyngørebanen fra 2009 er der flere eksempler på oprangeringer med Do/DQ-vogne hængt efter O- og K-maskiner samt efter ML-, MP- og Mo-motorvogne. Slutteligt kan Do 5604 bruges den dag i dag i veteran tog, da den er bevaret af MHVJ, og som det ses, kan man også koble den sammen med en Esso-vogn, en PB-vogn og en CRM-vogn, trukket af en F-maskine, uden at det er urealistisk. Dette lille veteran tog var med til at markere ophøret med sejlads med jernbanefærger på Storebælt i 1997.



Rangeruheld i Næstved 1962



F 457 efter et kraftigt sammenstød i Næstved 1962 - blandt andet er begge kurvpuffere revet af. Hjelpevognen t.h. synes at være en gammel MT.



IAK-kølevognen er rigtigt kommet 'op at køre' efter nærkontakten med F 457. Desværre kan man ikke se nummeret på hjelpevognen til højre.



Værsgod - så er der kraftben til alle, med mindre det hele blev kørt til destruktionsanstalten efter oprydningen.



F 457 og IAL 21175 koblet sammen på utraditionel vis - noget lignende er ofte sket på modeljernbanerne.



P 917 med Hjelpevogn 102 kører fra Næstved mod Ringsted den 21. april 1962- måske efter at have assisteret ved uheldet i Næstved. Foto HGC.



IAK-vognen blev løftet en hel del i den ene ende - men vognen blev repareret og kom i drift igen.



Rangeruheld i Næstved 1962/4 En DSB-ansat besigtiger skaderne på IAK-vognen - det bliver nok ikke noget særlig behageligt oprydningsarbejde.

*Af Flemming Søeborg;
fotos Slg. Tommy Jørgensen
og Hans Gerner Christiansen*

For nogle år siden sendte Tommy Jørgensen disse billeder til bladet, men den eneste oplysning var "Næstved 1962". Det er jo lidt kortfattet til at fortælle en historie, og det har desværre ikke været muligt at finde noget om uheldet ellers.

Man kan dog alligevel læse en del ud af billederne, også selvom det nok er svært at afgøre, om billederne vitterligt stammer fra Næstved og det angivne år.

At der har været tale om et ret kraftigt

sammenstød, er uomtvisteligt; kurvpufferne er revet af F-maskinen på gavlen, så der må have været en vognstamme bag maskinen også. Den eller disse vogne er trukket væk, så sammenstødet må være sket noget tid før, at billederne blev taget. Endvidere er ruderne knust. Ellers hæfter man sig mest ved de to sammenfiltrede enheder, F 457 og IAL 21175 - det er jo ikke hver dag, at man ser en halvt svævende godsvogn.

Skydedøren er gået op ved sammenstødet, og en del af vognens indhold er ved at vælte ud - en masse af døde dyrekroppe - enten en 'normal' kødtransport, eller muligvis slagteriaffald

på vej til en destruktionsanstalt? Jeg er ikke kender på området, så hvem ved mere om dette?

Derudover kan man hæfte sig ved, at hjælpevognen, som man lige aner et hjørne af på et par af billederne, synes at være en af de forhenværende MT-maskiner – nummeret kan desværre ikke ses, men hjemstedet er Næstved – meget praktisk, når uheldet skete lige dér. Det pudsige er, at jeg senere fandt billedet af P 917, der er på vej med Hjælpevogn 102 fra Næstved til Ringsted den 21. april 1962. Det kunne tænkes at være samme hjælpevogn, man ser hjørnet af på billederne, og i

så fald er vi kommet en datering meget nærmere – takket være Hans Gerner Christiansens fine billede af dette sjældne tog.

Bortset fra det ser det ud som om, at F-maskinen aldrig rigtigt kom sig efter uheldet – den blev nemlig udrangeret i 1964; IAL-vognen kom dog tilbage i driften efter reparation og opnåede at skifte identitet et par gange, herunder også til at blive brunmalet, inden den blev udrangeret i 1976. Spor og baner hører meget gerne fra læsere, som kender mere til dette rangeruheld – og måske også til, hvem der har taget billederne.

MATERIELLETS SKÆBNE:

F 457 bygget af Borsig 1909; kørte på Sjælland fra 1950. Ophugget 1964.

GODSVOGNENS SKÆBNE:

1944 IAR 21175 hvid

1957 IAR 21175 hvid

1965 Hks-u 175 hvid

1967 Gkms 175 brun

1976 udrangeret

Fuld værdi for pengene



En lille, gedigen 'basse' med masser af kraft i sig.

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Roco har de senere år satset meget på smalsporsbaner i 1:87 (H0e) med flere nye modeller, og blandt de seneste skud på stammen er et startset med damplokomotiv, fire vogne til træstammer, skinneoval samt strømforsyning – alt sammen til cirka den samme pris, som man skal give for et lokomotiv.

Lokomotivet svarer til "Nicki S." eller lignende "feltbanelokomotiver". Det er superdetaljeret med gangtøj af metal,

træk på alle tre aksler, talrige løsdele monteret – og naturligvis forberedt til indbygning af dekoder. Vægten af den lille "prop" af et lokomotiv er 93 gram, og køreegenskaberne er som forventeligt hos Roco – helt i orden. Der er dog ikke lys i lanterneerne.

De fire vogne med vrideskamlar og last af træstammer er klassiske i den forstand, at lige siden Egger-Bahns dage har denne type godsvogne været standarden ved smalsporede modelbaner. Roco har vedlagt en pose med diver-

Hele sættet inkl. strømforsyning – det måler 82 x 55 cm.



Det lille godstog drager af sted.



se detaljer (f.eks. Bosna-koblinger) til montering på vogne og lokomotiv – alene dét viser, at der ikke er tale om et discountsæt. Der medfølger som nævnt en skinneoval med tolv buede og fire rette spor samt en strømforsyning (analog). Alt i alt er det et sæt med særdeles god valuta for pengene, og kører man ikke H0e, kan man formodentlig som spor N-kører også få noget ud af sættet.

Roco art. nr. 31030. H0e-startset. Vejl. pris kr. 700,-.

Ardelt- og Frichs-traktorerne



Ardelt 112 på Helgoland 1986. Foto Vagn Holstein.

Af Flemming Søeborg

DSB søgte i årene efter Anden Verdenskrig at slippe for den dyre og mandsskabskrævende dampdrift, og et af de steder, hvor man satte ind, var inden for rangeringen. I 1951-54 anskaffede DSB således de første, større dieselmekaniske rangermaskiner til afløsning af Hs-maskinerne. Det var tyskbyggede traktorer fra Ardelt-Werke. De var to-akslede med kobbelstænger og blindaksel, meget lig førkrigskonstruktionen V 20. V 20 var dog kraftigere og stammede fra andre producenter (Jung, Deutz, DWK). Ardelt-maskinerne blev leveret ad to omgange med numrene 101-106 og 107-116. Der var forskelle på placeringen af vinduerne på de to serier, og de blev leveret med røde hjul og undervogne. Ellers var samtlige maskiner mørkegrønne på overdelen med den typiske gule litrering med flerfarvet kongekrone.



Ardelt 111 holder foran en tårnvogn, ombygget fra en skovvogn på Helgoland 1986. Foto Vagn Holstein.

Maskintypen viste sig så velegnet til såvel rangering som til mindre lokalgodstog, at DSB senere bestilte yderligere 30 maskiner (nr. 117-146), som denne gang blev bygget af A/S Frichs i Århus 1954-59. Disse danskbyggede maskiner fik en lidt anderledes fremtoning og var mere afrundede i formerne, men teknisk set modsvarede de de tyske maskiner. De var dog en smule længere end de tyske, men havde ellers samme motorkraft (167 HK). Frichs-maskinerne



Her ser man den hvide Helveticatypografi uden krone på nr. 107. Helgoland 1986. Foto Vagn Holstein.

havde sort undervogn fra begyndelsen. I øvrigt har man altid benævnt de to varianter for Ardelt'er, selvom de stammer fra to forskellige virksomheder.

Et sydfynsk speciale

Ardelt-maskinerne blev fordelt ud over hele landet og gjorde god tjeneste ved rangeringen – og som nævnt ind imel-

lem også ved kørsel med mindre godstog som f.eks. på Videbækbanen. Hans Gerner Christensen (HGC) fotograferede dem på Odense Banegård fra 1959 og frem, og på et af billederne ser man den specielle bemaling med DB-rød bemaling på undervogn og hjul. Selvom billedet er ret utydeligt, kan man dog fornemme farverne på nr. 114, der sammen med 116 rangerede i byen. I øvrigt var der flere forskellige typer rangertrækkraft samtidigt i Odense, idet HGC har taget et billede med såvel Ardelt 114, et "hyldende" MT-lokomotiv samt en dampende F-maskine på Godsbanegården.



Ardelt 109 puster sig op. De gule striber markerer forenden på traktoren. Helgoland 1986. Foto Vagn Holstein.

Jeg mindes rangertraktoren på Svendborg Godsbanegård, hvor den havde ganske meget at lave i 1980'erne. Ind imellem kunne man se den blive koblet bag på det daglige godstog til Odense. I Ringe blev traktoren så koblet af – ikke for at forrette rangertjeneste der, men for at blive vendt på drejeskiven (der



Et tydeligere billede af nr. 107 med den hvide litrering. Der er ingen gul skråmarkering på fronten. Helgoland 1986. Foto Vagn Holstein.



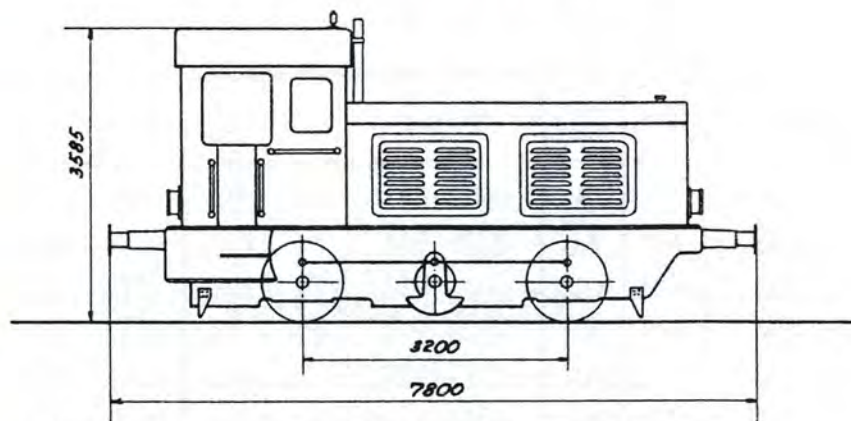
Bagvæggen af Ardelt 111 med lygteplacering, den pudsige trinholder m.v. Helgoland 1986. Foto Vagn Holstein.

var siden 1964 ikke længere en drejeshive i Svendborg). Grunden til, at traktoren hvert halve år blev vendt i Ringe, skyldtes, at gods- og havnebanesporene i Svendborg alle kurvede den samme vej med ret snævre kurver, hvorved hjul og flanger blev slidt meget i den ene side, og det kompenserede man så for på denne måde. Så vidt jeg husker, blev eventuel rangering i Ringe i 1980'erne klaret af togmaskinen (My) fra Odense. Det kunne være vinvogne til Rimi – meget andet var der vist ikke af gods til Ringe på det tidspunkt. Sidebanen Ringe-Faaborg blev betjent af Odenses MH med godstog. Ardelt'en i Svendborg blev senere afløst af en Køf.

Ardelt'erne fik i begyndelsen af 1960'erne gule skråmarkeringer øverst på fronten for at markere forenden på maskinerne, og enkelte fik med tiden DIN 1451-skrift. Nogle fik senere Helvetica-skriftsnit, men ellers bevarede de den grønne farve hele deres aktive periode ved DSB. Undervognene blev efterhånden "normaliserede" og malet sorte.

I 1987-89 blev de tyske Ardelt'er udrangeret – nogenlunde samtidig med, at Frichs-maskinerne forsvandt. Dels faldt godsmængden, dels kunne Køf, MH og MT overtage rangeringen, der blev samlet på færre knudepunkter. Blot en enkelt af de tyske maskiner, nr. 115, er bevaret hos ØSJK, mens der er bevaret en del Frichs-maskiner.

16 Traktor nr. 101–116



Ardelt-traktorerne/Skitsetegning af de tyskbyggede Ardelt-traktorer. Driftsmaterielfortegnelsen. Reprint bane bøger.



Den røde undervogn ses tydeligt på nr. 114, der rangerer i tur 2 i Odense, 1961. Portørerne står typisk på trinbrættet under rangeringen. Foto HGC.



Ardelt nr. 114 trækker af sted med et defekt MK-FK-togsæt i Odense 1961. Her kører man i rangertur 1, som det ses på den hvide tavle. Foto HGC.



Ups - sådan kan det gå. Ardelt 116 er kørt af sporet foran banegårdsbygningen i Odense, og den står godt fast. Foto HGC.



Til sammenligning Frichs nr. 117, muligvis under rangering i Thisted 1968. Foto Frank Stenvall.



Med tiden faldede påskrifterne noget som det ses på nr. 111, som holder i solen på Helgoland, 1986. Foto Vagn Holstein.



Sådan så bagvæggen på Frichs 137 ud. Den holder ved Havnegade-overskæringen i Svendborg 1985. Bemærk kæden ved døren til rangerpersonalet. Slg. Tommy Jørgensen.

Fantastisk flot model – men...



Tre på stribe – forskellige varianter i litreringen.

Tekst og fotos Vagn Holstein

McK har igen flyttet grænser indenfor dansk modeltog: Julegaven 2016 var den længe savnede model af DSB's rangertraktor fra Ardelt-Werke, se omtalen af forbilledet andetsteds i bladet.

Den lille traktor har i den grad manglet i udbudet af danske modeller, men netop fordi den er så lille, er det vanskeligt at lave en velfungerende model af den. Som jeg skal forsøge at vise i det følgende, er det lykkedes langt hen ad vejen med nogle få undtagelser.

Lad os i første omgang nyde det perfekte ydre! Alt er støbt i metal for at skaffe så meget vægt som overhovedet muligt. Det er meget fine skarpe støbninger, som passer perfekt sammen. Malearbejdet og påtrykkene er fremragende, man kan sågar læse fabriksnummeret. Den grønne farve er god, lige en anelse lysere end hobby trades MT, som efter min mening var helt perfekt, men ikke to maskiner havde samme nuance, solen skulle nok sørge for blegningen.

Fine detaljer

Ligesom McK's personvogne er traktoren udstyret med perfekt gengivet indretning i førerhuset, endog med belysning, som kan tændes og slukkes digitalt. Lyset er dog alt for kraftigt ligesom i lanterneerne, der ellers udsender pænt hvidt lys. Lygteføringen kan ændres fra triangellys skiftende med

kørselsretningen til rangerlys (alle fire, nederste lygter tændt), det er en fin detalje. I den medfølgende vejledning er der gode, eksploderede tegninger, som giver vejledning i at skille modellen ad, så man f. eks. kan anbringe rangerpersonale i førerrummet. Vejledningen indeholder også en god omtale af forbilledet, men desværre er billederne faldet meget mørke ud.

De øvrige detaljer er meget fine: Læg mærke til, at torpedoventilen på taget er "gennemsigtig" ligesom dem, Dekas laver. Der er fine tagrender, flot og solid fløjte og utroligt nok er drevet til smørepumpen med under det venstre trin! Der er sandingsrør og bremseudrustning, sidstnævnte må dog må vige på tre-leder modellerne. Modellen er udstyret med fjedrende puffere, men dem er jeg ikke tilfreds med: De er for tynde både i skaftet og hylsen. hobby trades MT var forsynet med langt flottere udgaver.

Mange varianter

Ardelt'en fås i tre forskellige udgaver: Epoke III med skyggelitrering og krone, som de fleste så ud i perioden 1962-75. Jeg har dog fotograferet nr. 112 i 1986, stadig med den oprindelige litrering! I 1962 indførtes "tigerstriberne" på fronten, men foreløbig bliver der ikke lavet versioner svarende til udseendet før 1962. Striberne tjente til at markere forenden på traktoren, ganske som det var på MH, MT og KØR.

McK laver tillige en version med gul Helvetica skrift og stiliseret krone, som dækker perioden 1975-83, igen har jeg fotograferet en sådan i 1986. Den nyeste variant er med meget enkel, hvid Helvetica-skrift men kun DSB og nummer. På nogle stod de tekniske påskrifter stadig i gult, men de er ikke med på modellen. De to yngste versioner leveres med gult blinklys på taget, som virker rigtig pænt. Alle modeller laves kun i digitale udgaver med eller uden lyd, både til to- og tre-ledersystemerne.

Problemer ved kørslen

Her melder der sig et problem for en gammel tosse som mig, der kører analog tredjeskinne og oven i købet DC: Hidtil har jeg glædet mig over, at selv på mit "museumsanlæg" kunne jeg køre med og nyde digitale maskiner endog med lyd - såvel Rocos MA lyntog som Mz og MT fra hobby trade. Men Ardelt'en reagerer overhovedet ikke! Jeg har prøvet med en almindelig Märklin-trafo (ikke en blå!). Her kører maskinerne trods alt, men ikke særlig godt og er svære at regulere - ikke godt for en rangermaskine! En to-leder udgave uden lyd kører rigtig fint analogt, blot med en ret kraftig snerren.

Der er ingen tvivl om, at modellen bør køre digitalt, og det gør den ualmindelig fint, den eneste indvending er, at på trin 1 og 2 kryber den i meget små ryk. Først på trin 3 kører den nogenlunde jævnt og stadig meget langsomt, så



Bagenden på Ardel'ten med typiske detaljer og den pudsige, stærkt svungne plade til trinene.

det er acceptabelt. Til gengæld er det imponerende, at modellen ikke går i stå ved meget langsom kørsel, men den er udstyret med en "powerbank" - en kondensator, som skal hjælpe den over korte, strømløse steder, det må være det, der gør forskellen. Hvorfor kondensatoren så ikke kan sørge for, at den ikke kører i små ryk, forstår jeg ikke lige.

Jeg er ikke imponeret over lydbilledet: Opstarten tyder på en meget slidt motor, men det er OK. Når den først går i tomgang, lyder den rigtigt, men det er som om, at motorlyden bliver overlejret af en mærkelig støj - nærmest af tørt papir, der bliver krøllet sammen eller lyden af en flaskeautomat, der knuser en plastflaske! Gearskift under acceleration er tydeligt på trods af den uvedkommende støj.

Styrketræning

Jeg har hovedsageligt testet kørslen på Märklin C-skiner, da det anses for den største udfordring. Det skulle det også vise sig at være: Jeg havde set en demo hos Kystbanen, hvor Ardel'ten tilsyneladende under bestemte forhold kilede sig fast i et sporskifte, og ganske rigtigt: Det første afvigende sporskifte overvåges - maskinen kører fast og står og fedter. Ved hjælp af min i-phone som lyskilde kunne jeg bekræfte min mistanke (og tage et billede af det). Slæbeskoen havde kilet sig fast mod den første punktkontakt i det afvigende



Som det kan ses, er der risiko for kortslutning mellem hjul og punktcontakter ved mellemstrengen på krydssporet.

spor. Den var sikker hver gang. Det kriminelle punkt (og nabopunktet) blev filet lidt skråt ind mod spormidten, og så var der intet problem. Et andet sporskifte forblev uændret og gav problemer stort set hver gang, men kun i afvigende spor.

I lange sporskifter og kryds viste der sig et andet problem: Her opstod der en kortslutning umiddelbart før hjertestykket. Her er det indersiden af hjulet, som kan komme til at røre punktcontakterne. Lidt filet på de kritiske punkter løste problemet. Det viste sig ved kontrolmåling af hjulenes indvendige mål, at det hjulsæt, som forårsagede problemet, havde en indvendig afstand på 13,9 mm, hvorimod det andet hjulsæt, som ikke voldte kvaler, målte 14,0 mm. Det er en meget lille forskel, men tilstrækkelig, sandsynligvis fordi hjulprofilet ikke er efter NEM 340.

Overraskende nok fandt jeg ingen problemer i kurvesporskifter, selvom



Her ses det tydeligt, at slæbeskoen kan komme til at kortslutte på mellemstrengen eller støde på punktkontakten.

det netop var i et sådant, at Kystbanen havde problemer. Ellers må jeg sige, at maskinerne (har lånt et par ekstra) kørte upåklageligt uden et eneste strømsvigt. Det er imponerende i betragtning af den meget korte slæbesko - den har i øvrigt tendens til at låse i øverste position. Det er noget, som bør justeres, idet det betyder, at når den trykkes ca. halvvejs op, bliver den klart stivere. Det er ikke just noget, vi har brug for med så let en maskine.

Stive fjedre og ingen kortkoblings-effekt

En kortere test af analog kørsel på Pe-co-spor var en positiv oplevelse, enkelte stop i sporskifter forekom dog men ikke så mange, som jeg havde ventet: Til min store overraskelse har McK undladt at lave maskinen trepunktso-



Udgaven med den 'moderne' Helvetica-typografi - noget bar at se på..

phængt (hvor en aksel kan vippe), det er ellers den sikreste måde til at opnå, at alle hjul står på skinnerne, specielt vigtigt på en to-akslet maskine. I stedet har McK lavet den forreste aksel affjederet men med så stive fjedre, at hjulene altid står i nederste stilling. Det betyder også, at pufferhøjden dermed er ca. 1 mm for høj foran på maskinen. Tilsyneladende kan "powerbanken" afhjælpe problemet, men trepunktsophæng eller væsentligt blødere fjedre ville have været at foretrække. Samtidig kunne det mindske problemet med, at maskinen "falder ned" i hjertestykkerne.

Trækraft: Tja, med en vægt på 123 gram og manglen på friktionsringe må trækraften siges at være helt fornøftig: Mere end ti to-akslede vogne på vandret bane, det rækker til rangering. Ved strækningskørsel medførte Ardel't sjældent mere end et par godsvogne.

Til gengæld må jeg igen undres over, at McK vælger at anbringe en kortkoblingskulis (KKK), så den stritter over 2 mm længere frem, end NEM-normerne foreskriver. En KKK mister helt sin berettigelse, når den stritter så langt frem. En fast skakt, som havde siddet korrekt, ville have koblet langt tættere. I det mindste burde der være vedlagt en kort krog à la dem, som Weinert bruger, i stedet for den store, grimme A-kobling. Måske som en kompensation er der vedlagt de fineste skruekoblinger, som til dels kan skjule de dumme skakte. Et andet problem med skaktene er, at når man skal have en



Lidt fileri kan afhjælpe problemet....



...hvilket man nok lige kan ane på billedet. Der er ikke tale om mange brøkkele af en millimeter.



Koblingerne rager ret langt frem. Det ser ikke godt ud, og kortkoblingerne hjælper ikke stort på det.



Førerhus med fin indretning - her mangler bare personale.

McK art. nr. 1302 m. fl. Ardeli-tractor m. lyd.
Vejl. pris

kr. 3000,-



Drevet til smørepumpen er med - i øvrigt kan man se, hvordan slæbeskoen kiler sig fast.

kobling ud, mangler de åbninger, som man skal bruge for at hjælpe koblingen ud. Her må man bare tage hårdt fat.

Alt i alt er det en skøn maskine, som vi i den grad har manglet på vore modeljernbaner. Frichs-versionen udkom i øvrigt kort tid efter Ardeli'en, og da specifikationerne for de to maskiner er de samme, nøjes vi her med den tyske original. Tak for dem begge, McK! Nu ser vi frem til Q-maskinen!



En af de første Frichs-modeller, med en anden kommende nyhed i baggrunden.

Bog om Horsens Privatbaner

Af Flemming Søeborg

I efteråret udkom en større bog om Horsens Privatbaner, skrevet af Hardy Nikolajsen. Formålet med bogen er "at omtale markante begivenheder gennem nedslag i historien og gennem samtaler med personer, som var en del af historien...". De fire privatbaner fra Horsens åbnede i årene 1884-1904 og fik meget forskellige "levnedsforløb", indtil de lukkede igen mellem 1957-68. Blot restbanen Bryrup-Vrads eksisterer i dag af det dengang så omfattende net.

Der er mange beretninger i bogen fra personer, der mindes banerne, og dermed får man som læser et fint indblik i, hvordan livet gik sin gang i de små samfund langs banerne. Flere steder var der betydende industrier, f.eks. Ølholm Chokoladefabrik, der blandt andet sendte negerboller med toget. Hver side af de godt 200 sider i bogen er tillige forsynet med et eller flere nye eller ældre billeder, så det er ganske utroligt, hvad der er bevaret af

fysiske minder fra banerne. Det virker som om, at hver en sten er vendt for at få fortalt så meget som muligt om disse privatbaner, der i en periode betød så meget for lokalsamfundene.

Der er dog nogle ting, der undrer mig ved bogen, og det er, at der ikke er noget kort, der viser, hvor jernbanerne forløb. Det betyder, at man enten skal have meget stort lokalkendskab eller råde over et jernbanekort fra cirka 1950 for at få det fulde udbytte af teksten. Endvidere er mange af de nutidige (og ældre) billeder gengivet meget underbelyst, hvilket slet ikke skulle være tilfældet i dag, hvor "alle" nemt kan lave billedbearbejdning på computeren. Jeg savner også sporplaner for de mest interessante stationer så som Rask Mølle, Lund og Juelsminde - der er blot et par skitser af mindre betydende holdepladser så som Klakring og Braaskov, og det er ikke informativt nok. Sporforholdene på Horsens havn kunne også godt have været vist i skematisk form, men dem må man fantasere sig frem til. Det

er dog en bog, der på sober og informativ vis fortæller om disse jernbaner og menneskene bag dem.



Hardy Nikolajsen: *Horsens Privatbaner. Tekster om mennesker, maskiner og mursten. Eget forlag 2016. 206 sider, hårdt bind. Vejl. pris kr. 225,-*

HOF-banen identificeret

Af Flemming Søeborg

I sidste nummer efterlyste jeg oplysninger om den modeljernbane, der blev brugt i Carlsberg HOF-annoncen i DSB-bladet Ud & Se, og en dag fik jeg en mail fra Jan Nielsen, der ejede det pågældende anlæg. Han fortalte i en telefonsamtale, at anlægget rent faktisk var et amerikansk anlæg, men med så meget, grøn vegetation, at det godt kunne gøre det ud for at ligne et midt-sjællandsk eller østjysk landskab, hvilket var betingelsen for motivet.

Anlægget var anlagt som tolder-anlæg med Peco-skiner, og det, der ligner en midterleder i overkørslen, er faktisk bare slid fra modeltogene. Da de seks fotografer og medhjælpere ankom for at tage billedet, måtte Jan selv indkøbe HOF'en, da de ikke medbragte denne vigtige rekvisit. De mange Märklin-vogne havde Togcentret på Strandvejen ved Ib Wulff udlånt. Personen på billedet er ikke Jan selv, men én fra kameraholdet.

Fotograferne var ikke velforberedte, men efterhånden lykkedes det at finde det rette motiv,

blandt andet ved at anbringe de to Heljan-huse i udkanten af billedet. Anlægget målte i øvrigt 4 x 7 meter, så det var ikke helt lille – men amerikanske tog kan jo også være uhyre lange, forklarer Jan.

Efter fire timers arbejde – inkl. frokost og kaffe, som Jan sørgede for – var fotoholdet færdigt og forsvandt hurtigt. Jan Nielsen stod så tilbage, lidt forundret

over hele forløbet. Han kontaktede derfor Carlsbergs Marketingsafdeling for at høre, om han dog ikke kunne få lidt kompensation for at have stillet hus, tid og føde til rådighed, og se – et par dage efter fik han leveret tre kasser Elefantøl for besværet! Afslutningsvis fortæller Jan, at anlægget på grund af en flytning ikke eksisterer længere – men hans nuværende amerikaner-anlæg blev vist i Spor og baner nr. 21.



Et stemningsbillede med en HOF-vogn og Q 344 ved Eng-have, den 12. september 1962. Foto K.E. Jørgensen.

MIG, 2216

Af Ole Wæverstrøm

- OG SÅ EN SPORVOGN

"Vandtårnet.. Fuglsangs Alle.. Bella-højvej.. Sallingvej.."

Han stod ude i køkkenet og legede sporvogn. Mellem gasbordet og radiatoren var der et mellemrum. På gulvet stod en skammel, og på den stod den seks-syvårige dreng og legede sporvogn. Radiatoren var iskold, for det var under Besættelsen, så centralfyret i kælderen var lige så koldt som alle radiatorerne i hele huset. Brændsel var en

rationeret ting, så det, der nu en gang var, skulle bruges i den nye kakkelovn inde i stuen.

Håndtaget til at regulere varmen med var der stadig og var som skabt til at være det store håndtag på strømfordeleren. Drengen var helt i væk i sin legeverden, for han kendte sin tur fra Brønshøj og til Sundby både forfra og bagfra, for det havde hans far fortalt ham. Den kendte han, for han var sporvognsmand og kørte turen fire gange frem og tilbage hver dag. Drengen syntes ganske naturligt, at det var spændende, det der med sporvog-

nene. Han havde jo kørt med dem, så længe han kunne huske. Først linie 5, når de skulle ind til byen fra Husum. Så var der bussen linie 22 med den sjove lyd, når de skulle ind til farmor på Vesterbro. Så kom linierne 2 og 8 til, når han skulle ind til byen på indkøb sammen med mor og mormor, og senere 9 og 18 på Nørrebro Runddel, når de skulle ind til Per på Vennemindevej eller til farfar ved Frederiksberg Runddel. Jo, han var godt kendt og havde flere gange selv fået lov til at tage femmeren helt ud på Amager for at besøge nogle bekendte.



Nybygget scrapvognstog på linie 2 på Brønshøj Torv lige under eller umiddelbart efter Besættelsen. Arkiv Tommy Jørgensen.

Og så blev han til jeg, da vi – familien – var flyttet til Brønshøj, så kom de oplevelser, jeg kom til at huske så mange år efter.

"Der kommer altid en sporvogn – og en pige til"

En sommerdag i 1952 ringede far hjem om formiddagen og sagde: "Skynd dig op på Torvet (Brønshøj Torv). Dirch Passer og Ove Sprogø sidder oppe på en bæk og synger. Der er filmoptagelse, og de er lige kørt ind i sløjfen i en otter." Selvfølgelig fór jeg derop og fik set, hvordan de kørte ind ved hjælp af en vognstyrer, der stod på bagperronen og bakkede ind. Derefter gik de over og satte sig på bænken foran marketenderiet og sang duetten med musikken fra en skjult højttaler. Akkurat som det ser ud i filmen.

Gode minder

De næste tre oplevelser havde noget at gøre med nr. 2216, altså med min far.

Den første er, at hvis jeg stillede oppe på Torvet klokken dét og dét, kunne jeg komme med en omgang med den helt nye sporvogn, den første dag, den var på gaden. Altså første omgang med nr. 701, der i folkemunde blev kaldt "Dukke-Lise", og det var en helt anden oplevelse end ellers. Konduktøren sad som en anden kontorchef i det bageste hjørne, og vognstyreren var buret inde forrest i vognen, så han ikke blev forstyrret af snakkemaskiner, når han skulle koncentrere sig om at komme sikkert frem.

Den anden gang var nogle år senere, da jeg også kom til at prøve den første "Düsseldorfer", jeg mener, at det var nr. 801, og den var endnu behageligere end alle de andre.

Sidste gang var en bedrøveligheds

tur. Den allersidste tur med en toer som sporvogn. Mine den gang små piger havde et par dage i forvejen fået en tur med sporvogn, for de plejede at køre i bil. Vi boede på det tidspunkt ude i omegnen.

Vi havde på forhånd en fornemmelse af, at der ville blive fuldt hus på sidste tur. Det holdt stik, og derfor brugte vi et trick fra krigens tid. Vi kom ind i en halvtom vogn omgangen før. Da det så gik løs på den sidste, var der allerede propfuld fra Brønshøj.

Desværre havde direktionen bestemt, at vognen ikke måtte blive pyntet, men en vittig sjæl havde alligevel "pyntet" fronten – med en stor stok grønkål. En pårørende til vognstyreren, der her var Svend Aage, havde taget sin harmonika med, og så kørte "Frk. Düsseldorf" ud på den sidste runde med de rød/hvide skilte på.

Vi holdt på Rådhuspladsen. Den sidste Sundbyvogn kom op på siden af os. Der blev udvekslet hilsner, og da så det røde lys ovre på Trafikvagten blev slukket, begyndte den sidste tur til Nørrebro Remise via Brønshøj. Her blev den afleveret til remisefolkene, der bakkede den ind. En meget lang æra var sluttet. Og så var det jo en stor glæde og stolthed, da jeg mange år senere kunne fortælle de to ældste børnebørn på et besøg på Sporvejsmuseet, mens vi sad både inde i 701 og en ledvogn samt ikke at forglemme en "Swingpjat" fra besættelsestiden, at her havde deres oldefar siddet bag disken bag i vognen, når han var på arbejde, og de lyttede med store øjne.

Hårde vilkår

Når man så far tage afsted til tjeneste i de ekstremt kolde vintre omkring 1940, hvor temperaturen meget nemt sneg sig ned under minus 30°, var han pakket ind, som om han skulle til Nordpolen.

Nederst et par kraftige træskostøvler. Så flere par uldne strømper over lange

Vogn 701 under konstruktion - de runde huller er lavet for at spare vægt i konstruktionen. Foto KS.



underbukser. Derpå en kraftig islandsk sweater og til sidst vinteruniformen af meget kraftigt, uldent stof. Alleryderst vinterkappen. Der skulle noget til første vogn fra Nørrebro Remise, når man boede i Husum og skulle gå helt ind til remisen, det var vel halvanden times gang. For den sags skyld også, når den sidste vogn efter køreplanen kørte fra Rådhuspladsen kl. 0.31, vel at mærke når der ikke som senere var spærretid. Der var lige så koldt i den bivogn, han kørte med de første år; men som han sagde: "Når det er så tidligt, kan man stille sig ind i passagerkupéen, for dér trækker det almindeligvis ikke." Senere blev det ikke meget bedre, da han blev motorvognskonduktør, selvom der kunne have været elvarme under sæderne. Det var der ikke under Besæt-



Et ældre vogntog på linie 2 forlader sløjfen på Brønshøj Torv i 1959. På bænken i baggrunden blev sangen til filmklassikeren indspillet.

Foto Jan Walter.

telsen, for der skulle spares så meget på strømmen, at den kun måtte bruges til at køre med.

Når det så blev varmere, kom sommeruniformen frem, og den var syet i meget lettere stof. Hvad skete så, når uniformerne efter nogle år blev udskiftet? Det var både synd og skam, hvis de i en tid med varemangel ikke var blevet genbrugt. Jeg fik under alle omstændigheder en dejlig varm frakke og varme bukser, der blev syet om af en meget dygtig hjemmesyerske.

Meget senere, da der var kommet fast konduktør lige ved døren ud til fortovet, blev det nemmere. Man kunne sidde ned til sit arbejde, og selvfølgelig

Det var godt at stå på forperronen og få en snak med vognstyrreren. Her er det vogn 509 på vej mod byen fra Brønshøj. Bagved troner det store vandtårn. Foto Leif Bang.



kom københavnerviddet med øgenavnene – eller de venlige kælenavne, om man vil, såsom "Kontorchefen" eller "Siddende Tyr".

Den faste konduktør havde selvfølgelig også sine bagsider. Placeringen ved bagdøren, der tit gik op og i, gav en masse træk, som i den sidste ende kunne give gigt og dårlig ryg. Det samme medførte også de klapsæder, de skulle sidde på. De var skæve og hældede fremad, så man hele tiden skulle rette sig op. Det kunne knibe i myldretiden. Selvfølgelig var der også fordele. En søndag morgen i sommerperioden skulle der have været passagerer med, men vognen var tom, køreplanen skulle holdes, og så kunne far dyrke sin hobby: stramajbroderi.

Far kom også til at lide af sygdomme på grund af de forhold, han blev udsat for. Han havde i mange år haft dårlig mave på grund af skiftende arbejdstider, han fik gigt og en diskosprolaps,

der kostede mange måneder i sengen, og en vis nedslidning var der også. I de år var lønnen under sygdom også den sædvanlige, men når der var gået et halvt år, faldt den til tre fjerdedele. Så var der den pension, der blev set hen til, og det var den, der havde fået mor til at presse på, så den ellers købmandsuddannede kom til Københavns Sporveje under den store krise i begyndelsen af 1930'erne, og det skete, selvom det ikke var hans største lyst, mens det i det daglige gav sikkerheden både til dagligt brød og tryghed.

Enden på det hele

Det betød, at man kunne tillade sig at købe hus i 1937 og holde sommerferie i lejet sommerhus. Selvfølgelig kunne alt dette ikke lade sig gøre, uden at hustruen kunne supplere indtægterne med assistancer i forskellige forretninger. Alt dette varede lige til de gik på pension, for fars vedkommende efter nogle

få måneder på linie 5. Han kunne ikke vænne sig til at køre på en helt anden linie med et helt andet publikum efter 37 år på linie 2. De var flyttet i lejlighed og kom blandt andet til at bo på 4. sal i Sporvejsfunktionærernes Ejendom på Ndr. Fasanvej på Frederiksberg. Far døde som 81-årig i 1982.

Nogle af hans kolleger kom jeg selvfølgelig til at kende. Bedst måske "Barberen", der i virkeligheden hed Bendixen. De kørte sammen i mange år, og hvis jeg nu ikke rigtigt havde noget at lave sådan en søndag eftermiddag, var det oplagt at køre en omgang med dem. Som regel var det en 500-vogn, hvor jeg så stod ude på forperronen hos Bendixen og fik en god snak – og en masse røverhistorier. Den gang sagde man Hr. og De til hinanden, og det var først til fars 25 års jubilæum, kort tid efter Bendixens pensionering, at vi på hans opfordring drak dus. To måneder senere døde han.

Bivognskonduktøren hed Kaj og kørte sammen med far, lige til han kom på motorvognen. Senere kom far til at køre med én, der hed Svend Aage. Det varede lige til den sidste nat.

Og så var der de få, som far ikke direkte kørte med. Der var Holger, der boede lige ved siden af os i Husum, og Hans, der var født i Køge og blev kaldt "Køgehans" udtalt med sjællandsk j.

I København er sporvognene nu en saga blott. Andre steder har man været så fornuftige at beholde dem og endda nået at forny og modernisere dem. Alt i alt lever sporvognen videre – bare ikke her i Danmark, desværre, men nu er man i de store byer begyndt at kopiere byer i Tyskland med at bygge letbaner. Og det sker allerede i år.

"Vandtårnet", Fuglsangs Alle, Bella-højvej.... Det er gået over i historien.



Sporvognene lavede op med de kulørte lanterner ved aftenstide som her vogn 515 på linie 2 på Amagerbrogade. Foto Leif Bang.



Så er det snart slut - vogn 828 mødes med en anden linie 2 ved nattetide på Rådhuspladsen. Foto Leif Bang.

Kvægtransporter dengang



*Kvæget skal drives ind i et par Q-vogne etsteds i Danmark.
Slg. Tommy Jørgensen.*

Af Flemming Søeborg

I sidste nummer bragte jeg et indlæg om kvægtransporter, men desværre var det ikke muligt at finde egnede billeder fra disse sene transportere. I mellemtiden dukkede dette billede op, som godt nok er af ældre dato, men da denne slags billeder er forholdsvis sjældne, skal læserne da ikke snydes for det – og det

kan give god inspiration til scener på landstationer med kvægfolde og ramper. Hvor og hvornår billedet er taget fremgår desværre ikke, ligesom det heller ikke har været muligt at få oplyst fotografens navn. Mon ikke nogle læsere genkender den specielle bygning i baggrunden og dermed kan spore sig ind på i hvert fald stedet?

Det store lysshow

Tekst og fotos Flemming Søeborg

En af sidste års interessante, nye modeller var rangermaskinen G 6, som Piko har udsendt i et par varianter (Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter VPS og Infraleuna). Overfladisk set minder lokomotivet om de velkendte V 60-lokomotiver fra DB – form og formgivning, længde, akselrækkefølge er ret ens, men så holder ligheden også op. Hvor V 60 har egerhjul og kobbelstænger, har G 6 fuldskivehjul med skivebremsere og er en helt moderne konstruktion fra Vossloh – men stadigvæk med "havestakit" hen langs fodpladerne og for og bag på rangerplatformene. Disse dele er lavet i ætset metal og er meget formstabile. Modellen i sig selv vejer 223 gram og har god trækraft. Der er én hæftering, træk på to aksler og strømoftag på tre –

den midterste er lejret, så den kan bevæge sig i flere plan og dermed klare selv snævre kurver.

Den sprælske udgave fra Infraleuna* har blå/hvid/sølvfarvet dekoration (et stiliseret kemiværk). Dertil kommer utallige, tekniske påtryk i rød, hvid, blå, gul, sort – allesammen knivskarpe og fuldt ud læsbare (med lup). Der er ætsede gitre ved kølerfremspringet – dog uden gennemkig, da dekoderen spærre for udsynet. Til gengæld er der frit kig gennem førerrumsruderne med antydning af betjeningspult (men kun plads til en buste af rangerføreren!). Selvom de fleste dele er monteret på forhånd, medfølger dog en pose med lidt ekstra godter. Overdelen er ret svær at demontere – den er skruet sammen med tre skruer, og når overdelen skal på igen, skal man



*Rødt Lys over hvid
Lys paa Lokomotivet.*

I 1944 blev kørsel ad venstre spor på dobbeltsporet jernbane signaleret på denne måde. Slg. SoB.

bakke lidt rigeligt for at få den på plads mellem havestakitterne igen – uden at klemme ledningerne til dekoderen.

Det store lysshow

Overdelen skal heldigvis ikke af igen, når dekoderen (PluX22) er monteret – og så begynder løjerne. Der er et usandsynligt mange kombinationsmuligheder for lyssætning: Jeg har foreløbig fundet

G 6 er en fornem afløser for det hæderkronede V 60 - her som Piko hhv. Roco-modeller.



frem til 27 forskellige kombinationsmuligheder for anvendelse af lanterne, og der er givetvis flere – men efter de 27 muligheder begyndte en vis "signalforvirring" at melde sig – overblikket forsvandt ganske enkelt.

For og bag er der fem lampeåbninger – nederst to og to over hinanden, øverst i midten en enkelt. De kan naturligvis være helt slukkede, men de kan også – efter tur – vise en enkelt, hvid lanterne – enten til højre eller til venstre, for og/eller bag, alt efter smag. Der kan være to vandrette, hvide lys, tre, fire eller fem i alt – også for og/eller bag eller skiftende med kørselsretningen i varierende antal (f.eks. tre foran, fire bagpå osv.). Men nu kommer det morsomme: Man kan have én rød baglanterne eller to

– også to i hver ende, også permanent tændte. Man kan også have én hvid og én rød lanterne tændt ved siden af hinanden – eller én rød og tre hvide. Hvorfor nu sådan – er det aktuelt? Jo, i hvert fald førhen brugte DSB for tog, der på dobbeltsporet bane kørte ad venstre spor, ét hvidt og ét rødt lys – og jeg har faktisk set det brugt på IC3 på Vestbanen ved Hvidovre, så det er altså ikke mange år siden, at den regel stadig gjaldt. På dette rangerlokomotiv kan det næsten også lade sig gøre. Dertil kommer belysning i førerhuset – ret søvngigt i forhold til det, der er i Ardelt-modellen fra McK. Alt i alt helt fantastisk, og man bliver nødt til at skrive en manual for at holde rede på alle

belysningsmåderne – hvis da ikke man nøjes med fast, dansk rangerbelysning!

Så det lille G 6 er ikke så helt lille endda – det er en sværvægter på markedet for moderne trækraft til modeljernbanen og helt igennem en fornøjelse at køre med – også selvom det formelt ikke passer til de tidligere epoker.

* Infraleuna hed i DDR-tiden Leunawerke og omfattede bl.a. Minol-raffineriet. Det strakte sig over tre gange syv kilometer. Efter 1990 overtog vestlige firmaer hver deres del af industri-kombinatet, således ejes det nu af Linde, ELF, Total, Shell, BASF og mange andre.

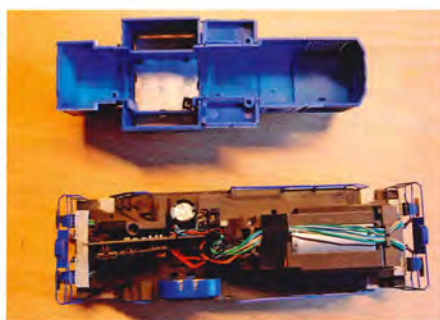


I 1975 var signalet ændret til dette. Illustration fra DSB Sikkerhedsreglement af 1975. Slg. SoB.

Piko art. nr. 52650 Diesellokomotiv G 6
nr. 601 "Infraleuna", epoke VI.
Vejl. pris
kr. 1.025,-



Omfattende påtryk i mange farver.



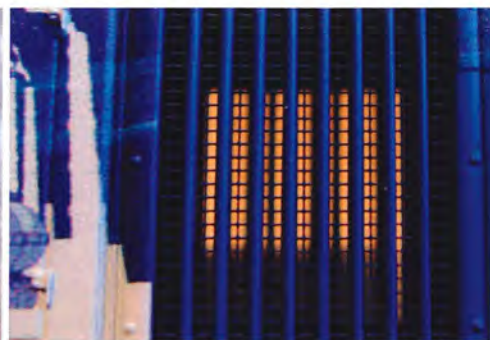
Kompakt og velordnet indre.



Firmanavnet på førerhussiderne står rent og klart.



Som det kan ses, er lokomotivet godt forsynet med lanterner, gitre, gelændere og meget andet.



Gennembrudte gitre til kølerummet. Desværre kan man ikke rigtigt se det, når overdelen er på plads igen.



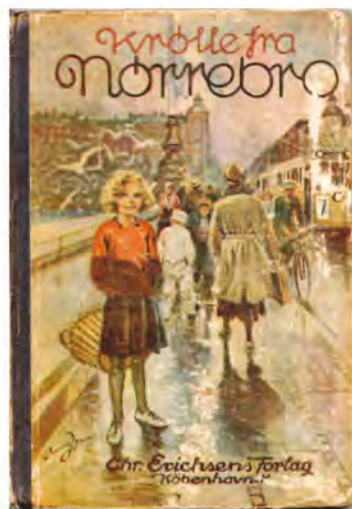
Det nye G 6-lokomotiv er en rigtig kraftkarl med vidunderligt mange detaljer at studere nærmere.

Sporvogn på forsiden

Af Flemming Søeborg

Ved flere lejligheder har jeg omtalt bøger med sporvognsmotiver på forsiden – bøger, der ikke umiddelbart handlede om sporvogne, men hvor sporvogne på en eller anden måde indgik i handlingen. Ved et besøg på den lokale genbrugsplads fik jeg øje på denne bog, som skulle kasseres, men da der på forsiden var en tegning fra Dronning Louises Bro med en Lunding-vogn på linie 7 i baggrunden, måtte jeg alligevel redde bogen indtil videre.

Bogen er fra 1934, og bogievognene af denne type blev sat i drift fra 1930 og frem til 1941, så der er tale om en meget moderne sporvogn, og forsiden emmer da også af ægte storbystemning. Om bogen er lige så interessant som forsiden, ja, det aner jeg ikke – jeg har kun skimmet den her og der og tror ikke, at den har den store appel til vore dages læsere. Det er en børnebog, men sproget er temmelig voksent, så mange børn i dag ville nok studse over det – og heller ikke forstå ret meget.



Pedersen, Johanne:
Krølle fra Nørrebro.
Christian Erichsens Forlag
1934. 96 sider.

Mærsk-containerervogn fra Piko

Af Flemming Søeborg

For en del år siden kørte DSB heltog med tomme, nybyggede Mærsk-containerere fra Tinglev til Grenå Havn for udskibning. Det gav mulighed for nogle unikke togbilleder med helt ens vogne – i reglen var det Lgs-vogne, der blev benyttet til transporterne. På billederne fra Fredericia ser man et af disse tog, der blev trukket af en Mz.

Den nye model fra Piko er en Lgs579-vogn, som er lidt anderledes end de danske – den er fra DB AG, rød og forsynet med mange detaljer i forskellige farver. Selve vognen er støbt i metal, hvilket giver en god vægt og fremragende løbeegenskaber.

Det er en epoke VI-vogn, og påtrykkene er som altid hos Piko fine. De to 20-fods containere, som er individuelt nummererede, er også meget flotte med nydelige påtryk, så hvis man vil lave et (nyt) heltog med Mærsk-containerere, er muligheden der nu.



Den nye containerervogn - enkel og nøgtern.



Knivskarpe påskrifter som altid - men der mangler farve på de antydede håndgreb.



Også gavlene og endevæggene på containerne har omfattende påtryk.

Piko art. nr. 58718 DB AG Lgs-vogn.
Vejl. pris

kr. 240,-

På sporet af 2016

Af Flemming Søeborg

Den traditionsrige årbog om livets gang på de danske skinner udkom kort før jul, og det var en fornøjelse at læse den denne gang. Det virker som om, at forfatterkollektivet bag bogen nu har fået godt styr på det hele – tekster, layout, data – og jeg læste bogen i ét stræk, fra ende til anden. Det er, så vidt jeg husker, første gang for mit vedkommende!

Årsagen er, at bogen dels er meget vel-skrevet/redigeret, dels at de enkelte tekster hænger godt sammen, og at det går som en rød tråd gennem bogen, at nok har der været tale om et trængslernes år for jernbanerne (og for passagererne, ikke mindst!), men trods alle genvordighederne er der også en tro på fremtiden.

Af genvordigheder kan man blot nævne de uendelige sporarbejder og de kedelige hændelser undervejs, glemte tunneller f.eks., udrangering af IC2, anlæg af godsterminaler, der ikke svarer til de eventuelle brugeres behov, forsinkelser pga. signalfejl eller nedbrudte tog, Rejsekortproblemer, stigende konkurrence fra fjernbusser – men omvendt betyder de mange sporarbejder, at jernbanetrafikken på længere sigt skulle kunne blive mere stabil.

Til de positive tildragelser i 2016 hører bestemt også den genoptagne elektrificering af stambanerne – noget, der forlængst skulle have været afsluttet – og nyanlægget af jernbanen Køben-

havn-Køge-Ringsted samt udbygningen af strækningen videre sydpå mod Lolland-Falster. Denne udbygning har godt nok betydet, at mange stationer og bygningværker har måttet rives ned, men samfundet kan på den anden side heller ikke være tjent med, at talrige, forladte stationer blot står og bliver genstand for hærværk. Måske var den bedste nyhed i 2016, at DSB omsider vil anskaffe nyt materiel til erstatning for de larmende og forurenende ME-lokomotiver – og så genindførte DSB en beskeden form for "traktement" på fjernrejserne, nemlig snack i forskellig form. Der er dog lang vej tilbage til, at man som rejsende kan få lidt anstændigt (sundt) at spise og drikke undervejs uden at skulle slæbe det fra en tilfældig kiosk – hvordan bærer man f.eks. et krus kaffe, hvis man samtidig har to stykker bagage at bære på?

Bogen kommer virkelig godt rundt i landet og skildrer en masse af de store og små begivenheder,

som året har budt på, så der er ikke noget at sætte fingeren på i dette års årbog.

Havresøe, Niels (red.); På sporet af 2016. Dansk Jernbane-Klub 2016. 92 sider, stift bind
Vejl. pris

kr. 239,-



Ikke til at genkende, hvis man ikke er lokalkendt - banegården i Hjørring med NJ Lint Dm 545-575 'Poul Dalsager'. Foto Morten Larsen.

OHJ set oppefra – en tilføjelse



Af Flemming Søeborg

I sidste nummer af bladet bragte jeg et luftfoto af Nykøbing Sj. med diverse OHJ-materiel – samt noget, der lignede en rød Q-vognkasse på en villavej (Kingsvej) øst for banegården. Det fik Jørgen Roum til at reagere.

Han fortæller, at han dengang boede i

huset, hvor "vognkassen" stod. Det var dog ikke en vognkasse, men en rødmalet garage med sort tagpap, som stod på grunden (uden litreringer). Jørgen Roum tilføjer, at garagen ti år senere var ved at falde fra hinanden.

Tak til Jørgen for at bringe denne sag på plads. Den røde garage ses nederst i cirkeludsnittet til venstre.

Et stort skrummel

Et uvant syn på vore breddegrader, men øjensynligt et normalt syn i Østeuropa.



Tekst og fotos Flemming Søeborg

Mon nogle i det gamle DB, endsige i DB AG eller DB Railion nogensinde ville have kunnet forestille sig, at firmaet (eller efterfølgeren DB Schenker) en skønne dag ville blive ejer af de store, kraftige, men ikke særligt kønne, tjekkoslovakiske T 669-maskiner? Godt nok tilgik der DB/DB AG en række kraftige, østeuropæiske lokomotiver bygget i DDR, Rumænien og Sovjetunionen efter den tyske genforening i 1989 (BR 103, 110, 118, 212, 220, 231, 244 osv.), men at der næsten tyve år efter skulle komme endnu et kontingent gamle øst-maskiner til det nuværende DB Schenker, virkede nærmest utænkeligt.

Det var ikke desto mindre det, der skete, da DB Schenker overtog 52 af de gamle T 669-diesellokomotiver i Polen i 2006 (DB Schenker Polska). De tjekkoslovakiske maskiner blev bygget fra 1963 og nogle år frem, og de viste sig at blive en eksportsucces i det daværende Comecon-område – så at sige Østeuropas svar på EU (eller EEC/EØF, som det hed dengang). Lokomotiverne blev eksporteret til såvel Polen, Albanien som til Sovjetunionen og Kina. De havde – og har – en fremtoning, som leder tankerne hen på amerikanske diesellokomoti-

ver af typen EMD GP7 med en meget lang, kantet frembygning foran det noget dværgagtige førerhus, et efter danske forhold mærkværdigt, duknakket udseende.

Ny Piko-model

Efterhånden som Piko har fået fremstillet modeller af de mest kendte, tyske lokomotiver, har firmaet fået blik for mere eksotiske forbilleder, og i 2016 udsendte Piko således en række varianter af dette markante lokomotiv. I første omgang passerede det ret ubemærket for undertegnede, men da jeg så et billede af lokomotivet i DB Schenker-bemaling, fik jeg pludselig øjnene op for det. Det var jo noget ganske andet end de velkendte, tyske standardlokomotiver med rene linier – det var nok værd at se nærmere på alligevel.

Og det er det sandelig. Det er en model, hvor Piko som sædvanlig ikke har skyet noget middel for at få modellen til at ligne forbilledet så godt som muligt. T 669 (eller T 770, ChMe3 og DF7C i hhv. Slovakiet, Rusland og Kina) virker som en kæmpe – firskåren, plump og massiv. Den vejer 329 gram og har træk på fire aksler. Samtidig er det noget fascinerende over modellen – her bidrager det lange ”havestakit” i høj grad til indtrykket.

Det er en stor fornøjelse at studere de mange detaljer, der virker noget fremmede i forhold til de meget stingent designede nye maskiner ved DB AG. Det lavtsiddende førerhus falder noget ved siden af – rent æstetisk havde det passet bedre med fladt tag end med den runding, det har – men det har nok noget med fritrumsprofilet at gøre.

Den østeuropæiske baggrund fornægter sig ikke, trods ny bemaling og nye ejerforhold, for øverst på begge fronter troner en femtakket stjerne – oprindeligt rød, men i vore dage uskyldsrent hvidmalet. Midt på siden sidder det hvide DB-logo, og på førerhuset og vanger ses litrering m.v. Såvel havestakittet som håndlisterne på taget er fremstillet i hårdt/ætsset metal, således at disse dele bevarer formen, selv efter kraftig berøring. Alle detaljer er forudmonteret – horn/tyfoner, håndbøjler, trin – det hele i meget høj kvalitet. Dog er der ingen lokomotivfører, men ham kan man selv anbringe i førerhuset.

T 669 kører, som det ser ud – solidt, robust, uden problemer med strømoftag på otte ud af tolv hjul. Motoren er udstyret med to svinghjul. Der er automatisk lysskift med dioder for bag (tre hvide/to røde) i analog drift.



T669, S200 - kært barn har mange navne - under alle omstændigheder er det et markant lokomotiv.

Piko art. nr. 59788 DB
3269/S200. Epoke VI.
Vejl. pris

kr. 1.050,-



*Omfattende
litrering på
førerhus.*

Fransk containervogn fra epoke IV



Roco art. nr. 67575 SNCF-containervogn.
Vejl. pris

kr. 240,-



SNCF-vognen kan også bruges internt i Danmark med danske containere.



Detalje fra SNCF-vognen.



Billede af CNC-containeromlæsning ved SNCF i 1973 - her dog i et tidligere design. Slg. SoB.



CNC-containeren har givetvis også været i Danmark, og den gør en god figur på vognen. Slg. SoB.

Af Flemming Søeborg

Roco har udsendt en model af en typisk, fransk containervogn fra 1970'erne, en toakslet vogn af Ks/Kbs-typen, men uden sidefjæle. Vognen består blot af en undervogn med plankebeklædt gulv. Dertil kommer diverse detaljer så som sidestøtter, bremsehåndhjul, trin – og 2 x 8 skilte til montering på vangerne. Vognen er læsset med én CNC 20-fods container. CNC står for "Compagnie Nouvelle des Cadres", etableret i 1943 – altså "Det nye Ramme-Selskab" (det var først omkring 1970 med den internati-

onale standardisering, at "rammerne" blev omdøbt til "containere").

Inden deciderede bære vogne blev bygget, anvendte jernbaneselskaberne ofte Ks/Kbs-typer til containertransporter – i DDR endda E-vogne i mangel på bedre. DSB benyttede selv f.eks. Ks-vogne til containertransporter, som det bl.a. kunne ses i Spor og baner nr. 28 side 48 (Lurpak-containeren). Her var det faktisk en SNCF-vogn, der blev benyttet, så nu kan man altså genskabe denne scene helt nøjagtigt! I øvrigt er det nok værd at huske på, at en meget stor andel af

godsvognene i løb i Danmark var udenlandske, så disse modeller kan slet ikke undværes, hvis man vil lave autentiske oprangeringer af godstog.

Et lille hjertesuk: Desværre passer de to ellers ret ens containere fra Roco og Piko ikke sammen, da de små 'pins' og støttehuller ikke er anbragt nøjagtigt ens på de to fabrikater, så selvom containere i den reelle verden er standardiserede, gælder det altså ikke i modeltogsverdenen – det drejer sig om cirka én millimeter, men altså nok til at de ikke kan stables.

Stadig flere VW...

.. som der med lidt ukorrekt sprogbrug stod på neonreklamen på Vanførehuset på Hans Knudsens Plads i København i 1960'erne. Det generede ikke bilkøberne, VW-Boblen og VW T 1 Rugbrødet blev solgt i hundredetusindevis og var ikke til at komme udenom i årene 1950-75, rundt regnet.

Det samme gælder på modelområdet, hvor især VW Rugbrødet (type 1) udgives i den ene flottere udgave end den anden – med typiske og autentiske, danske firmapåtryk. Alene i januar udsendte Nordic Scale Models tre vidt forskellige, autentiske VW-modeller. Det drejede sig om en hvid pick-up model med presenning og reklame for Thor Øl (10018), en meget broget kaffebil fra Poul Rasmussen (10019) samt den legendariske VW-værkstedsbil fra E. Roed-Sørensen i Rantzausgade på Nørrebro (10020) – bilen er navnlig kendt som Tekno-model med "manden på taget".

Alle modellerne har reelle forbilleder:

Thor-bilen var hjemmehørende i Randers og havde den gule nummerplade VL 60.082, men denne er ikke påtrykt på modellen. Måske var det noget for Skilteskoven at lave de tilhørende nummerplader? Bilen har flerfarvede påtryk, bl.a. en "Madonna" (øloplukker) samt den lidt kejtede påskrift "det kvikkende med en pilsner fra Thor" – måske skiltemaleren kiggede for dybt i Thor-flasken, da han malede på skriften?

Kaffebilen stammede fra Søllerød Park, og påtrykket er omfattende, selvom det virker lidt "tyndt" i gengivelsen af servicet. Flot er den nu alligevel med de mange, forskellige tryk på alle sider – også for og bag. Den tredje model er som sagt noget for sig, men også den havde et reelt eksisterende forbillede – John Schøler Nielsen har været så venlig at stille billedet til rådighed for Spor og baner. Forhåbentlig bærer man over med kvaliteten?

Modellerne er fremstillet i begrænset op-



"Manden på hovedet" - den berømte Tekno-model nu i H0

lag, så man skal nok ikke vente for længe med at erhverve dem. Efterspørgslen i udlandet har været ret stor allerede, og det er dejligt, at NSM har satset på disse flotte og atypiske modeller.

NSM art. nr. 10018, 10019,
10020 VW T1-modeller. Pris hhv.

kr. 139,-

kr. 169,-

kr. 185,-



Thor ølbil med diverse påtryk.



Kaffen for kendere.



VW-reklamen på Vanførehuset, Hans Knudsens Plads i 1960'erne. Det er NESA-trolleyvogn nr. 36 på linie 27, der holder ved folkerumsbygningen. Foto Leif Bang.



VW-rugbrødet med 'manden på hovedet' i Rantzausgade. Ukendt fotograf, slg. John Schøler Nielsen.

Nyt træskur fra Model Scene

Det færdige skur - lettere patineret.



Tekst og fotos Flemming Søeborg

Skure og småbygninger findes i hobetal, og der kommer til stadighed nye modeller til. En af de seneste nyudviklinger er det lille træskur i H0 fra det tjekkiske firma Model Scene med en ret markant arkitektur. Byggesættet er fremstillet af laserskåret træ i forskellige tykkelser, og delene er nemme at lime sammen. Imidlertid virker skuret meget ferskt og urealistisk, når det er bygget, i modsætning til illustrationen til byggevejledningen, der viser et medtaget, "træt" træskur.

Der er ingen byggevejledning i sættet, der mere ligner et spil kort, som det ligger i en lille æske. Da jeg således måtte improvisere, valgte jeg at patinere skuret med vandfarver. Vandfarver finder ret sjældent anvendelse i modelbygning, men i dette tilfælde viste det sig at være en glimrende idé til væggene og dørene. Eftersom væggene har to forskellige toner i træfarven, fik de det også ved den tynde lasering med vandfarverne. Jeg begyndte med fortyndet sort farve og efterbehandlede med mellembrun, mørkegrøn og okker og rigeligt med vand, hvilket gav et spil i træværket som

om, at bygningen var lettere angrebet af råd og fugt, mos m.v.

Hvor bygningen skal stå? Tja, det ligner jo ikke et almindeligt redskabsskur, snarere en ret primitiv toiletbygning, så mon ikke en placering i et ydmygt hjørne af havnen eller et stykke fra banegårdsbygningen vil være relevant? Ikke alle træskure ved jernbanen behøver jo at være DSB-røde.

Model Scene. Art. nr. 98508 Materielskur.
Vejl. pris

kr. 60,-



En noget fersk bygning at se på - her mangler patinering.



Byggesættet er meget overskueligt og lige til at samle.



I løbet af få minutter bliver det limet sammen.



Nærbillede af åreerne i træet - der er ikke noget som træ, der ligner træ...

NS 1202 – en amerikaner i Holland



Læg mærke til de fine luftindtag, påskrifter og bremseskifterhåndtaget lige efter tredje hjulsæt.



Lokomotivet har en markant, kantet form, der udstråler kraft og styrke. Samtidig har det noget tidløst over sig, trods de mange år på bagen.



Det amerikanske islæt fornægter sig ikke.

Tekst og fotos Rolf Brems

Piko har udsendt en rigtigt flot model af det nederlandske ellokomotiv 1202. Det blev designet i 1951 af Baldwin og bygget af Werkspoor i Utrecht. Derfor fornægter det amerikanske look sig ikke, og lokomotivet fik da også amerikansk byggede pantografer og boggyer. Det blev udrangeret i 1996.

Modellen er måske ikke særlig relevant for mange danske N-kørere, men den hører til i den absolutte topklasse.

Køreegenskaberne er perfekte, den kan køre med, hvad der svarer til laveste rangerhastighed og med en tophastighed i model på 160 km/t mod 150 km/t i virkeligheden.

Den kører med et meget lavt støjniveau, den har strømoftag og træk på alle hjul. Trækraften er fremragende - trods den lave vægt på 71 gram - hvilket nok skyldes den lave gearing og to diagonalt påsatte hæfteringe. Modellen har to svinghjul, men udløbet imponerer dog ikke. Modellen har en meget høj detaljerings-

grad. Piko selv kalder boggyerne og pantograferne for perfekte efterligninger, og jeg kan da heller ikke se - på hele modellen i øvrigt - nogle afvigelser fra virkeligheden. Den har separat lysfunktion i hvert førerrum og er forberedt for lyd.

Piko art. nr. 40461 : NS 1202, epoke IV.
Pris ca.

kr. 1200,-

Spis dig mæt før togrejsen

Af Flemming Søeborg

Dagspressen bringer mange besynderlige artikler, og gratisavisen MetroXpress bragte den 19. oktober denne notits fra Portugal: Togselskabet Fertagus havde problemer med, at mange passagerer besvime i togene. Selskabets marketingschef oplyste, at man havde fundet ud af, at mange passagerer havde for lavt blodsukker som følge af, at de ikke havde spist i timevis. Det var navnlig galt om morgenen, hvor mange tog af samme årsag blev forsinkede, så - husk at spise morgenmad, inden du tager toget. Måske skulle DSB og Arriva indføre bistroer/små caféer i togene, således at man kunne få de nødvendige måltider på farten?



Sov sødt – nye vogne i spor N



De nye liggevogne fylder godt op på sporene.



Som det ses, kobler vognene ret tæt sammen.

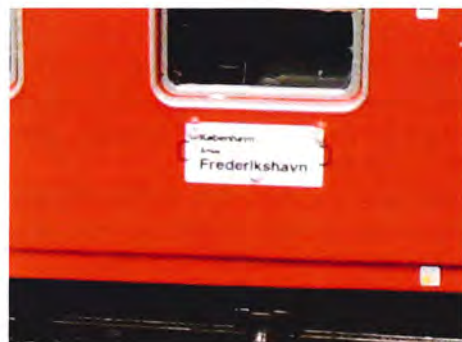
Tekst og fotos Rolf Brems

Først udsendte Fleischmann de blå liggevogne, så kom de røde, i virkeligheden var det dog lige omvendt.

Nyeste sæt med danske vogne er liggevognssættet BCM, henholdsvis nr. 400 og 408, og løbet som de kører i, er København – Frederikshavn.

Sove- og liggevogne blev i 1988 omlakeret i den blå farve. Begge vogne i sættet blev taget ud af drift i 1997, men eksisterer endnu.

Vognene har de korrekte ydre dimensioner. Det var tidligere tyske 26,4 m vogne. Alle påtryk står skarpe, vognene kobler tæt og løber let på stålhjulene.



Utroligt, men vognløbsskiltene kan læses - i skala 1-160.

Fleischmann art. nr. 860706, Pris ca.

kr. 395,-

Rettelser

Billedet af Q 350 på side 29 i nr. 30 er taget af Gunnar W. Christensen og ikke af Vagn Holstein.

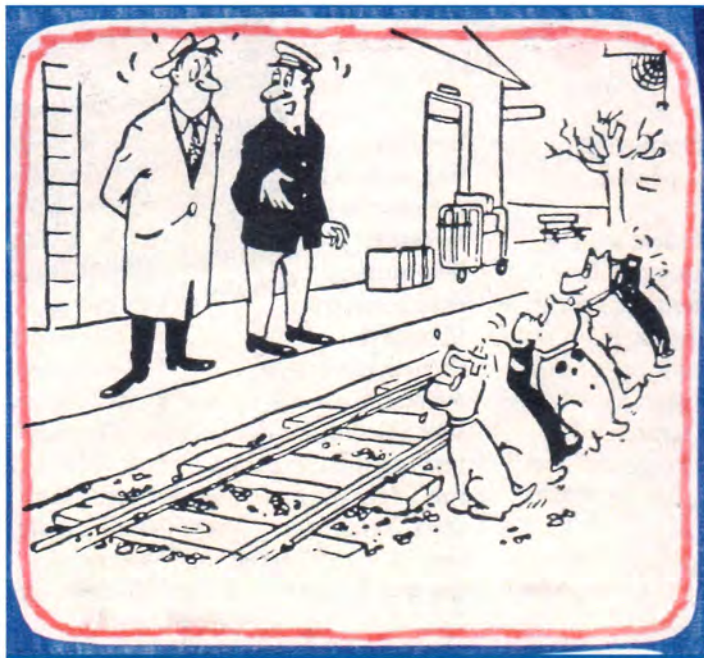
Niels-Henrik Lund gør opmærksom på, at den brune farve på LPS-vogne (og mange andre typer) var RAL 7025 og ikke 8025. I øvrigt indeholdt A.C.M.E.s sæt ikke Dz-rejsegodsvognen, hvilket illustrationen også tydeligt viser. Endelig var billedet af Lynetten

side 42 ikke taget på OHJ, men på en anden bane – Lynetten har centralkobling. Redaktøren må vist endnu en gang have bedre briller!

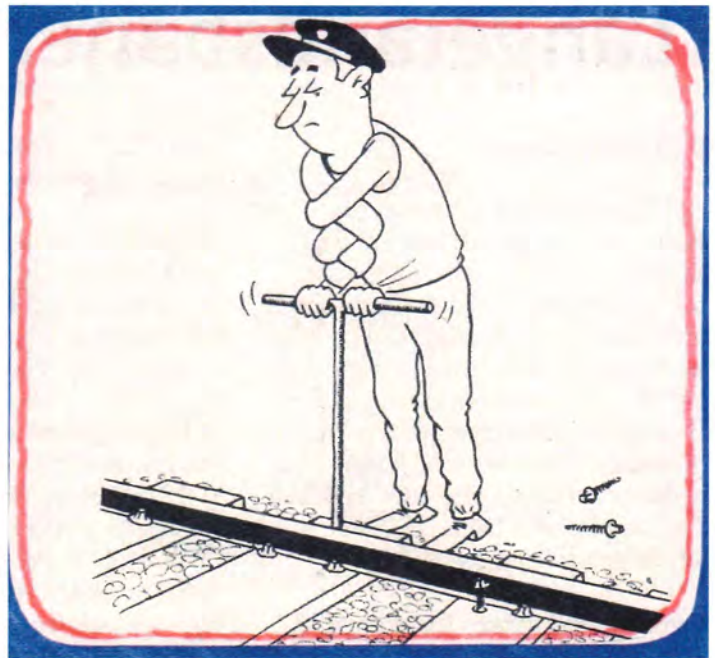
Slutteligt gør en læser opmærksom på, at My 1126 ikke hedder "Graffiti-My'en", og det er sådan set korrekt, da der ikke er tale om graffiti-dekoration, men om printkort i stiliseret gengivelse. My 1126 kaldes dog selv i Tysk-



land for "Graffiti-lokomotivet", så det bliver nok svært at udrydde dette øgenavn.



Forstår De, spisevognen standser altid her ved middagstide.
Fra 'DB mit Pfiff'.



Uden ord. Fra 'DB mit Pfiff'.

Lille mand, hvad nu?

Tekst og fotos Flemming Søeborg

"Lille mand, hvad nu?" var titlen på en tysk roman af Hans Fallada om 1930'erne store problemer med arbejdsløshed og social uro. Mange af Preisers figurer og grupper viser almindelige hverdagssituationer – håndværkere i sving, rejsende undervejs, personer i muntert lag osv. En af de seneste "kreati-
oner" er sørgeligt aktuel igen og viser en

situation, der er blevet mere synlig de seneste par år – den hjemløse på bænken.

Figuren – en midaldrende mand – sidder sørgmodigt på bænken, og hele hans jordiske habengut ligger i de tre plasticposer, der står ved siden af – rent bedrøveligt. Normalt vil jeg gerne vise billeder af forbilledet, men det undlader jeg i denne omgang – vi bliver dog alle mindet om disse ulyksalige forhold,

hver gang vi bevæger os rundt i byen og støder på hjemløse med trøstesløse ansigter. Figuren kan måske give stof til eftertanke – selvom det ikke redder situationen for nogen at udsende denne figur.

Preiser art. nr. 29094. Hjemløs på bæk. Vejl. pris

kr. 25,-

Nærbillede af den stakkels mand.



Så sidder man her, og hvad så...



Langelandsbanen

Af Flemming Søeborg

I 1960'erne blev der udgivet et par skrifter om Langelandsbanen (LB), i 2006 kom et større hæfte, og specielt Erik V. Pedersen har på sin hjemmeside behandlet LB indgående i tekst og billeder. Nu er der udkommet et stort værk om LB – hele 240 sider, skrevet af Finn Christensen. Om tilblivelsen nævner forfatteren, at et stort antal kolleger har medvirket til bogen, der viser "et billede af en særpræget ø-bane, der havde stor betydning for Langeland".

Bogen skildrer banens fremkomst på traditionel vis med diverse planer og projekter. Først med jernbanelovene af 1908 blev der givet tilladelse til anlæg af en bane på øen. Arbejdet med anlægget af LB mellem Rudkøbing, Spodsbjerg og Bagenkop begyndte i 1910 og skred rask frem, da der ikke var tale om de store jordarbejder, bortset fra en omfattende opfyldning af havnearealerne i Rudkøbing.

LB indkøbte en avanceret dampvogn fra Arlöv, men efter få år blev denne vogn udrangeret pga. problemer med tilstoppede røgrør. Banen fortsatte i stedet med de damplokomotiver, der også var anskaffet til åbningen, og trafikken voksede år for år på banen, dog med nedgang under Første Verdenskrig. LB anskaffede motorvogne i 1920'erne, og i 1926 blev der etableret jernbanefærgesforbindelse til Svendborg. Herefter kunne LB sende egne vogne rundt i landet og modtage vogne udefra. Det var navnlig roetransporterne, der fik betydning. Det betød dog, at de mange små sætteskipper, der hidtil havde fragtet roer, mistede deres indtægtskilde. Færgen D/F LANGE LAND blev

kaldt "Ruder Konge" efter navnet på en berygtet dobbeltmorder på øen.

LB's ledelse havde gode idéer som at lave kombinerede tog/biografbilletter, således at landbefolkningen nemt kunne komme i biografen og hjem igen – og hvis filmen knækkede og forestillingen trak ud, ventede man naturligvis på biografgæsterne. På samme måde havde man aftaler med færgeselskabet SFDS om, at når der var særligt mange passagerer på færgen fra Lolland, fik LB besked om det, således at der kunne sættes en ekstra vogn på det ventende tog – service var i højsædet.

Intet var evigt, og i løbet af 1950'erne overtog lastbilerne mere og mere af godset, og med udsigten til en broforbindelse til Fyn og dermed ophør af overførslen af jernbanevogne til og fra Langeland var banens dage talte. Den 30. september 1962 lukkede den lille bane, hvorefter skinnerne blev pillet op, og bygninger og alt løsøre solgt. I dag minder de specielle stationsbygninger om denne lille jernbane, der kun fik 51 år at udfolde sig i.

God fortælling, men –

Bogen er som helhed godt fortalt, især med de mange interviews og øjenvidneberetninger flettet ind her og der. Når jeg alligevel er noget loren over for bogen, skyldes det ikke mindst de utallige gentagelser – at Rudkøbing er øens midte og centrale punkt, er de fleste vel klar over, og det behøver ikke at gentages fem-seks gange. At det var nødvendigt med befolkningens opbakning til jernbanen er vel også et aksiom (selvindlysende kendsgerning), men det gentages også flere gange. Flere andre afsnit og kapitler gentages til

bevidstløshed, og hvad der skurrer i øjnene er, at ikke engang med hensyn til retskriv-

ningen kan bogens forfatter/redaktør blive enig med sig selv. Således står der i et afsnit "Første maj" og ti linier længere fremme "1. maj", det samme er tilfældet med "Første/1. Verdenskrig", mens årstallene står skrevet som "20'erne" og "30-erne" – begge dele lige forkert, for der skulle stå "1920'erne" og "1930'erne".

Helt bizart bliver det, når udgiverens navn heller ikke staves korrekt – på siderne 225, 228 og 231 står det skrevet på tre forskellige måder. Den korrekte stavemåde er Dansk Jernbane-Klub, så der er bestemt ikke læst ordentlig korrektur på bogen. Var der det, ville en seriøs korrekturlæser også have barberet bogen ned til det halve, for alle gentagelserne kunne sagtens undværes, og sproget kunne være strammet op. Mange af de sort/hvide billeder er urimeligt underbelyste, og det kunne nemt være undgået med et simpelt fotobearbejdningsprogram. Om oplysningerne i bogen er korrekte, kan jeg ikke afgøre, men en god bekendt og ekspert på området sendte mig otte A4-sider med rettelser til bogen, inden han gav op med læsningen, så manuskriptet burde have været redigeret bedre.

Christensen, Finn: Langelandsbanen . Historien 1911-1962. Dansk Jernbane-Klub 2015. 240 sider, rigt illustreret. Vejlr. pris

kr. 299,-

IB 212 og vognmand Stordal på læssevejen i Rudkøbing den 4. september 1962. Billedet er meget mørkt gengivet i bogen – med manglende fotografnavn. Foto Holger B.D. Sørensen.



Forsiden af den nye bog



Fransk lyntog til superpris

Tekst og fotos Flemming Søeborg

Vi har det sidste år haft den laveste inflation siden 1953, og det smitter også af på nogle af modeltogspriserne, hvor vi kan få den ene (udenlandske) model efter den anden til lave priser. Roco har netop genudsendt det flotte, franske togsæt X2772 + XR7222, til en god pris.

Togsættet er et tovnogs lyntog, udelukkende med 1. klasse. Det er holdt i de creme/røde farver, som kendetegnede franske skinnebuser gennem mange år. Motorvognen ligner dog mere de grå/orange RTG-turbotogsæt fra 1960'erne med strømlinjet front, mens

styrevognen har form af en almindelig skinnebusbivogn. Der er harmonika-gennemgang mellem de to enheder og selvfølgelig fuld indretning i begge vogne. Der er indvendig belysning, og der medfølger en mængde løsdele - men mærkeligt nok er der hverken betjeningsvejledning eller eksplosionstegninger med i sættet - måske en forglemmelse eller en "spareøvelse", som det hedder på nydansk, når man skal have en upopulær reform gennemført.

Motorvognen har et gevaldigt svinghjul, som delvist rager ud gennem vognbunden; til gengæld er motoren usynlig i vognindret, og der er tilmed træk via

kardanled på tre af fire aksler. Modellen har NEM-stikprop til ottebensdekoder. Forrest er placeret en lokomotivfører, og der er selvfølgelig lysskift mellem hvide/røde lanterner - selvom lyseffekten i analog drift er særdeles "søvnig", og hastigheden bedre passer til rangerlokomotiver. Motorvognen er 305 mm lang, bivognen 295 mm, så det er et særdeles langt togsæt, som allerede meldes udsolgt mange steder.

Roco art. nr. 73193 SNCF X2700-lyntog.
Vejl. pris

kr. 1500,-

Hele 60 cm måler det franske lyntog fra front til bagende - og i Frankrig kører togene på venstre spor.



For- og bagende på motorvognssættet - to helt forskellige formgivning.



De to dele, der skal sammenkobles med overgange - i hjørnet er der et diminutivt nød-førerrum i begge togdele. Hullerne er til styrekabeldåser, som er vedlagt.

HELJAN Y-TOG

HELJAN

KAN NU BESTILLES HOS FORHANDLERE OG PÅ HELJAN.DK

AC udgaverne er udstyret med AC hjul



SÆT MED MOTORVOGN OG STYREVOGN



41251 DC

41252 AC

Odsherred
Ym56 + Ys256

Vejl. udsalgspris

2.995,-



SÆT MED MOTORVOGN OG STYREVOGN



41261 DC

41262 AC

DSB
ML4901 + ML4902

Vejl. udsalgspris

2.995,-

1 ENKEL MELLEMLVOGN



41275

DSB FL 7901

Vejl. udsalgspris

595,-

1 ENKEL MELLEMLVOGN



41285

DSB FL 7902

Vejl. udsalgspris

595,-

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